



Second Session
Fortieth Parliament, 2009
SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Tuesday, June 9, 2009
Thursday, June 11, 2009
Thursday, June 18, 2009

Issue No. 9

Second meeting on:

Bill C-16, An Act to amend certain Acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain Acts that relate to the environment

First and second (final) meeting on:

Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water)

First (final) meeting on:

Bill C-38, An Act to amend the Canada National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada

Sixth meeting on:

Emerging issues related to its mandate

INCLUDING:

THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-16)
THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Report Addressing Bill C-10,
Navigable Waters Protection Act)
THE TENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Special study budget ending March 31, 2010
on emerging issues related to its mandate)
THE ELEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-38)
THE TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-208)

APPEARING:

The Honourable Jim Prentice, P.C., M.P.,
Minister of the Environment

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009
SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Le mardi 9 juin 2009
Le jeudi 11 juin 2009
Le jeudi 18 juin 2009

Fascicule n° 9

Deuxième réunion concernant :

Le projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales

Première et deuxième (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine)

Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada

Sixième réunion concernant :

L'étude sur de nouvelles questions concernant son mandat

Y COMPRIS :

LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-16)
LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Rapport sur le projet de loi C-10,
Loi sur la protection des eaux navigables)
LE DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget pour étude spéciale se terminant le 31 mars 2010
sur les nouvelles questions concernant son mandat)
LE ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-38)
LE DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-208)

COMPARAÎT :

L'honorable Jim Prentice, C.P., député,
ministre de l'Environnement

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Milne replaced the Honourable Senator Callbeck (*June 11, 2009*).

The Honourable Senator Callbeck replaced the Honourable Senator Milne (*June 10, 2009*).

The Honourable Senator Peterson replaced the Honourable Senator Campbell (*June 10, 2009*).

The Honourable Senator Lang replaced the Honourable Senator Manning (*June 10, 2009*).

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Lang (*June 9, 2009*).

The Honourable Senator Campbell replaced the Honourable Senator Peterson (*June 9, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications dans la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) de Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Milne a remplacé l'honorable sénateur Callbeck (*le 11 juin 2009*).

L'honorable sénateur Callbeck a remplacé l'honorable sénateur Milne (*le 10 juin 2009*).

L'honorable sénateur Peterson a remplacé l'honorable sénateur Campbell (*le 10 juin 2009*).

L'honorable sénateur Lang a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 10 juin 2009*).

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Lang (*le 9 juin 2009*).

L'honorable sénateur Campbell a remplacé l'honorable sénateur Peterson (*le 9 juin 2009*).

ORDERS OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, April 29, 2009:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Grafstein, seconded by the Honourable Senator Joyal, P.C., for the second reading of Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water).

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted, on division.

The bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Grafstein moved, seconded by the Honourable Senator Fairbairn, P.C., that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, June 17, 2009:

A message was brought from the House of Commons with a Bill C-38, An Act to amend the Canada National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada, to which it desires the concurrence of the Senate.

The bill was read the first time.

With leave of the Senate,

The Honourable Senator Di Nino moved, seconded by the Honourable Senator Tkachuk, that the bill be read the second time now.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Di Nino moved, seconded by the Honourable Senator Stratton, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 29 avril 2009 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Grafstein, appuyée par l'honorable sénateur Joyal, C.P., tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois, avec dissidence.

L'honorable sénateur Grafstein propose, appuyé par l'honorable sénateur Fairbairn, C.P., que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 17 juin 2009 :

La Chambre des communes transmet un message avec le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada, pour lequel elle sollicite l'agrément du Sénat.

Le projet de loi est lu pour la première fois.

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Di Nino propose, appuyé par l'honorable sénateur Tkachuk, que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois maintenant.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Di Nino propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 9, 2009
(18)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:25 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Grant Mitchell, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Banks, Campbell, Manning, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (11).

Other senator present: The Honourable Senator Brown (1).

In attendance: Sam Banks and Penny Becklump, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on May 27, 2009, the committee continued its examination of Bill C-16, An Act to amend certain acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain acts that relate to the environment. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8*).

WITNESSES:

Canadian Maritime Law Association:

John O'Connor, Chair, Committee on Pollution and the Marine Environment.

Canadian Merchant Service Guild:

Mark Boucher, National President.

Chamber of Shipping:

Captain Stephen Brown, President.

International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:

Kaity Arsoniadis Stein, President and Secretary-General.

International Transport Workers' Federation:

Peter Lahay, National Coordinator.

The chair made an opening statement.

Mr. Boucher, Mr. O'Connor, Ms. Arsoniadis Stein and Captain Brown each made a statement and, together with Mr. Lahay, answered questions.

At 8:25 p.m., the committee suspended.

At 8:30 p.m., the committee resumed.

Pursuant to rule 92(2)(e), it was agreed that the committee proceed in camera to consider its future agenda and that senators' staff be authorized to remain in the room during the in camera portion of the meeting.

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded to consider observations that may be appended to the report.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 9 juin 2009
(18)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 25 dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Grant Mitchell (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Banks, Campbell, Manning, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (11).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Brown (1).

Sont présents : Sam Banks et Penny Becklump, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 27 mai 2009, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

L'Association canadienne de droit maritime :

John O'Connor, président, Comité sur la pollution et l'environnement maritime.

Gilde de la marine marchande du Canada :

Mark Boucher, président national.

Chamber of Shipping :

Capitaine Stephen Brown, président.

International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :

Kaity Arsoniadis Stein, présidente et secrétaire générale.

Fédération internationale des ouvriers du transport :

Peter Lahay, coordonnateur national.

Le président fait une déclaration préliminaire.

MM. Boucher et O'Connor, Mme Arsoniadis Stein et le capitaine Brown font chacun une déclaration et, avec M. Lahay, répondent aux questions.

À 20 h 25, la séance est suspendue.

À 20 h 30, la séance reprend.

Conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, il est entendu que le comité poursuive la séance à huis clos pour discuter de ses travaux futurs et que le personnel des sénateurs sera autorisé à demeurer dans la pièce pendant la partie de la réunion qui se déroulera à huis clos.

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité entreprend l'examen des observations qui doivent être annexées au rapport.

At 8:49 p.m., the committee suspended.

At 8:50 p.m., the committee resumed in public.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-16, An Act to amend certain acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain acts that relate to the environment

With leave, it was agreed that the clauses be grouped according to parts of the bill.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that the preamble stand postponed.

It was agreed that clause 1, containing the short title, stand postponed.

It was agreed that clauses 2 to 19 carry.

It was agreed that clauses 20 to 28 carry.

It was agreed that clauses 29 to 40 carry.

It was agreed that clauses 41 to 51 carry.

It was agreed that clauses 52 to 88 carry.

It was agreed that clauses 89 to 93 carry.

It was agreed that clauses 94 to 107 carry.

It was agreed that clauses 108 to 115 carry.

It was agreed that clauses 116 to 125 carry.

It was agreed that clause 126 carry.

It was agreed that clause 127 carry.

It was agreed that clause 128 carry.

It was agreed that clause 1, containing the short title carry.

It was agreed that the preamble carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry, on division.

It was agreed that the committee append observations to their report.

It was agreed that the chair and deputy chair be authorized to make editorial revisions without altering the intent of the text and that the deputy chair report the bill without amendment but with observations to the Senate.

At 8:54 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À 20 h 49, la séance est suspendue.

À 20 h 50, la séance reprend en public.

Il est entendu que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales.

Avec autorisation, il est entendu de regrouper les articles en fonction des parties du projet de loi.

Il est entendu que le titre est reporté.

Il est entendu que le préambule est reporté.

Il est entendu que l'article 1, comportant le titre abrégé, est reporté.

Il est entendu que les articles 2 à 19 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 20 à 28 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 29 à 40 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 41 à 51 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 52 à 88 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 89 à 93 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 94 à 107 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 108 à 115 sont adoptés.

Il est entendu que les articles 116 à 125 sont adoptés.

Il est entendu que l'article 126 est adopté.

Il est entendu que l'article 127 est adopté.

Il est entendu que l'article 128 est adopté.

Il est entendu que l'article 1, comportant le titre abrégé, est adopté.

Il est entendu que le préambule est adopté.

Il est entendu que le titre est adopté.

Il est entendu que le projet de loi est adopté, avec dissidence.

Il est entendu que le comité annexe ses observations à son rapport.

Il est entendu que la présidence et la vice-présidence sont autorisées à apporter des modifications de forme sans modifier l'objet du texte et que la vice-présidence présente le projet de loi sans modification, mais accompagné des observations, au Sénat.

À 20 h 54, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Thursday, June 11, 2009
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, 9:05 a.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Grant Mitchell, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Callbeck, Lang, Merchant, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C. and Sibbeston (9).

Other senator present: The Honourable Senator Brown (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, April 29, 2009, the committee began its examination of Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water).

WITNESS:

The Honourable Senator Jerahmiel S. Grafstein, sponsor of the bill.

The chair made an opening statement.

The Honourable Senator Grafstein made a statement and answered questions.

At 10:22 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, June 18, 2009
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:02 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, Spivak and St. Germain (9).

Other senators present: The Honourable Senators Brown and Di Nino (2).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

OTTAWA, le jeudi 11 juin 2009
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 h 5 dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Grant Mitchell (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Banks, Callbeck, Lang, Merchant, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P. et Sibbeston (9).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Brown (1).

Sont présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 29 avril 2009, le comité entreprend l'étude du projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine).

TÉMOIN :

L'honorable sénateur Jerahmiel S. Grafstein, parrain du projet de loi.

Le président fait une déclaration.

L'honorable sénateur Grafstein fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 22, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 18 juin 2009
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 2 dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, Spivak et St. Germain (9).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Brown et Di Nino (2).

Sont présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on June 17, 2009, the committee began its examination of Bill C-38, An Act to amend the Canada National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada.

APPEARING:

The Honourable Jim Prentice, P.C., M.P., Minister of the Environment.

WITNESS:

Parks Canada:

Alan Latourelle, Chief Executive Officer.

The chair made an opening statement.

The Honourable Jim Prentice made a statement and, together with Mr. Latourelle, answered questions.

At 8:54 a.m., the committee suspended.

At 8:57 a.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-38, An Act to amend the Canada National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that the preamble stand postponed.

It was agreed that clause 1, containing the short title, stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that clause 10 carry.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 1, containing the short title carry.

It was agreed that the preamble carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the chair report the bill without amendment to the Senate.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 17 juin 2009, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada.

COMPARAÎT :

L'honorable Jim Prentice, C.P., député, ministre de l'Environnement.

TÉMOIN :

Parcs Canada :

Alan Latourelle, directeur général de l'agence.

Le président fait une déclaration préliminaire.

L'honorable Jim Prentice fait une déclaration et, avec M. Latourelle, répond aux questions.

À 20 h 54, la séance est suspendue.

À 20 h 57, la séance reprend.

Il est entendu que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada.

Il est entendu que le titre est reporté.

Il est entendu que le préambule est reporté.

Il est entendu que l'article 1, comportant le titre abrégé, est reporté.

Il est entendu que l'article 1 est adopté.

Il est entendu que l'article 2 est adopté.

Il est entendu que l'article 3 est adopté.

Il est entendu que l'article 4 est adopté.

Il est entendu que l'article 5 est adopté.

Il est entendu que l'article 6 est adopté.

Il est entendu que l'article 7 est adopté.

Il est entendu que l'article 8 est adopté.

Il est entendu que l'article 9 est adopté.

Il est entendu que l'article 10 est adopté.

Il est entendu que l'article 11 est adopté.

Il est entendu que l'article 12 est adopté.

Il est entendu que l'article 13 est adopté.

Il est entendu que l'article 1, comportant le titre abrégé, est adopté.

Il est entendu que le préambule est adopté.

Il est entendu que le titre est adopté.

Il est entendu que le projet de loi est adopté.

Il est entendu que la présidence présente le rapport sans modification au Sénat.

At 9:11 a.m., after debate, it was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water).

It was agreed that the title stand postponed, on division.

It was agreed that clause 1 carry, on division.

It was agreed that clause 2 carry, on division.

It was agreed that clause 3 carry, on division.

It was agreed that clause 4 carry, on division.

It was agreed that the title carry, on division.

The chair asked whether the bill shall carry.

The question being put on the motion, it was adopted on the following vote:

YEAS

The Honourable Senators

Banks, Milne, Mitchell, Peterson and Spivak—5

NAYS

The Honourable Senators

Lang, Neufeld and St. Germain, P.C.—3

ABSTENTIONS

The Honourable Senator

Angus—1

It was agreed that the chair report the bill without amendment to the Senate.

At 9:38 a.m., the committee suspended.

At 9:39 a.m., the committee resumed and pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, the committee continued to examine and report on emerging issues related to its mandate. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), it was agreed that the committee proceed in camera to consider its future agenda.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain in the room during the in camera portion of the meeting.

At 9:45 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À 9 h 11, suite à un débat, il est entendu que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine).

Il est entendu que le titre est reporté, avec dissidence.

Il est entendu que l'article 1 est adopté, avec dissidence.

Il est entendu que l'article 2 est adopté, avec dissidence.

Il est entendu que l'article 3 est adopté, avec dissidence.

Il est entendu que l'article 4 est adopté, avec dissidence.

Il est entendu que le titre est adopté, avec dissidence.

Le président demande si le projet de loi est adopté.

La question, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant :

POUR

Les honorables sénateurs

Banks, Milne, Mitchell, Peterson et Spivak—5

CONTRE

Les honorables sénateurs

Lang, Neufeld et St. Germain, C.P.—3

ABSTENTION

L'honorable sénateur

Angus—1

Il est entendu que la présidence présente le projet de loi sans modification au Sénat.

À 9 h 38, la séance est suspendue.

À 9 h 39, la séance reprend et, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité poursuit l'étude, en vue d'en faire rapport, sur les nouvelles questions concernant son mandat. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)(e) du Règlement, il est entendu que le comité poursuive la réunion à huis clos pour discuter de ses travaux futurs.

Il est entendu que le personnel des sénateurs sera autorisé à demeurer dans la pièce pendant la partie de la réunion qui se déroulera à huis clos.

À 9 h 45, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, June 11, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

EIGHTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-16, An Act to amend certain Acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain Acts that relate to the environment, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, May 27, 2009, examined the said bill and now reports the same without amendment. Your committee appends to this report certain observations relating to the bill.

Respectfully submitted,

*Le vice-président du comité, au nom du président du comité,
W. David Angus,*

GRANT MITCHELL

*Deputy chair of the committee for W. David Angus,
chair of the committee*

**Observations to the Eighth Report
of the Standing Senate Committee
on Energy, the Environment
and Natural Resources
(Bill C-16)**

Your committee has the following observations:

First, your committee has heard concerns that Bill C-16 may contravene certain of Canada's international obligations under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), and the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), particularly with respect to provisions which contemplate imprisonment of mariners convicted of various environmental offences.

In recommending passage of this bill without amendment, your committee is relying largely on the testimony of the Honourable Minister that prosecutions under respective Acts will not proceed if such prosecutions would contravene any treaty or international convention to which Canada is a signatory. Your committee will follow prosecutions and sentencing under C-16 with great interest and careful scrutiny.

Second, Bill C-16 seeks to deter would-be polluters by strengthening enforcement provisions of environmental statutes. In general, witnesses before your committee were supportive of the bill. However, some raised a specific concern regarding these increased penalties for discharging waste into water. Ships need to discharge waste as part of their normal operations. Currently, a lack of reception facilities at Canadian ports leaves mariners with no legal means to discharge waste. Recognizing that the provision of reception facilities is crucial for the effective implementation of

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 11 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 27 mai 2009, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement. Votre comité joint à ce rapport certaines observations relatives au projet de loi.

Respectueusement soumis,

**Observations concernant le huitième rapport du comité
sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement
et des ressources naturelles
(projet de loi C-16)**

Votre comité a les observations suivantes à formuler :

Tout d'abord, des témoins ont expliqué à votre comité que le projet de loi C-16 risquait de contrevenir à certaines obligations internationales du Canada aux termes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), surtout en raison des dispositions qui laissent envisager la détention de marins reconnus coupables de diverses infractions environnementales.

Pour recommander l'adoption de ce projet de loi sans amendement, votre Comité s'appuie essentiellement sur le témoignage de l'honorable ministre selon lequel les poursuites intentées aux termes de diverses lois ne pourront se poursuivre si elles contreviennent à une convention ou à un traité international que le Canada a signé. Votre Comité suivra avec un grand intérêt et une grande attention les poursuites intentées et les peines imposées par suite de l'adoption du projet de loi C-16.

Deuxièmement, le projet de loi C-16 vise à décourager les éventuels pollueurs par une consolidation des dispositifs d'application des lois sur la protection de l'environnement. De manière générale, les témoins entendus appuyaient le projet de loi. Quelques-uns se sont néanmoins inquiétés de la majoration des amendes imposées en cas de rejet de déchets dans l'eau. Les navires doivent rejeter des déchets dans le cadre normal de leur fonctionnement. Faute d'installations adéquates dans les ports canadiens, les marins n'ont actuellement aucun moyen légal de se

pollution prevention treaties, the International Maritime Organization strongly encourages port States under the MARPOL Convention to provide adequate reception facilities. Witnesses appearing before your committee stressed the need for these facilities at Canadian ports, and your committee endorses this view. Strong deterrence measures, absent realistic means of complying with the law, are unreasonable.

débarrasser de leurs déchets. Sachant que la mise sur pied d'installations de réception des déchets est d'une importance cruciale pour l'application effective des traités en matière de prévention de la pollution, l'Organisation maritime internationale encourage fortement les États signataires de la Convention MARPOL à se doter d'installations de réception des déchets adéquates. Les témoins que votre comité a entendus ont insisté sur la nécessité de créer ce type d'installations dans les ports canadiens, et votre comité appuie ce point de vue. Des mesures dissuasives rigoureuses sont déraisonnables en l'absence de moyens réalistes d'assurer l'observation de la loi.

Thursday, June 11, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to table its

NINTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Thursday, March 12, 2009, to examine and report on those elements dealing with the *Navigable Waters Protection Act* (Part 7), contained in Bill C-10, the *Budget Implementation Act, 2009*, now tables a report entitled: Report Addressing Bill C-10, *Navigable Waters Protection Act*.

Respectfully submitted,

*Le vice-président du comité, au nom du président du comité,
W. David Angus,*

GRANT MITCHELL

*Deputy chair of the committee for W. David Angus,
chair of the committee*

(Text of the report appears following the evidence)

Le jeudi 11 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de déposer son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre comité a été autorisé par le Sénat le jeudi 12 mars 2009 à étudier, afin d'en faire rapport les éléments concernant la *Loi sur la protection des eaux navigables* (Partie 7), du Projet de loi C-10 *Loi d'exécution du budget de 2009*, dépose maintenant un rapport intitulé : Rapport sur projet de loi C-10, *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages)

Thursday, June 11, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to table its

TENTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Tuesday, March 3, 2009 to examine and report on emerging issues related to its mandate, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2010, and requests, for the purpose of such study, that it be empowered:

- (a) to travel inside Canada, and
- (b) to travel outside Canada.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

*Le vice-président du comité, au nom du président du comité,
W. David Angus,*

GRANT MITCHELL

*Deputy chair of the committee for W. David Angus,
chair of the committee*

Le jeudi 11 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de déposer son

DIXIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le mardi 3 mars 2009 à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat, demande respectueusement des fonds pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2010 et demande qu'il soit, aux fins de ses travaux, autorisé à :

- a) voyager à l'intérieur du Canada; et
- b) voyager à l'extérieur du Canada.

Conformément au chapitre 3:06, article 2(1)(c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES**

SPECIAL STUDY, EMERGING ISSUES

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2010**

Extract of the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 3, 2009:

The Honourable Senator Angus moved, seconded by the Honourable Senator Johnson:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

- (a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;
- (b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;
- (c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including but not limited to water, minerals, soils, flora and fauna; and
- (d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES**

ÉTUDE SPÉCIALE, NOUVELLES QUESTIONS

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2010**

Extrait des *Journaux du Sénat* du 3 mars 2009:

L'honorable sénateur Angus propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson,

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

- a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;
- b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;
- c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont, sans y être limité, l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;
- d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 67 900
Transportation and Communications	100 050
All Other Expenditures	<u>8 150</u>
TOTAL	\$ 176 100

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	67 900 \$
Transports et communications	100 050
Autres dépenses	<u>8 150</u>
TOTAL	176 100 \$

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on _____.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles le _____.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

W. DAVID ANGUS
Chair, Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources

Date

W. DAVID ANGUS
Président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Date

GEORGE J. FUREY
Chair, Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

Date

GEORGE J. FUREY
Président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration

HISTORICAL INFORMATION

	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Budget	\$198,816	\$211,388	\$22,070	\$64,643	\$292,170
Expenses	\$89,163	\$111,326	\$21,506	\$21,519	\$125,590

DONNÉES ANTÉRIEURES

	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Budget	198 816 \$	211 388 \$	22 070 \$	64 643 \$	292 170 \$
Dépenses	89 163 \$	111 326 \$	21 506 \$	21 519 \$	125 590 \$

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES
SPECIAL STUDY, EMERGING ISSUES
EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2010**

GENERAL EXPENSES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1.	Communications consultant (0303) <i>Sole source</i>	10, 000	
2.	Consultant services (0431) — Cap and trade literature review and briefing report <i>Sole source</i>	10, 000	
3.	Consultant services (0431) — Energy sector and policy literature review and briefing report <i>Sole source</i>	35, 000	
4.	Editing/revision Services (0446) <i>(5 days, \$500/day)</i>	2, 500	
	Sub-total		\$57, 500

ALL OTHER EXPENDITURES

OTHER

1.	Books, magazines and subscriptions (0702)	1, 000	
2.	Miscellaneous expenses (0798)	2, 000	

COURIER

3.	Courier Charges (0261)	750	
----	------------------------	-----	--

	Sub-total		\$3, 750
--	-----------	--	----------

Total of General Expenses

\$61, 250

ACTIVITY 1: WASHINGTON, DC

FACT-FINDING

15 participants: 12 senators, 1 committee clerk, 2 analysts

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1.	Hospitality — general (0410)	800	
2.	Working lunches (travel) (0231) <i>(4 lunches, \$500/lunch)</i>	2, 000	
3.	Working dinners (travel) (0231) <i>(2 dinners, \$800/dinner)</i>	1, 600	
4.	Translators/interpreters (0444) <i>(2 translators/interpreters, 4 days, \$500/day)</i>	4, 000	
	Sub-total		\$8, 400

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**TRAVEL**

1.	Air transportation	41, 100	
	<i>12 senators x \$2,900 (0224)</i>		
	<i>3 staff x \$2,100 (0227)</i>		
2.	Hotel accommodation	30, 000	
	<i>12 senators, \$400/night, 5 nights (0222)</i>		
	<i>3 staff, \$400/night, 5 nights (0226)</i>		
3.	Per diem	6, 300	
	<i>12 senators, \$105/day, 4 days (0221)</i>		
	<i>3 staff, \$105/day, 4 days (0225)</i>		
4.	Ground transportation — taxis	1, 800	
	<i>12 senators x \$120 (0223)</i>		
	<i>3 staff x \$120 (0232)</i>		
5.	Ground transportation — bus rental (0228)	4, 000	
	<i>(4 days, \$1,000/day)</i>		
	Sub-total		\$83, 200

ALL OTHER EXPENDITURES**OTHER**

1.	Miscellaneous expenses (0229)	1, 000	
	RENTALS		
2.	Rental of meeting rooms (0540)	2, 400	
	<i>(4 days x \$600/day)</i>		
	Sub-total		\$3, 400

Total of Activity 1**\$95, 000****ACTIVITY 2 : CONFERENCES**

(Funds allocated for one or more members of the committee or any staff to participate in different events related to its mandate.)

2 conferences x 1 senator**PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES**

1.	Conference fees (0406)	2, 000	
	<i>(2 participants x \$1,000)</i>		
	Sub-total		\$2, 000

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**TRAVEL**

1.	Air transportation	14, 000	
	<i>2 senators x \$7,000 (0224)</i>		
2.	Hotel accommodation	1, 600	
	<i>2 senators, \$400/night, 2 nights (0222)</i>		
3.	Per diem	1, 050	
	<i>2 senators, \$175/day, 3 days (0221)</i>		
4.	Ground transportation — taxis	200	
	<i>2 senators x \$100 (0223)</i>		
	Sub-total		\$16, 850

ALL OTHER EXPENDITURES

1. Miscellaneous costs on travel (0229)	1, 000	
Sub-total		\$1, 000
Total of Activity 2		\$19, 850
Grand Total		\$ 176, 100

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk,
Committees Directorate

Date

Nicole Proulx, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES**

ÉTUDE SPÉCIALE, NOUVELLES QUESTIONS

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2010**

DÉPENSES GÉNÉRALES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1.	Consultant en communication (0303) <i>Fournisseur exclusif</i>	10 000	
2.	Services de consultation (0431) — Émissions et l'échange de droits d'émission — analyse bibliographique et rapport d'orientation <i>Fournisseur exclusif</i>	10 000	
3.	Services de consultation (0431) — Secteur de l'énergie — analyse bibliographique de la politique et rapport d'orientation <i>Fournisseur exclusif</i>	35 000	
4.	Services d'édition/révision (0446) <i>(5 jours, 500 \$/jour)</i>	2 500	
	Sous-total		57 500 \$

AUTRES DÉPENSES

AUTRES

1.	Livres, magazines et abonnement (0702)	1 000	
2.	Frais divers (0798)	2 000	

MESSAGERIE

3.	Frais de messagerie (0261)	750	
----	----------------------------	-----	--

	Sous-total		3 750 \$
--	------------	--	----------

Total des dépenses générales

61 250 \$

ACTIVITÉ 1 : WASHINGTON, DC

MISSION D'ÉTUDE

15 participants: 12 sénateurs, 1 greffier, 2 analystes

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1.	Frais d'accueil — divers (0410)	800	
2.	Dîners de travail (voyage) (0231) <i>(4 dîners, 500 \$/dîner)</i>	2 000	
3.	Soupers de travail (voyage) (0231) <i>(2 soupers, 800 \$/souper)</i>	1 600	
4.	Traducteurs/Interprètes (0444) <i>(2 traducteurs/interprètes, 4 jours, 500 \$/jour)</i>	4 000	
	Sous-total		8 400 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**DÉPLACEMENTS**

1.	Transport aérien	41 100	
	<i>12 sénateurs x 2 900 \$ (0224)</i>		
	<i>3 employés x 2 100 \$ (0227)</i>		
2.	Hébergement	30 000	
	<i>12 sénateurs, 400 \$/nuit, 5 nuits (0222)</i>		
	<i>3 employés, 400 \$/nuit, 5 nuits (0226)</i>		
3.	Indemnité journalière	6 300	
	<i>12 sénateurs, 105 \$/jour, 4 jours (0221)</i>		
	<i>3 employés, 105 \$/jour, 4 jours (0225)</i>		
4.	Transport terrestre — taxis	1 800	
	<i>12 sénateurs x 120 \$ (0223)</i>		
	<i>3 employés x 120 \$ (0232)</i>		
5.	Transport terrestre - location d'autobus (0228)	4 000	
	<i>(4 jours, 1 000 \$/jour)</i>		
	Sous-total		83 200 \$

AUTRES DÉPENSES**AUTRES**

1.	Frais divers (0229)	1 000	
----	---------------------	-------	--

LOCATIONS

2.	Location de salles de réunion (0540)	2 400	
	<i>(4 jours x 600 \$/jour)</i>		
	Sous-total		3 400 \$

Total de l'Activité 1**95 000 \$****ACTIVITÉ 2 : CONFÉRENCES**

(Fonds prévus pour permettre à un ou des membres du comité ou du personnel de participer à des événements liés au mandat du comité.)

2 conférences x 1 sénateur**SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES**

1.	Frais d'inscription (0406)	2 000	
	<i>(2 participants x 1 000 \$)</i>		
	Sous-total		2 000 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**DÉPLACEMENTS**

1.	Transport aérien	14 000	
	<i>2 sénateurs x 7 000 \$ (0224)</i>		
2.	Hébergement	1 600	
	<i>2 sénateurs, 400 \$/nuit, 2 nuits (0222)</i>		
3.	Indemnité journalière	1 050	
	<i>2 sénateurs, 175 \$/jour, 3 jours (0221)</i>		
4.	Transport terrestre — taxis	200	
	<i>2 sénateurs x 100 \$ (0223)</i>		
	Sous-total		16 850 \$

AUTRES DÉPENSES

1. Divers coûts liés aux déplacements (0229)	1 000	
Sous-total		1 000 \$
Total de l'Activité 2		19 850 \$
Grand Total		176 100 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale,
Direction des comités

Date

Nicole Proulx, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, June 11, 2009

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2010 for the purpose of its special study on emerging issues, as authorized by the Senate on Tuesday, March 3, 2009. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 67,900
Transportation and Communications	100,050
All Other Expenditures	<u>8,150</u>
Total	\$176,100

(includes funds for a fact-finding mission, participation at conferences and sole source contracts)

Respectfully submitted,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 11 juin 2009

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2010 aux fins de leur étude spéciale sur les questions nouvelles, tel qu'autorisé par le Sénat le mardi 3 mars 2009. Ledit budget se lit comme suit :

Services professionnels et autres	67 900 \$
Transports et communications	100 050
Autres dépenses	<u>8 150</u>
Total	176 100 \$

(y compris des fonds pour une mission d'étude, pour participer à des conférences et pour des contrats à fournisseur unique)

Respectueusement soumis,

Thursday, June 18, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

ELEVENTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-38, An Act to amend the Canada National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, June 17, 2009, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président,

W. DAVID ANGUS

Chair

Le jeudi 18 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 17 juin 2009, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Thursday, June 18, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

TWELFTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water), has, in obedience to the order of reference of Wednesday, April 29, 2009, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président,

W. DAVID ANGUS

Chair

Le jeudi 18 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine), a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 29 avril 2009, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 9, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-16, An Act to amend certain acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain acts that relate to the environment, met this day at 6:25 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Grant Mitchell (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, this is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. I am Grant Mitchell and I represent the Province of Alberta in the Senate. I would welcome all of my colleagues on the committee, the witnesses, members of the public, officials in the bleachers and members of the public who are watching on television.

I am chairing today although I am the deputy chair. Senator Angus is the chair, but was unable to be here. It is my pleasure to fill in for him and chair this meeting.

I would like to introduce to viewers, witnesses and people in the room, the senators with whom I have the pleasure of working on this committee. They are: Senator Tommy Banks, a colleague from Alberta, specifically from Edmonton where we both live; Senator Richard Neufeld from British Columbia; Senator Fabian Manning from Newfoundland; Senator Bert Brown, also a colleague from Alberta; Senator Gerry St. Germain from British Columbia; Senator Lorna Milne from Ontario; Senator Pana Merchant from Saskatchewan; Senator Nick Sibbeston from the Northwest Territories; Senator Mira Spivak from Manitoba; Senator Larry Campbell from British Columbia; and Senator Willie Adams from Nunavut. I should tell you that this will be Senator Adams' last meeting. It is a very sad day for all of us who have known him, and for the many people who have worked with him over the 32 years that he has been a member of the Senate. He will be sorely missed.

For the benefit of the viewing public, let me also introduce the witnesses who are with us this evening. We have John O'Connor, Chair, Committee on Pollution and the Marine Environment, of the Canadian Maritime Law Association; Mark Boucher, National President, Canadian Merchant Service Guild; Captain Stephen Brown, President, Chamber of Shipping of British Columbia; Kaity Arsoniadis Stein, President and Secretary-General, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.; and Peter Lahay, National Coordinator, International Transport Workers' Federation.

I believe all but one of you have a presentation to make. We would like to keep the presentations short enough so that we have time left over to ask questions. Please proceed. We are interested in what you have to say.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 9 juin 2009.

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 25 heures pour étudier le projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales.

Le sénateur Grant Mitchell (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, la séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles est ouverte. Je m'appelle Grant Mitchell et je représente la province de l'Alberta. Je souhaite la bienvenue à mes collègues du comité, aux témoins, aux représentants ministériels et aux membres du public présents dans cette salle ou qui suivent nos débats à la télévision.

Je préside la séance d'aujourd'hui parce que je suis le vice-président du comité. Le sénateur Angus, le président du comité, a dû s'absenter et j'ai le plaisir de le remplacer pour cette séance.

J'aimerais d'abord présenter nos témoins ainsi que les sénateurs avec qui j'ai le plaisir de travailler au sein de ce comité. Ces derniers sont le sénateur Tommy Banks, un collègue de l'Alberta, en fait d'Edmonton où nous habitons tous les deux, le sénateur Richard Neufeld de la Colombie-Britannique, le sénateur Fabian Manning de Terre-Neuve, le sénateur Bert Brown, un autre collègue de l'Alberta, le sénateur Gerry St. Germain de la Colombie-Britannique, le sénateur Lorna Milne de l'Ontario, le sénateur Pana Merchant de la Saskatchewan, le sénateur Nick Sibbeston des Territoires du Nord-Ouest, le sénateur Mira Spivak du Manitoba, le sénateur Larry Campbell de la Colombie-Britannique, et le sénateur Willie Adams du Nunavut. Permettez-moi de souligner que cette séance est la dernière pour le sénateur Adams. Cette journée est empreinte de tristesse pour nous tous qui avons appris à le connaître et à travailler avec lui pendant plus de 32 années de présence au Sénat. Il nous manquera beaucoup.

Je vais maintenant présenter les témoins de ce soir qui sont John O'Connor, président du Comité sur la pollution et l'environnement maritime, de l'Association canadienne de droit maritime, Mark Boucher, président national de la Guilde de la marine marchande du Canada, le capitaine Stephen Brown, président de la Chamber of Shipping of British Columbia, Kaity Arsoniadis Stein, présidente et secrétaire générale de International Ship-Owners Alliance of Canada Inc., et Peter Lahay, coordonnateur national de la Fédération internationale des ouvriers du transport.

Je crois comprendre que vous avez tous un exposé à faire. Je vous invite à être assez brefs de façon à laisser assez de temps aux sénateurs pour vous poser leurs questions. Veuillez donc commencer, nous avons hâte de vous entendre.

Mark Boucher, National President, Canadian Merchant Service Guild: Thank you. As Senator Mitchell stated, I am National President of the Canadian Merchant Service Guild. That is an association of 5,000 Canadian ships' officers.

The guild is affiliated with the International Transport Workers' Federation. The ITF works to improve conditions for seafarers of all nationalities and promotes good regulation of the shipping industry. We take a special interest in legislative matters affecting seafarers. While the Canadian Merchant Service Guild represents licensed officers, senior crew members and marine pilots in Canada, the ITF represents all categories of the 15,000 seafarers in Canada's domestic industry.

I will be pleased to explain where our workers are in Canada and what they do precisely that is important, if there is interest. We know you had to make a decision on short notice regarding whether to hear us today. We appreciate the opportunity to be able to speak to you about this matter.

Seafarers are on the front lines of pollution prevention on ships. Canadian seafarers, in particular, have a good track record. We are in favour of having effective laws concerning environmental protection. We recognize and support Canadian society's strong disapproval of environmental offences.

A key point I want to make is that the marine sector is having tremendous difficulty recruiting Canadian seafarers. It is a worldwide problem in the industry. The average age of the seafaring workforce in Canada is high. We are trying to address this chronic shortage by doing everything we can to recruit young people into the industry. The Canadian Merchant Service Guild and the ITF have a number of promising initiatives under way in cooperation with other organizations, but more progress needs to be made.

Despite these efforts, one of the factors bound to scare off potential candidates is this type of legislation. In 2005, former Bill C-15 amended the Migratory Birds Convention Act and introduced strict liability for ships' captains and chief engineers. The Crown is only required to prove that the prohibited act occurred, such as a discharge of pollution. The Crown is not required to prove that the accused intended to commit the act, or even to prove that the accused was negligent in doing so. That strict liability exists now in section 13 of the current legislation.

In our view, we see the problem now being taken up another notch, with Bill C-16 communicating to potential candidates in the marine industry that if you are a seafarer, you might get caught up in this. You might be fined huge amounts of money and spend a fortune trying to defend yourself.

Mark Boucher, président national, Guilde de la marine marchande du Canada : Merci, monsieur le président. Comme vous venez de l'indiquer, je suis président national de la Guilde de la marine marchande du Canada, une association regroupant 5 000 officiers de marine canadiens.

La guilde est affiliée à la Fédération internationale des ouvriers du transport, organisation qui se consacre à l'amélioration des conditions de travail des marins de toutes nationalités et qui œuvre pour une bonne réglementation du transport maritime. Nous attachons une importance particulière à toutes les questions législatives concernant les marins. Alors que la Guilde de la marine marchande du Canada représente des officiers de navires, des membres d'équipage de rang supérieur et des pilotes de navires du Canada, la FIOT représente les 15 000 marins, de toutes catégories, du secteur canadien du transport maritime.

Si cela vous intéresse, j'expliquerai avec plaisir où se trouvent nos membres au Canada et pourquoi ce qu'ils font est important. Nous savons que vous avez dû prendre une décision à très court préavis pour nous permettre de comparaître aujourd'hui et nous vous remercions de nous donner l'occasion de témoigner devant vous.

Les marins constituent la première ligne de prévention de la pollution sur les navires. Les marins canadiens, en particulier, ont un excellent bilan dans ce domaine. Nous sommes en faveur de lois efficaces sur la protection de l'environnement. Nous comprenons et partageons le profond désaveu de la société canadienne à l'égard des infractions environnementales.

L'une des choses fondamentales que je tiens à souligner est que le secteur du transport maritime a énormément de mal à recruter des marins canadiens. C'est d'ailleurs un problème mondial de notre secteur. L'âge moyen des marins au Canada est élevé. Nous essayons de faire face à la pénurie chronique de marins en faisant tout notre possible pour recruter des jeunes. La Guilde de la marine marchande du Canada et la FIOT ont mis en œuvre plusieurs initiatives à ce sujet, en collaboration avec d'autres organisations, mais cela ne suffit pas.

Malgré ces efforts, l'un des facteurs qui ne manqueront pas d'effrayer les candidats éventuels est ce type de législation. En 2005, le Canada a modifié la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, au moyen du projet de loi C-15, et il a ainsi instauré un principe de responsabilité absolue pour les capitaines de navires et les mécaniciens en chef. La seule obligation faite à la Couronne est de prouver qu'un acte prohibé a été commis, par exemple un déversement polluant. La Couronne n'est absolument pas tenue de prouver que l'accusé avait l'intention de commettre cet acte, ni même de prouver qu'il a fait preuve de négligence à cet égard. La notion de responsabilité absolue se retrouve aujourd'hui à l'article 13 du projet de loi dont vous êtes saisis.

À notre avis, le projet de loi C-16 aggrave nos difficultés d'un cran dans la mesure où il signale aux candidats potentiels de l'industrie de transport maritime qu'ils s'exposent à de lourdes sanctions s'ils deviennent marins. Ils risquent de se voir infliger des amendes énormes et de devoir dépenser des fortunes pour se défendre.

Canada needs strong environmental protection and Canada also needs a strong marine industry. We need to be able to attract a new generation of seafarers by ensuring that they will not be treated unfairly, even when we know we are operating in an atmosphere where there is a necessity and an appetite for increased enforcement of environmental legislation.

We have serious concerns with parts of Bill C-16, including section 126, which establishes the new environmental monetary penalties regime. In paragraph 9, it states that the minister only has the burden of establishing, on a balance of probabilities, that the person committed the offence. This is reducing the onus of proof on the Crown that would be found in a penal case, where it is beyond a reasonable doubt, to the lower civil test of a balance of probabilities. As we understand it, this means that if those considering the case decide that it is more likely than not that you committed the offence, then they must convict, and they do not need to be concerned with reasonable doubts.

Section 11 of this new penalties regime in Bill C-16 even goes on to say that a person named in a violation does not have a defence that the person exercised due diligence to prevent the violation. Our view is that this proposed threshold of proof is too low. While this does simplify prosecutions by the Crown, it is not affording proper rights to accused ships' crew members, and we are concerned that this will facilitate convictions.

Obtaining the qualifications, training and experience required for senior levels of officer certification takes many years — more than it does to become a medical doctor. This is done by only the most conscientious seafarers who are capable of this type of career progression and want to take on these additional responsibilities. It is at these senior levels that the shortage of qualified licensed personnel is the most serious.

The criminalization of seafarers is making this problem worse. Without qualified, certified officers, the ship will not move. Whatever important work that ship was doing will grind to a halt because they will have three-quarters of a crew but cannot sail anywhere without key individuals.

To prevent this, we need to do everything possible to have a level playing field and reassure seafarers that they will be treated in a fair and reasonable manner. There are already enforcement mechanisms that are effective without having to increase the criminalization of seafarers and add more disincentives for young people entering the marine industry.

The seafarers are the employees, working diligently day-to-day for employers. They do not build or design ships or ship systems; they do not make capital acquisition decisions about when to replace old ships or old equipment; and the Canadian ships they operate are, in many cases, quite old. The seafarers see themselves as the ones who will be charged and hit with fines, and the

Le Canada a certes besoin d'une solide protection environnementale, mais il a aussi besoin d'une solide industrie du transport maritime. Nous devons être en mesure d'attirer une nouvelle génération de marins en nous assurant qu'ils ne seront pas traités de manière injuste, même si nous savons que nous travaillons dans un milieu où existent une nécessité et un appétit d'application renforcée de la législation environnementale.

Diverses parties du projet de loi C-16 nous préoccupent vivement, notamment l'article 126 instaurant un nouveau régime de sanctions pécuniaires environnementales. Il est dit au paragraphe 9 que le seul devoir du ministre est d'établir, selon la prépondérance des probabilités, que la personne a commis l'infraction. Cela réduit le fardeau de la preuve qui serait imposé à la Couronne dans un procès pénal, où l'on doit établir la preuve au-delà de tout doute raisonnable, en l'abaissant au niveau d'un procès civil, la prépondérance des probabilités. Selon nous, cela veut dire que le tribunal devra condamner l'accusé s'il conclut qu'il est plus probable que non qu'il a commis l'infraction, même s'il y a un doute raisonnable.

L'article 11 de ce nouveau régime de sanctions va même jusqu'à dire qu'une personne nommée dans un acte d'accusation ne peut arguer pour sa défense qu'elle a fait preuve de diligence raisonnable pour prévenir l'infraction. À notre avis, ce niveau de preuve est trop bas. Certes, il permettra à la Couronne d'intenter des poursuites plus facilement, mais il ne protégera pas les droits légitimes des marins accusés, et nous craignons que cela facilite les condamnations.

Il faut de nombreuses années pour obtenir les qualifications, la formation professionnelle et l'expérience requises pour accéder au niveau d'officier supérieur — plus même que pour devenir médecin. Seuls les marins les plus consciencieux sont capables d'accéder à ce niveau et sont prêts à assumer les responsabilités additionnelles qui en découlent. Or, c'est précisément au niveau des officiers supérieurs que la pénurie de personnel licencié et qualifié est le plus aiguë.

La criminalisation des marins ne peut qu'aggraver le problème. Sans officiers qualifiés et certifiés, un navire ne peut pas bouger. Quelle que soit l'utilisation importante envisagée, il ne bougera pas s'il a les trois quarts de son équipage mais pas les personnes-clés.

Si nous voulons éviter cela, nous devons faire tout notre possible pour traiter tout le monde de la même manière et convaincre les marins qu'ils seront traités de manière juste et raisonnable. Il existe déjà des mécanismes efficaces d'exécution des lois et il n'est donc pas nécessaire de renforcer la criminalisation des marins et d'ajouter de nouveaux facteurs de dissuasion des jeunes que ce secteur pourrait intéresser.

Les marins sont des employés qui travaillent avec diligence pour leurs employeurs. Ils ne conçoivent pas les navires, ils ne les construisent pas, ils ne prennent pas de décisions d'acquisition d'immobilisations pour remplacer les vieux navires ou le vieil équipement, et les navires canadiens sur lesquels ils travaillent sont dans bien des cas très vieux. Or, ce sont ces marins qui seront

employers will not defend seafarers or pay fines for them. The pool of candidates who are willing to take that risk by becoming seafarers is decreasing.

I want to thank you for the opportunity to present our views on this legislation. These views were sent in writing a few days ago and we hope that they will be given consideration.

[*Translation*]

John O'Connor, Chair, Committee on Pollution and the Marine Environment, Canadian Maritime Law Association: Mr. Deputy Chair, as I am the only one from the Belle Province, I will not make my presentation in French. We thank you for your invitation and are pleased to be here. I am the Chair of the Committee on Pollution and the Marine Environment of the Canadian Maritime Law Association.

[*English*]

We are a cross-Canada association — we call it the CMLA in English, the Canadian Maritime Law Association — and we represent the full spectrum of interests in the marine field across the country, including shipowners, associations of workers, charterers, shippers, consignees, et cetera. We have a bird's-eye view of the system.

We are also a member of the CMI, which is the Comité Maritime International. The CMLA is Canada's branch of the CMI. Their role is to harmonize international maritime legislation; and Canada and the CMLA has been working with Transport Canada in the past to try and attain that goal. We have worked on virtually every bill since the 1970s — the Oceans Act, Canada Shipping Act, Marine Liability Act. Our goal is to try to harmonize legislation and to see that our international convention obligations are respected.

We are not here tonight to talk about what we disagree on, although there are things on which we disagree. I have had the occasion to read the briefs of the other persons here at the table and I am pleased to say that we support them in large part. For instance, Mr. Boucher was eloquent in telling us how the recruiting problem is important. We had a meeting of the CMLA in Vancouver last year, and the Pacific Institute, which is the marine training centre on the West coast, came and explained how they were having a hard time recruiting young people. We asked why and discovered that there were two reasons: First, young people did not want to be away from home — When you work on the ships, you are away from home for a long time — and second, they were concerned about criminalization. They said that being away from home has been around ever since shipping was invented, but not criminalization.

accusés et à qui on infligera des amendes, et leurs employeurs ne viendront pas les défendre ni ne paieront leurs amendes. Le bassin de candidats prêts à accepter ce risque en devenant marins ne cesse de se rétrécir.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'exprimer notre opinion sur ce projet de loi. Nous vous avons envoyé un mémoire il y a quelques jours et espérons que nos remarques seront prises en considération.

[*Français*]

John O'Connor, président, Comité sur la pollution et l'environnement maritime, Association canadienne de droit maritime : Monsieur le vice-président, étant donné que je suis le seul de la belle province, je ne vous entretiendrai pas en français toute la soirée. Nous sommes flattés d'être invités et il nous fait plaisir d'être ici. Je suis président, Comité sur la pollution et l'environnement maritime, du Association canadienne de droit maritime.

[*Traduction*]

Nous sommes une association pancanadienne — l'ACDM, l'Association canadienne de droit maritime — et nous représentons toute la gamme des intérêts de l'industrie du transport maritime du Canada, comme les armateurs, les associations de travailleurs, les affréteurs, les expéditeurs, les destinataires, et cetera. Nous avons une vision globale du système.

Nous sommes également membres du CMI, le Comité maritime international. L'ACDM est la branche canadienne du CMI, dont le rôle consiste à harmoniser la législation maritime internationale. L'ACDM a collaboré avec Transports Canada dans le passé pour atteindre cet objectif. Nous avons travaillé sur la quasi-totalité des projets de loi présentés depuis les années 1970 : la Loi sur les océans, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Notre but a toujours été d'essayer d'harmoniser la législation et de veiller à ce que les dispositions des conventions internationales soient respectées.

Nous ne sommes pas ici ce soir pour parler de ce que nous contestons, même s'il y a des choses que nous contestons. J'ai eu la possibilité de lire les mémoires des autres témoins et j'ai le plaisir de dire que nous les appuyons en grande mesure. Par exemple, M. Boucher vient d'exposer avec éloquence nos problèmes de recrutement. L'an dernier, l'ACDM a tenu une assemblée à Vancouver et le Pacific Institute, qui est le centre de formation des marins de la côte Ouest, est venu expliquer combien il lui est difficile de recruter des jeunes. En réponse à nos questions, nous avons appris qu'il y a deux raisons à cela : premièrement, les jeunes n'aiment pas être loin de chez eux — dans la marine, on est loin de chez soi pendant longtemps — et, deuxièmement, ils ont peur de la criminalisation. Certes, disent-ils, être loin de chez soi, c'est une réalité depuis qu'on a inventé des bateaux, mais pas la criminalisation.

I think that is a point we should keep in mind. Criminalization for our young people is not good. This is the 20th anniversary of the Tiananmen Square catastrophe and the president of France said:

[*Translation*]

A nation that shoots its youth has no future.

[*English*]

It is important for us to listen to what Mr. Boucher is saying. I have also read Ms. Arsoniadis Stein's presentation, and we support that, too. The constitutional aspect of this bill is extremely important.

However, I am here on three points, which are as follows: First, when Bill C-15 was passed in 2005, the position of the department was that there was no conflict between Bill C-15 and the United Nations Convention on the Law of the Sea. That has changed.

I can tell you that there is a spy in this room — Mr. Woodworth, from the other place — who has now, on record, admitted that there is a conflict on the face of the act. However, there is a protocol, a prosecution protocol, whereby they will not prosecute someone if it is in conflict with international obligations, such as the UNCLOS convention.

All we are saying on that point is that I am happy to hear it. I have only been working in this field for 30 years, and that is the first time I heard it. I am really happy to hear it but it would seem to me that, as politicians, you know that appearance is equally as important as what you are doing. It is not just doing the right thing; it is seeing that it is being done.

I think we should add a clause. In our brief, we have a clause where we simply say that this bill — and it should be added into each act that is amended by the bill — is to further Canada's international obligations, and if there is a conflict then the international convention would take priority. That is our first suggestion. I do not think it would cause any trouble. Mr. Woodworth would not tell me that he supports it because my understanding is that he is not sure if that sort of clause is in any other legislation. Unfortunately, I have not checked that for myself; I never thought of that argument, which is an excellent one. However, even if it is not, if that is our protocol, there is no harm in saying so and then the whole world understands how it works.

Our second point has to do with another convention called the Civil Liability Convention, or CLC. That convention is contained within the Marine Liability Act, and the CMLA was very active and very much involved both with the House and with the Senate — in fact, I appeared myself — when that legislation was enacted. We are supporters of the CLC. The CLC is a way of compensating for pollution, and it is an international convention to which Canada is a signatory.

The problem with the Marine Liability bill prior to the amendment was that there were sections in that bill, for example in the Canadian Environmental Protection Act, or CEPA 1999

Je crois que c'est une chose à garder en tête. Pour les jeunes, la criminalisation, ce n'est pas bien. Nous arrivons au 20^e anniversaire de la catastrophe de la Place Tiananmen, et le président de la France vient de dire ceci :

[*Français*]

Une société qui tire sur sa jeunesse n'a pas d'avenir.

[*Traduction*]

Écoutons bien ce que nous dit M. Boucher. J'ai aussi lu l'exposé de Mme Arsoniadis Stein et nous l'approuvons aussi. L'aspect constitutionnel de ce projet de loi est extrêmement important.

Cela dit, je suis ici pour parler de trois choses. Premièrement, lorsque le projet de loi C-15 a été adopté, en 2005, le ministère soutenait qu'il n'y avait aucun conflit entre ce texte et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les choses ont changé depuis.

Je peux vous dire qu'il y a un espion dans cette pièce — M. Woodworth, de l'autre Chambre — qui a désormais admis officiellement qu'il existe un tel conflit. Toutefois, il y a un protocole, un protocole sur les poursuites judiciaires, en vertu duquel on ne poursuivra pas quelqu'un si cela entre en conflit avec nos obligations internationales, par exemple au titre de l'UNCLOS.

Tout ce que je peux dire à ce sujet, c'est que j'en suis fort aise. Je travaille dans ce domaine depuis 30 ans mais c'est la première fois que j'entends cela. J'en suis vraiment très heureux mais il me semble aussi, puisque vous êtes des politiciens, que vous savez que l'apparence est aussi importante que la réalité. Il ne suffit pas de faire ce que l'on doit, il faut aussi qu'on le croie.

Je pense qu'il faudrait ajouter un article. Nous en proposons un dans notre mémoire, qui dit simplement que ce projet de loi — et il faudrait l'ajouter à chaque loi qui est modifiée par ce projet — entérine les obligations internationales du Canada et que, s'il y a un conflit, c'est la convention internationale qui prime. Voilà notre première suggestion. Je ne pense pas que cela puisse causer de difficulté. M. Woodworth n'a pas pu me dire s'il appuyait cette proposition car, si j'ai bien compris, il n'est pas sûr qu'il existe un article de ce genre dans d'autres lois. Malheureusement, je n'ai pas vérifié moi-même. Je n'avais pas envisagé cet argument, qui est excellent. Toutefois, même s'il n'y en a pas, il n'y a aucun mal à dire ce que nous voulons dire dans notre propre protocole, et le monde entier comprendra alors comment ça marche.

Notre deuxième remarque concerne la Convention sur la responsabilité civile, la CRC. Cette convention fait partie de la Loi sur la responsabilité en matière maritime et l'ACDM avait été très active lors de son adoption, en témoignant devant la Chambre et devant le Sénat. En fait, j'avais comparu moi-même. Nous appuyons la CRC. La CRC est un mécanisme permettant d'indemniser en cas de pollution, et c'est une convention internationale que le Canada a signée.

Le problème de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, avant l'amendement, était qu'il y avait des éléments de ce projet de loi, par exemple dans la Loi canadienne sur la

legislation, which says that a sentencing court can make an offender pay compensation to anyone. That is like doing an end run around the conventions.

Under the CLC convention, we have a channelling provision whereby liability is channelled to the shipowner. It is a way of obtaining compensation. The convention says that certain people cannot be asked for compensation: That includes seafarers, charterers and operators. They want to make it simple so that you know where to go to get compensation; therefore, they take away the right to claim compensation from any of these other people. If one of these other people, a seafarer for example, were to be an offender and to be fined, we are not complaining about fines, but then the court would have the power to add that he should pay compensation.

Mr. Woodworth has said that the House of Commons has settled this point by adding in a clause that says that this legislation will not apply if the person has the right to make a claim under the Marine Liability Act. We are saying the same thing. We are asking you to tweak it so that if the claim is subject to the Marine Liability Act, we do not want to be a Catch-22. When someone cannot make a claim under the Marine Liability Act because of the wording of that convention, and therefore comes to the judge and says, "I cannot make that claim; therefore, order him to pay me," that would be doing an end-run around this convention.

My final point has to do with "non-use." Non-use is a bacterium that has come to us from the United States. It is not a good idea. Non-use is an idea that they invented in the United States, which is that even though we will not compensate or clean up some pollution damage, how much is the worth of that item, in terms of not being able to use it in the future, such as a coral reef? It is something that belongs to no one, as a rule, or belongs to the Crown. In the United States they have that thinking. We do not need it here. The international convention, the CLC, says that no compensation shall be ordered except for things that are done, or will be done. You cannot order someone to pay compensation for non-use. That is what the convention says.

In this act, the court can order an offender to pay for non-use, and I can go through the sections for you, if you wish. My point is that this is not a good idea, from our position. If you were to add in a paragraph such as we suggest about meeting our convention obligations, we would probably be able to live with this because we can get around it with reference to the convention. That is the third and final point I have to make about what we think should be changed.

protection de l'environnement, la LCPE de 1999, en vertu desquels un tribunal pouvait obliger un contrevenant à verser des indemnités à n'importe qui. C'était un peu comme si l'on avait voulu contourner les conventions internationales.

Avec la CRC, nous disposons d'un mécanisme permettant d'imputer la responsabilité à l'armateur. C'est une manière d'obtenir une indemnisation. Il est dit dans la convention qu'on ne peut pas réclamer d'indemnités à certaines personnes, notamment les marins, les affrêteurs et les exploitants. On a voulu que le système soit simple pour que chacun sache qui poursuivre pour être indemnisé. De ce fait, on a retiré le droit de réclamer des indemnités à ces autres personnes. Si l'une d'entre elles, un marin par exemple, commettait une infraction et se voyait infliger une amende, nous ne contesterions pas l'amende, mais le tribunal aurait le pouvoir d'ajouter qu'il doit payer des indemnités.

M. Woodworth a dit que la Chambre des communes a réglé cette question en ajoutant un article indiquant que cette législation ne s'appliquera pas si la personne a le droit de formuler une réclamation au titre de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Nous disons la même chose. Nous demandons un changement mineur de façon que, si la réclamation est touchée par la Loi sur la responsabilité en matière maritime, nous ne soyons pas pris dans un cercle vicieux. Si quelqu'un ne peut pas formuler de réclamation au titre de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, à cause du libellé de cette convention, et qu'il vient alors devant le juge pour dire : « Je ne peux pas formuler cette réclamation et je vous demande donc de lui ordonner de m'indemniser », cela reviendrait à court-circuiter la convention.

Ma dernière remarque porte sur le « non-usage ». Le non-usage est une bactérie qui nous vient des États-Unis. Ce n'est pas une bonne idée. Le non-usage est une idée qui a été inventée aux États-Unis et qui signifie que, même si nous n'indemniserons pas en cas de pollution et ne dépolluerons pas, nous attribuerons une valeur au fait que tel ou tel élément ne pourra plus être utilisé à l'avenir, par exemple un récif corallien. Combien cela vaut-il? C'est une chose qui n'appartient à personne, en principe, ou qui appartient à l'État. Ce sont les États-Unis qui ont inventé ça. Nous n'en avons pas besoin ici. La Convention internationale, la CRC, dispose qu'aucune indemnisation ne peut être ordonnée sauf pour des choses qui sont faites ou seront faites. On ne peut pas ordonner à quelqu'un de payer des indemnités pour un non-usage. C'est ce que dit la convention.

Avec cette loi, le tribunal peut ordonner à un contrevenant de payer pour le non-usage, et je peux vous donner la liste des dispositions pertinentes si vous voulez. À mon avis, ce n'est pas une bonne idée. Si vous ajoutiez un paragraphe semblable à celui que nous suggérons sur le respect de nos obligations au titre de la convention, nous pourrions probablement vivre avec ça parce que nous pourrions y échapper en invoquant la convention. C'était la troisième et dernière remarque que je souhaitais faire au sujet de ce qui devrait être modifié.

I hope everyone on the committee has received a copy of my report, which is only three or four pages in length. I am, of course, willing to answer any questions. Once again, thank you for the occasion.

[*Translation*]

Kaity Arsoniadis Stein, President and Secretary-General, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.: I want to thank the Honorable Senators for giving us this opportunity to speak about Bill C-16. I also want to thank Ms. Gordon and Ms. Saville for having organized this meeting.

[*English*]

I am the President and Secretary-General of the International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. Our group represents approximately 400 vessels, locally and internationally, managed out of Vancouver, including boat carriers, tankers, containers, tug operators, B.C. ferries — one of the largest ferry operators in the world — and Teekay Corporation, which is one of our founding members and transports more than 10 per cent of the world's seaborne oil.

I am also here on the behalf of Council of Marine Carriers, an association operating Canadian tugs and barges covering the entire West coast of North America and the Arctic.

The board of directors of the Vancouver Maritime Arbitrators Association lend their full support, as well as the North American Indian Charter of Shipping and Trade, and international shipping associations whose letters have been submitted: The International Chamber of Shipping, the International Group of P & I Associations, BIMCO, the Baltic and International Marine Council, and the International Shipping Federation.

Our group came before the Senate during the Thirty-eighth Parliament with respect to Bill C-15, which made a pollution incident a criminal offence regardless of whether there was any wilful misconduct on the part of the accused. Strict criminal liability was introduced. We are before you once again with the same concern.

This time, we are hoping that the robust environmental clauses of Bill C-16 and the enhanced enforcement measures that Transport Canada has implemented, such as aerial surveillance and satellite technology, with such prosecutorial protections in place, there is no need to limit the presumption of innocence. We believe a review of the issue is warranted.

We are concerned about the impact of criminalization and unfair treatment of seafarers, as was discussed by Mr. Boucher. Bill C-15 is discriminatory towards Canadian companies. Not a single shipping company has set up in Canada since the passing of Bill C-15 that we are aware of. Captain Brown will elaborate on the dissuasion of business investment in Canada.

Mr. O'Connor has set out Canada's inconsistencies with international treaties to which it has subscribed, which make a fundamental distinction between accidental and intentional

J'espère que tous les membres du comité ont reçu un exemplaire de mon rapport, qui ne fait que trois ou quatre pages. Je suis évidemment prêt à répondre à vos questions. Encore une fois, merci de votre invitation.

[*Français*]

Kaity Arsoniadis Stein, présidente et secrétaire générale, International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. : Je voudrais remercier les sénateurs de l'occasion de nous exprimer sur ce projet de loi. J'aimerais également remercier Mme Gordon et Mme Saville d'avoir organisé cette rencontre.

[*Traduction*]

Je suis présidente et secrétaire générale de la International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. Notre groupe représente environ 400 navires, localement et internationalement, gérés à partir de Vancouver et comprenant des navires transporteurs, des pétroliers, des conteneurs, des remorqueurs, B.C. Ferries — l'un des plus gros exploitants de traversiers au monde — et Teekay Corporation, l'un de nos membres fondateurs qui transporte plus de 10 p. 100 du pétrole mondial transporté par bateau.

Je m'exprime aussi devant vous au nom du Council of Marine Carriers, une association exploitant des remorqueurs et des barges tout le long de la côte Ouest de l'Amérique du Nord et dans l'Arctique.

Nous avons reçu l'appui total du conseil d'administration de la Vancouver Maritime Arbitrators Association ainsi que de North American Indian Charter of Shipping and Trade et de diverses associations internationales du transport maritime dont nous vous avons remis les lettres : la Chambre internationale de la marine marchande, l' International Group of P & I Associations, BIMCO — le Conseil maritime baltique et international — et la Fédération internationale des armateurs.

Notre groupe a comparu devant le Sénat lors de la 38^e législature au sujet du projet de loi C-15 qui faisait d'un incident de pollution un acte criminel, que l'accusé ait été ou non coupable d'inconduite volontaire. On voyait ainsi apparaître la notion de responsabilité absolue. Nous comparaissons à nouveau devant vous avec les mêmes préoccupations.

Nous espérons cependant cette fois que les solides dispositions environnementales du projet de loi C-16 et les mesures d'exécution renforcées que Transports Canada a mises en œuvre, comme la surveillance aérienne et la technologie satellitaire, rendront inutile de limiter la présomption d'innocence. Nous croyons qu'il convient de revoir cette question.

Nous sommes préoccupés par l'impact de la criminalisation et du traitement injuste des gens de mer, comme disait M. Boucher. Le projet de loi C-15 a un effet discriminatoire sur les entreprises canadiennes. Depuis son adoption, aucune société de transport maritime ne s'est établie au Canada, à notre connaissance. Le capitaine Brown vous donnera des précisions sur son effet dissuasif à l'égard des investissements au Canada.

M. O'Connor a exposé les incohérences du Canada à l'égard des traités internationaux auxquels il a adhéré, dans la mesure où il fait une distinction fondamentale entre la pollution accidentelle

pollution and point to monetary penalties rather than imprisonment being the normal sanction. You have received detailed briefs from our international counterparts in London, Denmark and Hong Kong, which detail Canada's infringements.

Trade has always been at the forefront of our nation's economy. In the 1950s, Canada was considered a major maritime nation. This is no longer the case. We have lost our way. This state of affairs is inconsistent with our government's portfolio of a comprehensive economic package to stimulate the Canadian economy. With government investments of over \$2.5 billion for the Asia-Pacific Gateway and further investments for Atlantic trade corridors, we should not ignore shipping, which can become a true economic engine for Canada's GDP, especially during this time of economic crisis.

We are not opposing Bill C-16. We have a strong commitment to the environment. We support strong environmental laws and the principle that the polluter pays. We do not oppose the proposed fines on a strict liability basis. We do not oppose the sanction of imprisonment. We do oppose the loss of the presumption of innocence where imprisonment is the sanction. It has been stated that we are in line with the U.S. and the European Union. This is absolutely incorrect. For criminal sanctions, the right to be presumed innocent is firmly in place.

With respect to the constitutional challenge, we can all agree that there is a *prima facie* breach of section 11 (*d*) of our Charter of Rights, the right to be presumed innocent until proven guilty. The issue turns on whether this breach can be saved under section 1 of the Charter, which makes it clear that a law limiting the Charter is valid if the law is reasonable, and one that can be demonstrably justified in a free and democratic society.

The test applied by our courts is found in the Supreme Court of Canada decision of *R v. Oakes*, called the Oakes test. It requires the sum of four steps to be met. We are certain that steps 3 and 4 of this test cannot be met.

Step 3, "least drastic means," is the heart and soul of section 1 justification and is the hardest hurdle because of the risk involved of convicting someone who might be innocent. It states that the law should impair as little as possible the right or freedom in question. In other words, pursue the objective by the least drastic means.

Step 4 will also be difficult to pass, and that is "proportionality." It states that the means chosen must be such that their effects on the limitation of rights are proportional to the objective. In other words, the law should impair the right no more than is necessary. The leading case, *R. vs Wholesale Travel Group, Inc.*, agreed that the purpose of reverse onus was to avoid the loss

et intentionnelle et où il établit l'emprisonnement comme la sanction normale, au lieu des sanctions pécuniaires. Vous avez reçu des mémoires détaillés de nos homologues internationaux de Londres, du Danemark et de Hong Kong exposant en détail les transgressions du Canada.

Le commerce international a toujours été déterminant pour notre économie. Dans les années 1950, le Canada était considéré comme une grande nation maritime, ce qui n'est plus le cas. Nous nous sommes fourvoyés. Cette situation va à l'encontre du programme de relance économique exhaustif annoncé par le gouvernement pour stimuler l'économie canadienne. Comme le gouvernement investit plus de 2,5 milliards de dollars dans la Porte de l'Asie-Pacifique, et d'autres sommes dans les corridors commerciaux de l'Atlantique, nous ne devrions pas négliger le transport maritime qui peut devenir un puissant moteur économique pour notre pays, surtout en période de crise économique.

Nous ne nous opposons pas au projet de loi C-16. Nous attachons beaucoup d'importance à l'environnement. Nous approuvons des lois environnementales rigoureuses, ainsi que le principe du pollueur payeur. Nous ne nous opposons pas aux amendes proposées dans un contexte de responsabilité absolue. Nous ne nous opposons pas aux peines d'emprisonnement. Par contre, nous nous opposons à la suppression de la présomption d'innocence lorsque la sanction est une peine d'emprisonnement. On prétend que, par ce projet de loi, nous nous alignons sur les États-Unis et l'Union européenne. C'est complètement faux. Pour les sanctions pénales, la présomption d'innocence existe toujours dans ces pays.

Du point de vue constitutionnel, nous pouvons tous convenir que le projet de loi constitue une transgression *prima facie* de l'alinéa 11 *d*) de la Charte des droits qui entérine le droit d'être présumé innocent tant qu'on n'a pas été trouvé coupable. La question est de savoir si cette transgression peut être tolérée au titre de l'article 1 de la Charte qui dispose qu'une loi limitant les droits énoncés dans la Charte est valide si elle est raisonnable et si sa justification peut être démontrée dans le cadre d'une société libre et démocratique.

Le critère à appliquer à ce sujet a été énoncé par la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *R c. Oakes*. Ce critère, appelé le critère Oakes, exige que quatre conditions soient satisfaites. Nous sommes certains que la troisième et la quatrième ne le sont pas.

La troisième, concernant des « moyens moins draconiens », touche au cœur même de la justification au titre de l'article 1, et c'est la plus exigeante à cause du risque de condamner un innocent. Elle signifie que la loi doit porter le moins possible atteinte aux droits ou à la liberté en question. Autrement dit, le législateur doit essayer d'atteindre son objectif par les moyens les moins draconiens.

La quatrième, concernant la « proportionnalité », sera également difficile à satisfaire. Elle signifie que les moyens choisis doivent être tels que leur effet sur la limitation des droits est proportionnel à l'objectif visé. Autrement dit, le législateur ne doit pas limiter les droits plus que nécessaire. Dans l'arrêt-clé à ce sujet, *R. c. Wholesale Travel Group, Inc.*, la Cour a déclaré que le

of conviction because of evidentiary problems. Bearing these tests in mind and considering that Bill C-16 is now raising monetary penalties that are on a strict liability basis to maximums of \$6 million and \$12 million per day, such fines go well beyond the cost of doing business.

The Crown has strong powers to arrest a vessel and hold it as an asset at capital costs of \$200 to \$300 million, not including the price of the cargo on board. There are further enforcement tools, sentencing tools and procedures now made available under Bill C-16, thus eliminating the fear of loss of convictions and removing the need to limit constitutionally protected rights.

It is our opinion that the strict criminal liability in this context is *ultra vires* our Constitution, and the offending legislation has a real chance of being struck down as void. Can the policy ends of the legislation be achieved in a way that avoids a Charter breach? Has the Attorney General satisfied himself that it is necessary to threaten individual liberty when \$12 million fines are in place and include the ability to arrest the vessel as an asset? It is the duty of the Senate to amend this bill in order to avoid litigation that the Attorney General cannot win.

The amendment is simple. The benefits are significant. We recommend that the following clause be inserted:

Notwithstanding anything to the contrary in this Act, where imprisonment is sought as a penalty, every accused shall be presumed innocent of the offence charged until such time as the Crown has proven the case beyond a reasonable doubt.

We look forward to working with the Government of Canada to establish a strong maritime industry, and look forward to continued, productive and cooperative relations.

[Translation]

I hope we will find a solution that will be satisfactory to us all.

The Deputy Chair: Thank you.

[English]

Captain Stephen Brown, President, Chamber of Shipping of British Columbia: Mr. Chairman, senators, ladies and gentlemen. Thank you very much for the invitation to speak to the committee this evening. I come here as the president of the Chamber of Shipping of British Columbia, executive director of the Western Marine Community, and also as a director of the Vancouver International Maritime Centre. You will be pleased to know that I am not a lawyer, but I do have a lawyer on my board. He is a Queen's Counsel, actually. I come here this evening with the full authority of my board and the blessing of that board. I am just a seaman, as you learned earlier, who, at a very young age, took off to see what the world had to offer and 14 years later, to everyone's

but du renversement du fardeau de la preuve est d'éviter qu'on ne puisse pas condamner parce qu'on a des problèmes à établir la preuve. Étant donné la nature de ces conditions, et considérant que le projet de loi C-16 rehausse les sanctions pécuniaires sur une base de responsabilité absolue jusqu'à des maximums de 6 et 12 millions de dollars par jour, ces amendes sont largement plus qu'un simple coût normal des affaires.

La Couronne détient des pouvoirs considérables d'arrestation et de détention d'un bâtiment dont la valeur peut atteindre 200 à 300 millions de dollars, sans compter celle des marchandises qu'il contient. Par ailleurs, on trouve dans le projet de loi C-16 d'autres mécanismes d'exécution, d'autres mécanismes de sentence et d'autres procédures qui abolissent la crainte d'une perte de condamnation et, partant, la nécessité de limiter des droits protégés par la Constitution.

À notre avis, la responsabilité pénale absolue dans ce contexte est *ultra vires* du point de vue constitutionnel et la loi fautive a de fortes chances d'être invalidée. Le législateur pourrait-il atteindre les mêmes objectifs sans porter atteinte à la Charte? Le procureur général s'est-il assuré qu'il est nécessaire de menacer la liberté individuelle alors que des amendes de 12 millions de dollars peuvent être infligées et qu'on aura en plus la possibilité de détenir le bâtiment concerné? Il incombe au Sénat de modifier ce projet de loi de façon à éviter des poursuites que le procureur général n'a aucune chance de gagner.

L'amendement à adopter serait simple et ses avantages, importants. Nous recommandons d'inclure dans le projet de loi la disposition suivante :

Nonobstant toute disposition contraire de cette loi, lorsqu'une peine d'emprisonnement est requise, l'accusé est présumé innocent tant que la Couronne n'a pas établi sa culpabilité au-delà de tout doute raisonnable.

Nous sommes prêts à collaborer avec le gouvernement du Canada pour assurer la prospérité de notre industrie du transport maritime dans le cadre de relations toujours productives et fondées sur la coopération.

[Français]

J'espère que nous trouverons une solution qui plaira à tous.

Le vice-président : Merci.

[Traduction]

Le capitaine Stephen Brown, président, Chamber of Shipping of British Columbia : Monsieur le président, sénateurs, mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant le comité. Je m'adresse à vous en qualité de président de la Chamber of Shipping of British Columbia, de directeur général de la Western Marine Community, et aussi d'administrateur du Vancouver International Maritime Centre. Vous serez heureux d'apprendre que je ne suis pas avocat, mais j'ai un avocat dans mon conseil d'administration. En fait, c'est un conseiller de la reine. Je précise aussi que je comparais avec l'appui total de mon conseil d'administration. Je suis un simple matelot, comme on vous l'a dit tout à l'heure, qui a décidé à un très jeune âge d'aller

surprise, not least mine, I was a captain and I assumed the opportunities, responsibilities, and sometimes the anguish that goes with that position.

In a long career at sea, you deal with many cultures, and the human stories behind these cultures are often very sad. You deal with loss of life, fire, flood, collision, piracy, war zones, enhanced port security these days, and all manner of legislation that today characterizes and sometimes overwhelms the life of a mariner. Indeed, even as we speak this evening, more than 300 innocent seafarers are detained on hijacked ships off the coast of Somalia and an unknown number off the coast of Nigeria. It has become increasingly difficult since 9/11 for seafarers to take shore leave in many jurisdictions of the world.

As a trading nation, more than 90 per cent of Canada's non-NAFTA trade is dependent on international shipping. It is the lifeblood of the world and of this nation's economy. Of all the industries on this earth, arguably ours is the only one that the world absolutely could not exist without. For some reason, the world has long recognized that such an international industry, as with the airline industry, requires a framework of consistent international legislation in which to operate.

If you would allow me, I would like to take a minute to comment on shipping and climate change. I noticed it came up in last week's deliberations and I would like to perhaps expand a little on some of that.

Contrary to comments or the persuasions in some quarters, shipping is really not seeking any special treatment. On the contrary, shipping is in the forefront of confronting the world's response to the challenges of climate change. The international shipping industry approach is coordinated under the authority of the United Nations, of which this country is a founding member, and by the International Maritime Organization, which we fondly refer to as the IMO. The IMO's Marine Environmental Protection Committee, in 1997, agreed on a protocol known as MARPOL Annex VI, which came into force in 2005, having been ratified by the majority of member states. MARPOL Annex VI sets limits on the emission of sulphur, nitrogen oxides, particulate matter and others, and to date some 40 countries, representing more than 80 per cent of the world's fleet, have ratified Annex VI. Unfortunately, Canada has yet to do so, despite intense lobbying, I would have to say, at times by the domestic and international marine community. Though having strong unilateral tendencies in climate change issues, even the previous U.S. administration recognized the importance of this protocol and ratified it in 2008.

Amendments to Annex VI were enacted in 2007, which will require ships to burn progressively cleaner fuels, and amendments to Annex VI provided for member states, should they choose to do so, to apply for what we call an emissions control area. Disappointingly, having yet to sign the original Annex VI,

voir ce que le monde avait à lui offrir et qui, 14 ans plus tard, à la surprise de tout le monde, surtout la sienne, s'est retrouvé capitaine de navire, avec toutes les possibilités, les responsabilités et, parfois, l'angoisse qui vont avec cette fonction.

Quand on fait une longue carrière en mer, on est en contact avec de nombreuses cultures et on découvre souvent des histoires humaines très tristes. On est confronté à des pertes de vie, des incendies, des inondations, des collisions, du piratage, des zones de guerre, des mesures de sécurité portuaire renforcées et toutes sortes de dispositions législatives qui caractérisent aujourd'hui et, parfois, écrasent la vie du matelot. À preuve, au moment où je vous parle, plus de 300 marins innocents sont détenus par des pirates de la mer au large des côtes de la Somalie, et un nombre inconnu au large des côtes du Nigéria. Depuis le 11 septembre, il est de plus en plus difficile aux marins de passer des permissions à terre dans de nombreux pays.

Le Canada étant un pays commerçant, plus de 90 p. 100 de son commerce hors ALENA dépend du transport maritime international. Le transport maritime est essentiel à l'économie mondiale et canadienne. C'est peut-être même le seul secteur industriel dont le monde ne pourrait absolument pas se passer. Le monde reconnaît depuis longtemps qu'une industrie aussi internationale, tout comme celle du transport aérien, exige un cadre législatif cohérent pour pouvoir fonctionner.

Si vous me le permettez, j'aimerais prendre une minute pour parler du transport maritime et du changement climatique. J'ai constaté que cette question a été soulevée lors de vos délibérations de la semaine dernière et j'aimerais y revenir.

Contrairement aux affirmations ou aux prétentions de certains milieux, le transport maritime ne réclame pas un traitement spécial. Au contraire, nous sommes à l'avant-garde de la réaction mondiale aux défis du changement climatique. L'approche de l'industrie internationale du transport maritime est coordonnée sous l'autorité des Nations Unies, dont le Canada est l'un des pays fondateurs, et de l'Organisation maritime internationale, notre chère OMI. En 1997, le Comité de l'OMI chargé de la protection de l'environnement maritime avait adopté un protocole appelé MARPOL, Annexe VI, qui est entré en vigueur en 2005 après avoir été ratifié par la majorité des États membres. MARPOL, Annexe VI, fixe des limites aux émissions de soufre, d'oxydes d'azote, de matières particulaires et d'autres éléments et, jusqu'à présent, quelque 40 pays représentant plus de 80 p. 100 de la flotte mondiale ont ratifié cette annexe. Malheureusement, le Canada ne l'a pas encore fait, malgré un lobbying intense, si je peux dire, de la communauté maritime nationale et internationale. L'Administration américaine, malgré sa forte tendance à l'unilatéralisme en matière de changements climatiques, a reconnu l'importance de ce protocole et l'a ratifié en 2008.

Des modifications apportées à l'Annexe VI en 2007 obligent les navires à utiliser des carburants progressivement plus propres et elles disposent que les États membres peuvent, s'ils le souhaitent, demander ce que nous appelons une zone de contrôle des émissions. Il est décevant de constater que le Canada, comme il

Canada was disqualified at this international forum from voting on these progressive amendments, which enjoyed the strong support of the domestic and international maritime community.

It is perhaps worth noting that in March 2009, even though it was an unsigned protocol, the U.S. and Canada filed a joint application to establish just such a North American emissions control area. This will extend up to 200 nautical miles offshore. It enjoys the strong support of the international and domestic shipping industry despite the ambitious dates and the concern for whether the fuel supply will be there when the time comes.

On a more localized basis, in 2005, faced with some inaccurate media stories, the Chamber of Shipping in British Columbia, in cooperation with Environment Canada, conducted a detailed air emissions inventory. Our membership willingly cooperated in this exercise and the results were independently audited, ultimately revealing ship-sourced air pollution to be less than 50 per cent of what was alleged. A repeat inventory is scheduled for 2010.

On the subject of greenhouse gas emissions, and I note there was quite some discussion last week on that issue, our industry does look forward to a meeting of the IMO Marine Environmental Protection Committee in London next month, which will be the culmination of many months of effort towards building a census to ensure effective reductions in emissions. I would be pleased to elaborate further on that issue, should anyone have any questions later.

Speaking on climate change to the Howe Institute last week, the minister did say that our approach as a country is based on recognition that consensus at Copenhagen is crucial, but one that has to be with both the developed world and the developing world, and we fully agree with that. The minister went on to say that these are founding Canadian principles. That is what we espouse at the international table. We are very heartened by that comment because there is a recognition that the only way forward on environmental issues, judging from those comments, is in the international forum and everyone getting around the table and setting the parameters for an international agreement. Again, as an international industry, we fully endorse the minister's comments.

Turning specifically to talk to Bill C-16, it was said before this committee last week by the minister, "I have a view that you do not achieve excellence in public policy unless you are prepared to talk to people." Of course, we endorse that approach as well. The difficulty and the great disappointment for the shipping industry is that there was no consultation prior to publication of Bill C-16, or the predecessor of Bill C-16, which was Bill C-15. In the absence of that consultation, we in the shipping industry were unaware of these bills prior to their publication in the House.

n'a pas encore ratifié l'Annexe VI originelle, a été privé du droit de voter dans cette assemblée internationale sur ces modifications progressistes qui ont bénéficié d'un appui vigoureux de la communauté canadienne et internationale du transport maritime.

Il vaut peut-être la peine de mentionner que, même s'il s'agit d'un protocole non signé, les États-Unis et le Canada ont déposé en mars 2009 une demande commune d'établissement d'une telle zone nord-américaine de contrôle des émissions. Cette zone s'étendra jusqu'à 200 miles nautiques à partir des côtes. Cette mesure jouit d'un appui considérable auprès de la communauté canadienne et internationale du transport maritime, malgré un échéancier ambitieux et l'incertitude régnant au sujet de la disponibilité des carburants requis à l'avenir.

Dans un contexte plus local, la Chamber of Shipping in British Columbia a effectué en 2005 un inventaire détaillé des émissions atmosphériques, en coopération avec Environnement Canada, pour faire face à certains rapports de presse erronés. Nos membres ont coopéré à cette initiative et les résultats, qui ont fait l'objet d'une vérification indépendante, ont révélé que la pollution atmosphérique causée par les navires représentait moins de la moitié de ce qu'on avait prétendu. Un autre inventaire est prévu pour 2010.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, qui ont fait l'objet d'un débat animé la semaine dernière, notre industrie attend avec intérêt une réunion du Comité de l'OMI chargé de la protection de l'environnement maritime qui se tiendra à Londres le mois prochain et représentera l'aboutissement de nombreux mois d'efforts pour forger un consensus destiné à assurer une réduction efficace des émissions. Si vous le souhaitez, je vous donnerai avec plaisir d'autres informations à ce sujet pendant la période des questions.

En s'adressant à l'institut Howe la semaine dernière au sujet du changement climatique, le ministre a déclaré que la démarche de notre pays est fondée sur la reconnaissance que le consensus de Copenhague est crucial mais qu'il doit englober à la fois les pays industrialisés et les pays en développement, opinion que nous partageons totalement. Le ministre a dit ensuite que tels sont les principes canadiens fondamentaux. Ce sont des principes que nous défendons à l'échelle internationale. Nous sommes très heureux qu'il ait fait cette déclaration car nous estimons que la seule manière d'avancer en matière d'environnement, à en juger d'après ses remarques, est d'agir dans cette tribune internationale pour que tous les participants établissent les paramètres d'un accord international. Comme nous sommes une industrie internationale, nous approuvons sans réserve les remarques du ministre.

Passons maintenant au projet de loi C-16. La semaine dernière, le ministre a déclaré devant votre comité qu'il estime « qu'on ne peut pas atteindre l'excellence en politiques publiques si l'on n'est pas prêt à parler aux gens », ce qui est aussi notre avis. Le problème, et c'est ce qui a profondément déçu l'industrie du transport maritime, c'est qu'il n'y a eu aucune consultation avant le dépôt du projet de loi C-16 ou de son prédécesseur, C-15. Cette absence de consultation a fait que nous ne savions pas que ces projets de loi allaient être déposés en Chambre. Comme le

Given the acknowledgment and endorsement of government at so many levels that the key to success in working collaboratively with our partners within the UN framework, it is troubling to know how we have come to this point on Bill C-16, whilst having full knowledge of the relentless international criticism of Bill C-15 from 2005.

It was said here last week that absolutely nothing in this bill contradicts UNCLOS, and we must accept, as a matter of reliable practice, that prosecutors and the prosecutorial arm of the Government of Canada will not seek imprisonment if it were a violation of international law to do so. That is a fundamental aspect of this law. The Attorney General would clearly exercise his discretion to ensure that his government did not violate international law. That was stated before you last week.

It may be asked, what is the problem? If that is the case, what is the problem? The problem, I have to say, is definition, reliability and sustainability in defining exactly what is reliable practice. How durable is reliable practice?

The problem, ladies and gentlemen, is that when an incident occurs, there is an inevitable public reaction, and the media goes ballistic looking for heads to be delivered on a plate. Believe me, I have been there. The captain and the chief officer of the *Hebei Spirit* have been there since December of 2007, detained in South Korea. It was a terrible incident. I sent a video in this matter to the clerk of the committee last week. I do not know if you had an opportunity to look at it. It tells a rather sad story, and it certainly heightened the awareness on this side of the table of what can happen when someone is looking for blood. It is a very good example.

Clause 102 of the bill speaks clearly of imprisonment terms ranging from six months to three years. Proposed sections 13.12 and 13.13 extend the threat of fine and/or imprisonment beyond the master and/or the chief engineer — and they are named very directly — to any director, officer, agent or mandatory of the corporation, who directed, authorized, assented to or acquiesced or participated in the commission of an offence. Proposed section 13.13(2) goes even further and extends liability to every director and officer of the corporation who directed or influenced the corporation's policies or activities. We go one further with the following clause, which states unequivocally that it is sufficient proof of the offence to establish that it was committed by an employee, agent or mandatory of the accused, whether or not the employee, agent or mandatory is identified or prosecuted for the offence.

I submit to you that it cannot be right when the only defence of the accused is that of due diligence. The absence of onus on the Crown to prove beyond a reasonable doubt must surely be recognized as unacceptable in these circumstances.

As to what would provide comfort, I will summarize. Most certainly, if imprisonment for seafarers is not to be contemplated in accordance with and consistent with UNCLOS, then we ask that it be written unequivocally out of the bill, and equally so for other officers of a corporation.

gouvernement a déclaré à maintes reprises, à plusieurs niveaux, que la clé du succès est d'agir en collaboration avec nos partenaires dans le cadre de l'ONU, il est troublant de constater que nous en sommes arrivés à cette étape, avec le projet de loi C-16, malgré les critiques internationales incessantes formulées depuis 2005 au sujet du projet de loi C-15.

On a déclaré ici la semaine dernière qu'il n'y a absolument rien dans le projet de loi actuel qui va à l'encontre de l'UNCLOS et qu'il ne nous reste plus qu'à accepter, comme pratique fiable, que les procureurs du gouvernement Canada ne réclameront pas de peines d'emprisonnement si cela n'est pas conforme au droit international. C'est un aspect fondamental de ce projet de loi. Le procureur général invoquera clairement son pouvoir discrétionnaire pour s'assurer que le gouvernement ne transgresse pas le droit international. Cela vous a été dit la semaine dernière.

Si tel est le cas, direz-vous, où est le problème? Le problème, je dois le dire, c'est de savoir ce qu'on entend par une pratique fiable. Quelle est la définition de la fiabilité et de la pérennité à cet égard? Combien de temps durera cette pratique fiable?

Le problème, mesdames et messieurs, c'est qu'il y aura inévitablement une réaction du public en cas d'incident et que les médias pousseront les hauts cris jusqu'à ce qu'on leur donne des têtes sur un plateau. Croyez-moi, je sais de quoi je parle. Le capitaine et le second du *Hebei Spirit* savent aussi de quoi je parle puisqu'ils sont en détention en Corée du Sud depuis décembre 2007. Ce fut un terrible incident. J'ai envoyé la semaine dernière une bande vidéo au greffier du comité à ce sujet. Je ne sais pas si vous l'avez vue. Elle montre une histoire très pénible qui nous a particulièrement sensibilisés, de notre côté de la table, à ce qui peut arriver quand on réclame des têtes. C'est un très bon exemple.

Il est clairement dit à l'article 102 du projet de loi qu'il pourrait y avoir des peines d'emprisonnement de six mois à trois ans. En vertu des articles 13.12 et 13.13 proposés, la menace d'amende et de peine d'emprisonnement est étendue au-delà du capitaine et du mécanicien en chef — qui sont directement désignés — pour englober tout dirigeant, administrateur ou mandataire qui a ordonné l'infraction, l'a autorisée, y a consenti ou y a participé. Le paragraphe 13.13(2) va encore plus loin en étendant la responsabilité à chaque administrateur et dirigeant qui a dirigé ou influencé les orientations ou activités de la société concernée. On franchit encore une autre étape avec l'article suivant qui dispose sans aucune ambiguïté qu'il suffit, pour établir la culpabilité de l'accusé, de prouver que l'infraction a été commise par un employé ou un mandataire de ce dernier, que cet employé ou mandataire soit ou non identifié ou poursuivi.

J'affirme qu'il n'est pas acceptable que la seule défense de l'accusé soit celle de diligence raisonnable. J'espère que chacun conviendra qu'il est inacceptable, dans ces circonstances, que la Couronne ne soit pas obligée de prouver la culpabilité au-delà de tout doute raisonnable.

Quant aux solutions possibles, je les résume. À l'évidence, si l'emprisonnement des gens de mer ne peut pas être envisagé en conformité avec l'UNCLOS, nous demandons qu'il soit clairement et absolument éliminé du projet de loi, ce qui vaut aussi pour tous les autres responsables de l'entreprise.

Alternatively, we could look at some other wording and, as Ms. Arsoniadis Stein mentioned, we could have something along the lines of “Notwithstanding any provision of this act, a penalty of imprisonment shall not be imposed unless the guilt of the accused is established beyond a reasonable doubt.”

In Vancouver today, we have some challenges, and one of those is that we have criminal gangs walking our streets. Everyone knows who they are; they know the names, but these people cannot be prosecuted because, as the law stands today, we cannot achieve proof beyond a reasonable doubt. That is the only reason some of these people are on our streets today. Unfortunately, two standards seem to be at work here. In my humble seaman’s way, I struggle with this inconsistency.

Regarding the Asia-Pacific Gateway, tomorrow I will make a presentation to 31 trade commissioners in Vancouver before they go off into the world representing this good country and hoping to do a good job in selling what we have to offer. Last week, it was touched upon that various government departments are promoting the Asia-Pacific Gateway and, of course, they include Transport, Industry and Foreign Affairs, not to mention the provincial governments of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba, and they are all working hard to promote the Asia-Pacific Gateway. We must also give credit to the federal-provincial initiative to launch the Vancouver International Maritime Centre in 1991. That was a business-friendly operating objective to specifically attract international shipowners to establish operating bases in that city.

We would respectfully point out to senators that no similar legislation has been contemplated in any other international maritime centre compared to Bill C-15 and Bill C-16. It is tough for those of us who support the opportunities presented to the Vancouver IMC to understand what is driving Canada in this direction. I respectfully submit that it is not our industry that is seeing skeletons or boogie men.

We find it regrettable that Bill C-16, in compounding the problems of Bill C-15, has touched a raw nerve of our industry. There will be a cost to the economy. There are those who take the view that this may not be of consequence, but it will be difficult to explain that to those who lose their livelihoods and careers.

Another feature of this discussion needs to be the establishment of port reception facilities. There are various IMO recommendations on establishing such facilities. If we are seeking zero tolerance, we need to give ships the ability to discharge what it is they do not want on board. We need to do much more in Canada on that issue, and I would be happy to speak at length on that point should you wish me to elaborate.

As to where do we go from here, there is an unfortunate disconnect between government and industry on this issue, and it is very unfortunate for the simple reason that we are very important to one another. We understand that from a political point of view it is difficult, at first glance, when you see legislation

Si l'emprisonnement est maintenu comme possibilité, nous pourrions envisager une disposition comme celle que recommandait Mme Arsoniadis Stein : « Nonobstant toute disposition contraire de cette loi, lorsqu'une peine d'emprisonnement est requise, l'accusé est présumé innocent tant que la Couronne n'a pas établi sa culpabilité au-delà de tout doute raisonnable. »

Nous avons beaucoup de problèmes à Vancouver en ce moment, notamment avec des gangs de criminels qui sillonnent nos rues. Chacun sait qui ils sont. On connaît les noms mais on ne peut pas les poursuivre parce qu'on ne peut pas établir de preuve au-delà de tout doute raisonnable, comme l'exige la loi actuelle. C'est la seule raison pour laquelle ces gens-là courent encore. Malheureusement, cela semble montrer qu'il y a deux poids, deux mesures au Canada et, dans mon humble esprit de matelot, j'ai du mal à accepter ça.

En ce qui concerne la Porte de l'Asie-Pacifique, je m'adresserai demain à Vancouver à 31 délégués commerciaux qui partiront ensuite sillonner le monde pour faire connaître notre bon pays et, nous l'espérons, vendre ce que nous avons à offrir. La semaine dernière, on vous a dit que plusieurs ministères fédéraux font la promotion de la Porte de l'Asie-Pacifique, comme ceux des Transports, de l'Industrie et des Affaires étrangères, sans oublier les gouvernements provinciaux de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Mentionnons aussi l'initiative fédérale-provinciale de création du Vancouver International Maritime Centre en 1991, fruit du souci louable, et favorable aux affaires, d'inciter spécialement des armateurs internationaux à établir des bases opérationnelles dans cette ville.

Je rappelle respectueusement aux sénateurs qu'aucune loi similaire aux projets de loi C-15 et C-16 n'a été envisagée dans aucun autre centre maritime international. Il est difficile, pour ceux qui appuient les perspectives offertes par le Vancouver IMC, de comprendre ce qui pousse le Canada dans cette voie. J'affirme respectueusement que ce n'est pas notre industrie qui voit des squelettes ou des croque-mitaines.

Nous trouvons dommage que le projet de loi C-16 ait touché une corde sensible de notre industrie en aggravant les problèmes causés par le projet de loi C-15. Il y aura un prix à payer sur le plan économique. D'aucuns s'imaginent peut-être que tout cela est sans conséquence mais il sera difficile d'en convaincre ceux qui perdront leur gagne-pain et leur carrière.

Un autre élément de ce débat concerne la nécessité de créer des installations de délestage portuaires. Il y a plusieurs recommandations de l'OMI à ce sujet. Si nous recherchons la tolérance zéro, nous devons offrir aux navires la possibilité de se délester de ce qu'ils ne souhaitent pas conserver à bord. Le Canada doit faire beaucoup plus à ce sujet et je serai heureux de vous donner des détails si vous le souhaitez.

En ce qui concerne l'avenir, il existe malheureusement un fossé entre le gouvernement et l'industrie sur cette question, ce qui est d'autant plus regrettable que nous sommes très importants l'un pour l'autre. Nous comprenons qu'il soit difficile d'un point de vue purement politique de ne rien faire quand on a un projet de loi

which has the perception of being good environmental legislation, to look the other way or turn it down. This legislation, I submit to you, does have that perception but the devil is in the detail.

The problem for us is that, at its core, the legislation has the perception of toughness on environmental offenders, irrespective of the potential to violate Canada's long-standing treaty commitments and damage to international standing. Pushing large objects of machinery around the world, sometimes of the magnitude of several hundreds of thousands of tons, is fraught with human and technological challenge. Let us recognize that nobody is seeking to deliberately pollute the oceans, any more than we wish to see an aircraft fall inexplicably out of the skies with 228 people on board, which is what happened last week. None of us wants to see such things happen.

The primary objective is that from unintended events we must learn and apply the lessons in order that we minimize the risk of repeating them. This is the consistent and effective approach of the airline country, and it is surely the correct approach for the marine industry.

The Deputy Chair: Thank you very much for your presentations. I have started a list of senators who would like to pursue your testimony.

Senator St. Germain: Thank you to all of you for your excellent presentations. Listening to you carefully, I find it boils down to the presumption of innocence. How much damage is done to the habitat? How many birds are oiled and killed annually as a result of the marine industry? Do you have any statistics on that? Is there any information out there?

Peter Lahay, National Coordinator, International Transport Workers' Federation: The place to check for statistics on that is Transport Canada. They have an excellent aerial surveillance program now. You would find that the statistics from the time that this law came into force through Bill C-15, which contained amendments to the Migratory Birds Convention Act, will show that those numbers have dropped to probably extremely small numbers.

They have aircraft flying around both coasts now that have radar detection and infrared detection. They can find a body floating in the water by the oil that comes off of it. There is not a speck of oil that Transport Canada cannot find now with the various technologies. Transport Canada does have those figures that you are looking for, senator, and I am sure Environment Canada does, too. However, I do not think anyone brought those exact numbers, but we could get back to you.

Senator St. Germain: You have indicated that Bill C-15 and Bill C-16 are responsible for difficulties in recruiting seafarers. Among the reasons you give is that young people do not like to be away from home, but there is not much we can do about that. Regarding the criminalization aspect, is there anything else that is associated with this? It would seem to me that any young person wanting to enter into the profession would not think of criminalization to that degree. As a former air force pilot, I can tell you that you can get in trouble on an airplane, but I did not do low flying over towns, which was done occasionally by some

qui semble excellent sur le plan environnemental. J'admets que ce projet peut donner cette impression mais celle-ci est infirmée par ses détails.

Le problème fondamental, à nos yeux, est que le projet de loi donne l'impression qu'on sera sévère avec les délinquants environnementaux, sans tenir compte du risque d'enfreindre nos engagements en matière de traités et d'endommager notre réputation internationale. Pousser sur nos océans de vastes machines pesant parfois plusieurs centaines de milliers de tonnes est tout un défi humain et technologique. Admettons une fois pour toutes que personne ne veut délibérément polluer les océans, pas plus qu'on espère voir un avion tomber du ciel avec 228 personnes à bord, comme c'est arrivé la semaine dernière. Personne ne veut de ce genre de choses.

Notre objectif primordial doit être de tirer des leçons des événements imprévus afin d'éviter qu'ils se reproduisent. Telle est la politique, cohérente et efficace, que nous appliquons en matière de transport aérien et elle est certainement tout aussi valide pour le transport maritime.

Le vice-président : Je vous remercie beaucoup de vos exposés. J'ai déjà une liste de plusieurs sénateurs qui souhaitent vous interroger.

Le sénateur St. Germain : Je vous remercie tous de vos excellentes communications. À mon avis, le cœur du problème est la présomption d'innocence. Quel dommage cause-t-on à l'habitat? Combien d'oiseaux sont mazoutés et tués chaque année par l'industrie du transport maritime? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

Peter Lahay, coordonnateur national, Fédération internationale des ouvriers du transport : C'est Transports Canada qui pourrait vous donner des statistiques. Ils ont maintenant un excellent programme de surveillance aérienne. Vous constaterez que les chiffres ont beaucoup baissé et sont probablement aujourd'hui extrêmement bas, depuis l'entrée en vigueur du projet de loi C-15 qui modifiait la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs.

Le ministère a aujourd'hui des avions qui font de la détection par radar et par infrarouge sur nos deux côtes. On peut ainsi repérer un cadavre d'oiseau qui flotte dans l'eau s'il est recouvert de pétrole. Aujourd'hui, aucune goutte de pétrole ne peut échapper aux diverses technologies de Transports Canada. Le ministère possède donc les chiffres que vous demandez, sénateur, tout comme Environnement Canada, j'en suis sûr. Je ne pense pas que l'un d'entre nous ait ces chiffres avec lui mais nous pourrions vous les communiquer plus tard si vous voulez.

Le sénateur St. Germain : Vous avez dit qu'on a du mal à recruter des marins à cause des projets de loi C-15 et C-16. Parmi les raisons avancées, vous avez mentionné le fait que les jeunes n'aiment pas être loin de chez eux, et on ne peut pas faire grand-chose à ce sujet. En ce qui concerne la criminalisation, pouvez-vous nous donner des précisions? À mon avis, un jeune qui envisage d'entrer dans une profession ne va pas se préoccuper d'abord de ce phénomène de criminalisation. Comme j'ai été pilote de l'air dans les forces armées, je peux vous dire qu'il est facile de commettre des délits en avion, par exemple en faisant du

people — not me, of course. I would like further explanation on the criminalization aspect. It seems a little far-fetched, because remuneration in the industry is excellent.

Mr. Brown: It is not that good.

Senator St. Germain: I had a neighbour who was a sea pilot, and he was doing very well. Maybe you could answer that for me.

Ms. Arsoniadis Stein: I would love to answer that, and maybe Mr. Brown could follow up.

Criminalization for seafarers is an absolutely massive issue at our industry. Numerous papers have been written about it. It is a big-ticket item at the IMO with Secretary-General Mitropoulos. UNCLOS and our international conventions state that the penalty should not be criminal penalties but should be monetary penalties.

I have a paper here by Roger Tupper, who is director of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China. It is entitled "The Trend Towards Criminalisation of Seafarers in Pollution Accidents." That is just one paper that I have. You received a document from the Hong Kong Shipowners Association stressing the importance of criminalization.

We are dealing with criminalization that has the presumption of innocence in place. Today, we are not even saying that we oppose criminal sanctions. However, if criminal sanctions are to be a penalty, we would like to have the presumption of innocence in place. I do not know how much more to tell you, other than to say that it is a significant item for this industry.

Senator St. Germain: Why would the government put the Charter in question? Obviously there is a reason for doing that, and it is the inability to prosecute. You can fly overhead and do surveillance. I have been on the East coast flying with the Air Force when they are carrying out exercises. The ability to prosecute is the reason that the presumption of innocence is put into question and why you are sitting here seeking this to be included in Bill C-16.

Ms. Arsoniadis Stein: It is a good comment. Bill C-15 introduced strict criminal liability. Perhaps there were not the sentencing provisions needed when that came in. Since Bill C-15, the landscape has changed completely. The tools necessary for excellent enforcement are there.

Mr. O'Connor: I believe that Bill C-16 and Bill C-15 are a little over the top on this issue. It is not necessary to go as far as they do. I do not like to call it window-dressing, but it looks very tough. I think all of us here are in support of tough measures, but you do not need to have these add-ons to convict someone.

We have an excellent system in this country. There have been numerous cases where vessels have polluted and have been charged. There is no need to put in question the Charter challenge. There are arguments pro and con about whether we

rase-mottes au-dessus des villages, ce que certains pilotes faisaient à l'occasion mais pas moi, bien sûr. J'aimerais donc d'autres précisions sur cette question de criminalisation. Ça me semble un peu exagéré car c'est une industrie où les salaires sont excellents.

M. Brown : Pas tant que ça.

Le sénateur St. Germain : J'ai eu un voisin qui était pilote de navire et il vivait très bien.

Mme Arsoniadis Stein : Je vais vous répondre avec grand plaisir et M. Brown pourra compléter ma réponse.

La criminalisation des gens de mer est un problème absolument énorme. On a publié beaucoup d'articles à ce sujet. C'est une préoccupation majeure de l'OMI et de son secrétaire général Mitropoulos. L'UNCLOS et nos conventions internationales disposent que les sanctions ne doivent pas être des sanctions pénales mais pécuniaires.

J'ai avec moi un rapport de Roger Tupper, l'un des administrateurs de la Région administrative spéciale de Hong Kong, de la République populaire de Chine. C'est intitulé : « The Trend Towards Criminalisation of Seafarers in Pollution Accidents ». Il y en a bien d'autres. Vous avez reçu un document de la Hong Kong Shipowners Association soulignant l'importance de la criminalisation.

Le problème, c'est la criminalisation sans présomption d'innocence. Nous ne disons même pas que nous nous opposons à des sanctions pénales. Nous disons que, si des sanctions pénales doivent faire partie de la panoplie, la présomption d'innocence doit être maintenue. Je ne vois pas ce que je peux vous dire d'autre, si ce n'est répéter que c'est un problème grave pour le secteur.

Le sénateur St. Germain : Pourquoi le gouvernement prend-il le risque d'enfreindre la Charte? Il y a manifestement une raison à cela, et c'est la difficulté d'intenter des poursuites. On peut bien faire de la surveillance aérienne. J'ai survolé moi-même la côte Est lors d'exercices des forces armées. C'est parce qu'il veut avoir la possibilité d'intenter des poursuites qu'il remet en question la présomption d'innocence, et c'est ce que vous nous demandez d'inclure dans le projet de loi C-16.

Mme Arsoniadis Stein : C'est une bonne remarque. Le projet de loi C-15 instaure la responsabilité pénale absolue. Peut-être que les dispositions sentencielles n'existaient pas à ce moment-là. Depuis le projet de loi C-15, le contexte a complètement changé. On dispose aujourd'hui des outils nécessaires pour une bonne application de la loi.

M. O'Connor : Je crois que les projets de loi C-16 et C-15 constituent une exagération. Il n'est pas nécessaire d'aller aussi loin. Je ne dirais pas que c'est de la poudre aux yeux mais ça semble très sévère. Je pense que nous sommes tous en faveur de mesures rigoureuses mais on n'a pas besoin d'ajouter tous ces éléments-là pour condamner quelqu'un.

Nous avons déjà un excellent système. Il y a de nombreux cas de poursuites intentées au sujet de navires ayant pollué. Il n'est pas nécessaire de remettre la Charte en question. Certains estiment que le texte porte atteinte à la Charte, d'autres non.

infringe the Charter. We will never agree on that here this evening. Why are we even asking ourselves this question and going this far? We do not need to have absolute penal liability, as you do in proposed section 11 of the administrative monetary penalties portion of the bill at clause 126. I have never seen it in any other federal legislation in any field. This is the first time. I even asked my friend here from the other place who said that he knows of none. He thinks some provinces have it, so why should the federal government not have it?

This is not the way to go forward. We have the Charter and we should live and die by the Charter. You do not need this section, and you do not need it for prosecutions. When we changed the Canada Shipping Act in 2001, there was a huge debate. The Department of Transport came to the conclusion that they did not need this type of tool. I suggest to you that it is totally unnecessary.

Senator Banks: Mr. O'Connor, it is my understanding and information that strict liability offences were not introduced in Bill C-15. They existed prior to that in environmental law in Canada. I think that is the case. If that is not so, then I have been misinformed, as I was then. I think that you will find it in several places in environmental law in Canada and that it existed in those places before Bill C-15, which is a subject with which this committee is quite familiar.

With respect to Captain Brown's reference to discharge facilities, our report on Bill C-15 was very strong. Maybe we did not make it strong enough regarding the lack of discharge facilities. Temptation exists if you have a ship with a lot of stuff in it and you cannot dispose of it legally. If facilities are not provided in Canadian ports, which you have indicated they are not, then that is a distinct short-fall between what is intended and what actually happens. You are right, and I hope we mention that in our report. It has not changed very much since then.

In the main, the seafarers and companies that you represent are probably not the people who will break these laws. You have referred to several prosecutions of people who have broken the law. However, they have mostly been inadvertent and the fines have been minimal. There are people who do not belong to your associations.

Captain Brown said that no one ever intends to pollute the oceans. I wish that were true. I am sure that is true for people who work in the organizations that you represent, but it is not true in the world. I believe, and other members of this committee believed when we dealt with the question of strict liability in Bill C-15, that in addition to whatever fines and seizures may be made, personal responsibility needs to be attached over and above fines and seizing stuff. We need to recognize the increased importance of environmental laws regarding the seas and the people who work in them as an underpinning.

Assume for a moment that there should be personal responsibility somewhere among proprietors, masters, engineers or whomever. A ship, offshore from Newfoundland at midnight in a fog, discharges dirty bilge oil. The ship may be impounded

On n'arrivera pas à l'unanimité ce soir à ce sujet mais la question est de savoir pourquoi on est prêt à prendre ce risque et à aller si loin. Nous n'avons pas besoin de la responsabilité pénale absolue comme on le propose à l'article 11 des sanctions pécuniaires administratives de la disposition 126 du projet de loi. Je n'ai jamais vu ça dans une autre loi fédérale, dans n'importe quel domaine. C'est une première. J'ai même posé la question à mon ami de l'autre Chambre qui m'a dit la même chose. Toutefois, il pense que cela existe dans certaines provinces et, si c'est le cas, pourquoi pas au niveau fédéral?

Ce n'est pas la bonne solution. Nous avons la Charte et elle prime sur tout. On n'a pas besoin de cette disposition, on n'en a pas besoin pour intenter des poursuites. Quand nous avons modifié la Loi sur la marine marchande du Canada, en 2001, il y a eu un énorme débat. Le ministère des Transports est parvenu à la conclusion qu'il n'avait pas besoin de ce genre d'outil. À mon avis, c'est totalement inutile.

Le sénateur Banks : Monsieur O'Connor, selon mes informations, les infractions de responsabilité absolue n'ont pas été créées avec le projet de loi C-15. Elles existaient auparavant dans la loi sur l'environnement. Je crois que c'est vrai. Si ça ne l'est pas, c'est qu'on m'a mal informé. Je pense que vous pouvez en trouver plusieurs exemples dans la loi environnementale du Canada, et elles existaient avant le projet de loi C-15, qui porte sur un sujet que le comité connaît fort bien.

En ce qui concerne la requête du capitaine Brown sur des installations de déchargement, notre rapport sur le projet de loi C-15 était très ferme mais nous n'avons peut-être pas été assez fermes au sujet de l'absence d'installations de déchargement. Il y a des tentations quand on a un navire contenant plein de choses dont on ne peut pas se débarrasser légalement. S'il n'existe pas d'installations dans les ports canadiens, comme vous l'avez dit, il y aura manifestement un décalage entre ce qu'on souhaite et ce qui se fait réellement. Vous avez raison et j'espère que nous en parlerons dans notre rapport. Ça n'a pas beaucoup changé depuis.

Dans l'ensemble, les gens de mer et les sociétés que vous représentez ne sont probablement pas ceux qui enfreignent ces lois. Vous avez parlé de plusieurs poursuites contre des personnes qui ont enfreint la loi. Toutefois, c'était essentiellement par inadvertance et les amendes ont été minimales. Certaines de ces personnes ne faisaient pas partie de vos associations.

Le capitaine Brown nous a dit que personne ne veut vraiment polluer les océans. J'aimerais bien que ce soit vrai. Je suis sûr que c'est vrai des gens qui travaillent dans les organisations que vous représentez mais ce n'est pas vrai partout. Je crois, et d'autres membres du comité croyaient quand nous avons traité de ces questions de responsabilité absolue dans le projet de loi C-15, qu'il faut établir le principe de responsabilité personnelle en plus de la possibilité d'imposer des amendes et de faire des saisies. Nous devons souligner l'importance accrue des lois environnementales en ce qui concerne les mers et les gens qui y travaillent.

Supposez qu'il y ait une responsabilité personnelle entre les propriétaires, les capitaines, les mécaniciens, et cetera. Supposez qu'un navire, à minuit, dans le brouillard, au large de Terre-Neuve, se débarrasse en pleine mer de son mazout de cale. On va

someplace, possibly Newport News, Virginia, since they may not be going into a Canadian port. The master, chief engineer, second engineer and second officer all say they did not do it or authorize it. The concept of strict liability requires proof only that the event happened, and then affixes a liability to named persons. How would you apply a personal responsibility to that event having happened?

Mr. O'Connor: I would like to comment on two items. The first is about strict liability. Strict liability definitely exists in other environmental legislation. There is a misunderstanding, though, about what strict liability is. Strict liability means liability without the Crown having to prove the *mens rea*, as we call it in law, the criminal intent. The Crown simply must prove that it happened. However, there is an asterisk to that. The Crown must prove it beyond a reasonable doubt. According to the regular rules of criminal law, they cannot say that they think the ship polluted. They have to prove they polluted beyond a reasonable doubt. If that is proved, then the defendant will be found guilty unless he shows due diligence to avoid the event.

Senator Banks: On the basis of the balance of probabilities.

Mr. O'Connor: Yes. That is what the Supreme Court said both in 1978 before the Charter and in 1994 after the Charter. We need to be careful because that is all it says. It does not go beyond that to reduce the onus of proof on the Crown to prove pollution. It does not talk about taking away the defendant's right to argue due diligence. That is what this bill does. You need to be careful to differentiate between strict liability, which exists, and all of these add-ons that do not and should not exist, in my opinion.

Your question is how should we get after these ships and what should we do? The ship has been personified in law for centuries. The ship is the money-making machine. If you go after a vessel, you hit hard the people who make money with this vessel.

What did you do in this bill? It is almost embarrassing. You said that we do not have to prove who polluted. If oil comes out of the ship, the chief engineer and master will be assumed or presumed to not have taken all necessary steps to prevent that. Therefore, this is not strict liability; this is reverse onus. Now you cannot remain silent. They do not know who did it. The oil came out of the ship; the chief engineer might have been sound asleep in the middle of the night and had nothing to do with it, but he has to get a lawyer and prove what he did to try to prevent this, even though he may not know why it happened.

Again, there is no problem with strict liability for the moment, unless the Supreme Court decides otherwise one day. Our problem is the add-ons, the reverse onus that going beyond the strict liability was to facilitate.

peut-être le mettre sous séquestre, peut-être à Newport News, en Virginie, puisqu'il n'ira peut-être pas dans un port canadien. Le capitaine, le chef mécanicien, le deuxième mécanicien et le second officier disent tous qu'ils n'ont rien fait ou rien autorisé. Le concept de responsabilité absolue exige qu'on prouve simplement que l'acte a été commis pour qu'une responsabilité soit imputée aux personnes désignées. Comment appliquerions-nous une responsabilité personnelle à un tel événement?

M. O'Connor : Deux remarques. Premièrement, au sujet de la responsabilité absolue, il est vrai qu'elle existe dans d'autres lois environnementales. Il y a cependant un malentendu au sujet de ce qu'elle signifie. La responsabilité absolue signifie la responsabilité sans que la Couronne ait à prouver le *mens rea*, comme on dit en droit, l'intention délictueuse. La Couronne doit simplement prouver que l'événement s'est produit. Il y a cependant un astérisque à cela : la Couronne doit établir la preuve au-delà de tout doute raisonnable. En vertu des règles ordinaires du droit pénal, elle ne peut pas dire qu'elle pense que le navire a pollué. Elle doit prouver au-delà de tout doute raisonnable qu'il a pollué. Si cette preuve est faite, l'accusé sera trouvé coupable à moins qu'il puisse démontrer qu'il a fait preuve de diligence raisonnable pour éviter l'événement.

Le sénateur Banks : Selon la prépondérance des probabilités.

M. O'Connor : Oui. C'est ce que la Cour suprême a dit en 1978, avant la Charte, et en 1994, après la Charte. Il faut être prudent car c'est tout ce qu'elle a dit. Elle n'est pas allée au-delà pour réduire le fardeau appartenant à la Couronne de prouver la pollution. Elle n'a pas parlé de priver l'accusé du droit d'invoquer la diligence raisonnable. Or, c'est ce que fait ce projet de loi. Il faut faire très attention à différencier la responsabilité absolue, qui existe, de tous ces éléments additionnels qui n'existent pas et ne devraient pas exister, à mon sens.

Vous demandez comment on pourrait sanctionner ces navires et ce qu'on devrait faire. En droit, le navire est personnifié depuis des siècles. C'est une machine à faire de l'argent. Si vous poursuivez un navire, vous portez un dur coup aux gens qui gagnent de l'argent avec lui.

Qu'avez-vous fait dans ce projet de loi? C'est presque gênant. Vous avez dit que nous n'avons pas besoin de prouver qui a pollué. Si le pétrole vient du navire, on considérera ou on présumera que le mécanicien en chef et le capitaine n'ont pas pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir l'acte. Par conséquent, ce n'est pas de la responsabilité absolue, c'est un renversement du fardeau. Vous ne pouvez pas garder le silence. Ces deux-là ne savent pas qui a commis l'acte. Le pétrole provenait du navire. Le mécanicien en chef était peut-être dans les bras de Morphée en plein milieu de la nuit et n'a rien eu à voir avec ça mais il devra prendre un avocat et prouver qu'il avait essayé de prévenir l'acte, même s'il ne savait pas ce qui s'était passé.

Je répète, il n'y a pas de problème de responsabilité absolue pour le moment, à moins que la Cour suprême en décide autrement un jour. Notre problème vient des éléments ajoutés, du renversement du fardeau de la preuve dont on a voulu faciliter l'établissement en allant au-delà de la responsabilité absolue.

By the way, if you read former Chief Justice Laskin's speech in Sault Ste. Marie in 1978, he says that these are public welfare offences mostly incurring small fines; therefore, strict liability makes sense. That was his logic in those days. Now we are talking about fines that are \$6 million and \$12 million per day. Chief Justice Laskin, who is no longer with us, would not have considered this in the same light as he considered that small fine back in 1978. Everything has gone up in cost, and this has gone up exponentially.

My point is strict liability, yes, but not the add-on of taking defences away, reducing the Crown's obligation even to prove that the pollution took effect, allowing the chief engineer and the captain to be found guilty because they do not know why the vessel polluted. Nobody knows who did it; maybe it was an accident, et cetera. It does not have to be intentional. The oil just came out of the ship, therefore they have the obligation of proving that they did everything to avoid it, et cetera.

This is going well beyond what is required. What really should happen is to go after the ship, and then you are going after the real —

Senator Banks: With the exemption of the removal of due diligence as a defence, what you described existed already in Bill C-15.

Mr. O'Connor: Bill C-15 was a piece of legislation that we obviously opposed, and some of this was in Bill C-15. What was not in that bill was the administrative monetary penalties. People might tell you that this will be for small things, but the maximum penalty is \$50,000. That is an important penalty, depending on who you are, and that did not exist at the time of Bill C-15.

What else has happened is that the obligation on the chief engineer and master has been increased in Bill C-16. It already existed, and we spoke out against it. We called it vicarious criminal liability, which means you are liable for someone else's act that you did not even do. That still exists.

Yes, it was a starting point there. It should never have been there, in my humble opinion, but it was there and it was passed by Parliament. We have to live with that, but why are we now adding on to it?

Senator Banks: Have you noticed a coincidence between the fact that Mr. Lahay referred to about the reduction in the number and severity of instances on the one hand, and the bringing into place of Bill C-15 on the other?

Mr. O'Connor: I did notice that. It is the first time that I have heard that. I have no confirmation that there are less oiled birds. I think, in Newfoundland they say the contrary, but I have no figures to offer to you. I do not know that Bill C-15 has had any effect in that measure.

Ms. Arsoniadis Stein: I have a comment to Senator Banks' question. Because of shipping's reputation as a global industry, it is in our best interests that these "rogue" polluters, if you will, are

Au fait, si vous lisez le discours prononcé par l'ancien juge en chef Laskin à Sault Ste. Marie en 1978, il disait qu'il s'agit là d'infractions au bien public qui sont pour l'essentiel passibles de petites amendes. Dans ce contexte, la responsabilité absolue tient debout. C'était son raisonnement à l'époque. Aujourd'hui, nous parlons d'amendes de 6 et 12 millions de dollars par jour. Le juge en chef Laskin, qui n'est plus parmi nous, n'aurait pas tenu le même raisonnement car ce ne sont plus les petites amendes de 1978. Je sais que tout coûte plus cher aujourd'hui mais quand même !

Mon argument est que nous acceptons la responsabilité absolue mais pas les éléments additionnels consistant à supprimer des moyens de défense, à réduire l'obligation de la Couronne de prouver même qu'il y a eu de la pollution, à permettre que le mécanicien en chef et le capitaine soient trouvés coupables parce qu'ils ne savent pas pourquoi le navire a pollué. Personne ne sait qui l'a fait; c'était peut-être un accident, et cetera. Ce n'était pas nécessairement intentionnel. Le pétrole est juste sorti du navire et ils ont donc l'obligation de prouver qu'ils ont fait tout leur possible pour l'éviter, et cetera.

Cela va largement au-delà de ce qui est nécessaire. Ce qui devrait vraiment se passer, c'est de poursuivre le navire et, ensuite, de poursuivre les vrais...

Le sénateur Banks : Avec l'exemption de la suppression de la diligence raisonnable comme argument de défense, ce que vous venez de décrire existait déjà dans le projet de loi C-15.

M. O'Connor : Le projet de loi C-15 était un texte auquel nous nous étions opposés, évidemment, et certaines de ces choses-là s'y trouvaient. Ce qui ne s'y trouvait pas, c'étaient les sanctions pécuniaires administratives. D'aucuns vous diront peut-être que ce sera pour des petites choses, mais la sanction maximum est de 50 000 \$. C'est une sanction bien lourde pour certaines personnes et elle n'existait pas à l'époque du projet de loi C-15.

Ce qu'il y a d'autre, c'est que l'obligation du mécanicien en chef et du capitaine est rehaussée dans le projet de loi C-16. Elle existait déjà et nous nous y étions opposés. Nous l'avions qualifiée de responsabilité absolue du fait d'autrui, ce qui veut dire qu'on vous tient responsable de ce qu'a fait quelqu'un d'autre et que vous n'avez même pas fait. Ça existe encore.

Oui, c'était un point de départ. Ça n'aurait jamais dû exister, à mon humble avis, mais c'était là et le Parlement l'a approuvé. Nous devons vivre avec, certes, mais pourquoi faire encore pire maintenant?

Le sénateur Banks : Avez-vous constaté une coïncidence entre le fait que M. Lahay a parlé de réduction du nombre et de la gravité des cas, d'une part, et l'entrée en vigueur du projet de loi C-15, d'autre part?

M. O'Connor : J'en avais pris note. C'est la première fois que j'entends cela. Je n'ai aucune confirmation qu'il y a moins d'oiseaux mazoutés. En fait, je pense qu'ils disent le contraire à Terre-Neuve mais je n'ai pas de chiffres à vous donner. Je ne sais pas si le projet de loi C-15 a eu un effet quelconque à ce chapitre.

Mme Arsoniadis Stein : Je voudrais répondre à la question du sénateur Banks. Étant donné que le transport maritime est une industrie mondiale, il est absolument dans notre intérêt que ces

brought to book and are heavily dealt with. We believe that Bill C-16, with penalties of \$6 and \$12 million a day, will get to the rogue operators. They are offshore, not here in Canada. As you said, they are not our companies.

What would be the situation, if I can paint a picture? The situation is you have a rogue vessel coming in, and it dumps. We are able to arrest that vessel and start charging it on a daily basis \$6, \$12, \$18 million, and the numbers just keep escalating. You now have the attention of the rogue operators. They are now interested. Oh, my God, to release from this vessel with \$100 million of crude oil on it, I have to pay a \$60 million fine. Now we have their attention.

To take a seafarer and jail the seafarer and hold him in court, that rogue owner will not be sending lawyers to defend this person. In fact, the monetary penalty is the one that will be observed and will be the deterrent, rather than having the seafarers bear the blame for this issue.

Senator Banks: I am sorry to take an additional moment, but I am not sure that it is possible for us to say whether the monetary penalties are the things that have deterred and resulted in lower incidences, as opposed to the possible criminal penalties.

I want to make a half-tongue-in-cheek observation that when we passed Bill C-15, it was a Liberal bill, which was vehemently opposed by the government. That same party is now advocating this bill.

Senator Milne: Do you mean the Conservative Party at that time — the opposition, not the government?

Senator Banks: They are the government now. That is just fun, because it was good legislation.

Mr. Brown: I would like to complete the answer to the question, senator, if I may, because you raise a very important point. Why is there less pollution today than there was years ago?

I will admit, when I first went to sea, the standards were not what they should have been. That has changed on a worldwide basis and there have been many incidents that have highlighted it. Of course, last month we were reminded of the *Exxon Valdez* incident. It was all over the newspapers and a lot of people made good publicity on it.

The fact is that through international conventions, shipping has changed considerably since the days of the *Exxon Valdez*. Of the large tankers that float the world today keeping us alive, there are about 110 single-skin large tankers left; there are many hundreds of double-skins. The investments that shipowners, through legislation and voluntarily, have made in the last 25 years are huge. It is partly because of pressure, but partly in recognition that the environmental standards had to change. The navigational systems on board ships today are far superior. You can hardly find anybody who can use a sextant on a ship today.

pollueurs « voyous », si je peux dire, soient appelés à rendre des comptes et soient sévèrement sanctionnés. Nous croyons que le projet de loi C-16, avec des amendes de 6 et 12 millions de dollars par jour, réglerait le cas de ces opérateurs voyous. Ils sont à l'étranger, pas au Canada. Comme vous l'avez dit, ce ne sont pas nos sociétés.

Quelle serait la situation, si vous me permettez de brosser un tableau? Vous avez un navire-voyou qui vient de se délester. Vous l'arrêtez et vous lui imposez une amende quotidienne de 6, 12, 18 millions de dollars, et la facture monte vite. Vous avez alors toute l'attention de son armateur. Il vous écoute attentivement. Pour obtenir la libération de son navire qui contient 100 millions de dollars de pétrole brut, il va devoir payer 60 millions de dollars d'amende. Croyez-moi, il vous prend au sérieux.

Si vous arrêtez un matelot, que vous l'envoyez en prison et que vous le traînez devant un tribunal, cet armateur voyou n'enverra pas ses avocats le défendre. En fait, c'est la sanction pécuniaire qui va retenir son attention et le dissuader, pas le fait d'imputer la responsabilité au matelot.

Le sénateur Banks : Je suis désolé d'intervenir à nouveau mais je ne suis pas sûr qu'on puisse dire que ce sont les sanctions pécuniaires qui ont eu un effet dissuasif et qui ont entraîné une réduction des cas, par opposition aux sanctions pénales éventuelles.

Je termine en disant qu'il est ironique de constater que, lorsque nous avons adopté le projet de loi C-15, c'était un projet de loi libéral auquel le gouvernement s'était opposé avec véhémence. C'est le même parti qui défend aujourd'hui ce projet de loi.

Le sénateur Milne : Vous parlez du Parti conservateur de l'époque — de l'opposition, pas du gouvernement?

Le sénateur Banks : C'est le gouvernement aujourd'hui. C'est amusant, parce que c'était un bon projet de loi.

M. Brown : Si vous le permettez, sénateur, j'aimerais compléter la réponse à la question car elle est importante. Pourquoi y a-t-il moins de pollution aujourd'hui qu'autrefois?

J'admets que les normes n'étaient pas ce qu'elles auraient dû être quand je suis entré dans la profession. Cela a changé dans le monde entier et il y a eu de nombreux incidents qui y ont contribué. Évidemment, le mois dernier, on nous a rappelé l'incident de l'*Exxon Valdez*. C'était dans tous les journaux et beaucoup de gens en ont fait leurs choux gras.

Le fait est que le transport maritime a considérablement changé depuis l'époque de l'*Exxon Valdez*, grâce aux conventions internationales. Sur tous les gros pétroliers qui sillonnent aujourd'hui les océans pour nous garder en vie, il n'en reste à peu près que 110 à coque simple et il y en a des centaines à coque double. Les investissements qu'ont faits les armateurs au cours des 25 dernières années, volontairement ou à cause des lois, sont gigantesques. C'est en partie à cause des pressions exercées, mais aussi en partie parce que les normes environnementales devaient changer. Les systèmes de navigation à bord des navires sont

On these ships, it is now all two or three GPSs, radars and every navigable aid known to man, and the guys on board are trained very well in how to use them.

That has been achieved by a combination of legislation, but it has also been by way of a huge improvement in operating standards, by and large, and in the construction of ships that has brought us to the point where we now have a much cleaner ocean than we had years ago. I do not think you can say that it is because of any one consideration.

Going back to your earlier question — and I am not sure if it was a question or an observation — in 2006, the Marine Environmental Protection Committee at the IMO did emphasize the importance of adequate reception facilities. They said that:

In the chain of implementation of the MARPOL convention, the policy of zero tolerance of illegal discharges from ships can only be effectively enforced when there are adequate reception facilities in ports.

That is chapter and verse. I think it is a very important part of the puzzle here, which you picked up on. It is not necessarily going directly after, or just after the polluters, but also as a nation that relies so heavily on international trade, that we do provide those reception facilities in our ports — and we have some way to go, sir.

Senator Milne: Captain Brown, when you were speaking to us earlier, you said that there is a danger of people losing their livelihoods and careers under this bill. How many people lost their livelihoods and careers under the previous bill, Bill C-15?

Mr. Brown: I am not aware of any, because after Bill C-15, the shipowners decided to sit tight. What has actually happened, senator, since Bill C-15 came into law, as you will know, there has been continuous pressure on the Canadian government — both from ourselves here in Canada and from international bodies — to review Bill C-15. There was the expectation that eventually Bill C-15 would be reviewed and the more contentious clauses would be addressed.

What has happened now, and what has changed the situation is that Bill C-16 is reinforcing, and in a sense topping up, Bill C-15. The shipowners had a directors' meeting at the International Maritime Centre less than two weeks ago. They made it very clear that it will be difficult for them to stay, in particular since these penalties have been extended into the boardroom. You can imagine what might happen when every other international maritime centre that we are competing with hears about that. Out there are many highly professional ones, not just flags of convenience. One of the best known maritime centres is Copenhagen, Denmark. More than 13 per cent of the GDP of Denmark comes from the international maritime centre. They have many options and they have not withdrawn yet. They are

largement supérieurs. Vous ne trouverez pratiquement plus personne aujourd'hui qui utilise un sextant sur un navire. Les navires aujourd'hui sont tous équipés de deux ou trois GPS, de radars et de toutes les aides à la navigation possibles et imaginables, et les types à bord ont reçu une très bonne formation pour apprendre à s'en servir.

Cela a été le résultat de mesures législatives mais aussi d'une énorme amélioration des normes opérationnelles et de la construction des navires, à un point tel que les océans sont aujourd'hui beaucoup plus propres qu'il y a des années. Je ne pense pas qu'on puisse dire que c'est dû à une chose en particulier.

Pour revenir à votre question précédente — je ne sais pas si c'était une question ou une observation —, le Comité de l'OMI chargé de la protection de l'environnement maritime a insisté en 2006 sur l'importance d'installations de délestage adéquates. Il a déclaré que :

Dans la chaîne de mise en œuvre de la Convention MARPOL, la politique de tolérance zéro pour les déversements illégaux provenant des navires ne peut être appliquée efficacement que s'il existe dans les ports des installations de délestage adéquates.

C'est l'alpha et l'oméga. Je pense que c'est une pièce très importante du casse-tête. Il ne s'agit pas nécessairement de s'attaquer directement aux pollueurs mais plutôt, comme nous sommes une nation tellement tributaire du commerce international, de veiller à ce que nos ports soient bien équipés pour le délestage des navires — et nous avons encore beaucoup de chemin à faire à ce chapitre, monsieur.

Le sénateur Milne : Capitaine Brown, vous avez dit tout à l'heure que des gens risquent de perdre leur gagne-pain et leur carrière à cause de ce projet de loi. Combien de gens ont perdu leur gagne-pain et leur carrière à cause du projet de loi précédent, le C-15?

M. Brown : Je ne sais pas s'il y en a eu car, après le projet de loi C-15, les armateurs n'ont plus bougé. Ce qui s'est passé, sénateur, comme vous le savez, c'est que des pressions ont continuellement été exercées sur le gouvernement canadien — par nous-mêmes et par des organismes internationaux — pour que le projet de loi C-15 soit révisé. On s'attendait à ce qu'il le soit au bout d'un certain temps et à ce que les articles les plus controversés soient corrigés.

Ce qui s'est passé, et c'est ce qui change la situation, c'est que nous avons aujourd'hui le projet de loi C-16 qui renforce le précédent et qui, dans un sens, va encore plus loin. Il y a moins de deux semaines, les armateurs se sont réunis dans le cadre d'une réunion du conseil d'administration du International Maritime Centre. Ils ont dit très clairement qu'il leur sera difficile de rester, en particulier si les sanctions doivent s'appliquer au conseil d'administration. Vous pouvez imaginer ce qui va se passer quand tous les autres centres maritimes internationaux qui nous font concurrence recevront ce message. Il y en a beaucoup qui sont très professionnels et ne sont pas que des pavillons de complaisance. L'un des meilleurs centres maritimes est celui de Copenhague, au Danemark. Plus de 13 p. 100 du PIB du Danemark provient du

watching these proceedings carefully. Certainly, the point was made strongly to me that “We do not feel we can continue to promote our businesses in Vancouver if this is to be the direction of Canadian legislation.”

Senator Milne: The point I am attempting to make is that no one was charged under Bill C-15. It has worked, apparently, from what we have heard, to reduce pollution in the water. Why do you think that anyone will be charged under Bill C-16?

Mr. Brown: I would be happy to pass along a copy of this video to you. It has changed the whole outlook of the shipping industry in terms of what might happen to shipowners.

Senator Milne: Whose video do you refer to?

Mr. Brown: This is a professionally made video referring to the incident of the *Hebei Spirit* collision. That was a large ship at anchor off the coast of Korea in December of 2007. It was minding its own business, so to speak, when along came a crane barge in the company of three tugs. The three tugs lost control, the crane barge hit the ship, the ship lost oil and the captain and chief officer of the tanker have been detained in Korea ever since.

Senator Milne: You said that the fines are too large, and yet we have heard Ms. Arsoniadis Stein say that the fines are a good idea for rogue shippers. How can any government have two series of fines — one for the good guys and one for the rogue shippers? You cannot do that. It has to be a single standard for everyone.

Mr. Brown: I did not refer to the fines, I am sorry.

Senator Milne: I believe that you did. We will check the transcript, but I am sure you talked about fines.

Mr. Brown: By all means, yes.

Senator Milne: I am confused about precisely what you think we can do about these fines. I have heard witnesses before this committee on Bill C-15 say that paying for environmental damage is considered a cost of doing business, but it comes at a great cost to Canada's environmental sustainability, let alone that of the world. What alternatives would you suggest in lieu of the enforcement penalties contained in the proposed legislation if you think that they are too strong?

Mr. O'Connor: I believe that my colleague did not speak to fines, but I think I did. The question from Senator Banks at the time was: What can we do? I said that one thing you can do is go after the ship, which is the money-making machine. I believe that Ms. Arsoniadis Stein said it in the same vein. None of us here at the table have said that we are against the fines. I do not think I have heard that tonight. In the sense that if you need a high fine, that is okay.

centre maritime international. Les armateurs ont beaucoup d'autres solutions, même s'ils ne se sont pas encore retirés. Ils surveillent attentivement ces audiences. Le message m'a été communiqué en termes très clairs : « Nous ne pensons pas qu'il nous sera possible de continuer à promouvoir nos activités à Vancouver si la législation canadienne s'en va dans cette voie ».

Le sénateur Milne : Ce que j'essaie de dire, c'est que personne n'a encore fait l'objet de poursuites au titre du projet de loi C-15. Selon ce qu'on nous a dit, ce texte a permis de réduire la pollution des eaux. Qu'est-ce qui vous fait croire que des gens seront poursuivis au titre du projet de loi C-16?

M. Brown : Je serais très heureux de vous fournir une copie de la bande vidéo. Elle a complètement transformé la manière dont l'industrie du transport maritime envisage ce qui pourrait arriver aux armateurs.

Le sénateur Milne : De quelle bande vidéo parlez-vous?

M. Brown : D'une bande vidéo réalisée par des professionnels sur la collision du *Hebei Spirit*. Il s'agissait d'un gros navire ancré au large de la Corée en décembre 2007. Il s'occupait de ses affaires, si je peux dire, quand une barge-grue est passée par là en compagnie de trois remorqueurs. Les trois remorqueurs ont perdu le contrôle, la barge-grue a heurté le navire, du pétrole s'est déversé et le capitaine et son second sont incarcérés en Corée depuis lors.

Le sénateur Milne : Vous dites que les amendes sont trop lourdes mais Mme Arsoniadis Stein nous a dit qu'elles sont adéquates pour les transporteurs voyous. Le gouvernement ne peut pas prévoir deux séries d'amendes, une pour les bons et une autre pour les voyous. On ne peut pas faire ça. Ça doit être la même chose pour tout le monde.

M. Brown : Veuillez m'excuser, je n'ai pas parlé des amendes.

Le sénateur Milne : Je crois que si. Nous vérifierons le procès-verbal mais je suis sûre que vous avez parlé des amendes.

M. Brown : Je vous en prie, vérifiez.

Le sénateur Milne : Je ne comprends pas ce que vous pensez qu'il faudrait faire au sujet de ces amendes. J'ai entendu des témoins dire au sujet du projet de loi C-15 que payer pour les dégâts environnementaux est considéré comme un simple coût des affaires, mais c'est au grand détriment de l'environnement du Canada, sans parler du reste du monde. Si vous pensez que les sanctions prévues dans le projet de loi sont trop lourdes, que proposez-vous pour les remplacer?

M. O'Connor : Je crois que c'est moi qui avais parlé des amendes, pas mon collègue. C'était en réponse au sénateur Banks qui avait demandé ce qu'on pouvait faire. J'ai répondu qu'une des solutions était de s'attaquer au navire, qui est une machine à fabriquer de l'argent. Je crois que Mme Arsoniadis Stein avait dit sensiblement la même chose. Aucun d'entre nous ne conteste le principe des amendes. Je ne pense pas que vous ayez pu entendre cela ce soir. Autrement dit, s'il faut prévoir de lourdes amendes, tant pis.

Our problem, within the Canadian Merchant Law Association, is the idea of having minimum fines. According to the bill, a ship or corporation can be fined minimum amounts. This is trying to force the hand of a judge if Parliament does not think the judge is doing his job correctly. In fact, we support a judge having the right to assign the proper fine to the proper crime. We have no problem with the high end of the fine; if a judge believes that \$6 million or \$12 million is needed, then he should have that tool. We do not think that he should have his hand forced to levy a \$0.5 million or \$1 million fine without the authority to levy a lesser fine. However, there is a little clause that he would have to show that it would cause financial hardship and give the reasons that he is convinced of that, and not giving the minimum fines. We are not against fines but I do not think you have heard anyone here tonight say that the fines are too high.

Senator Milne: That is encouraging.

Ms. Arsoniadis Stein: The question was on recruitment of seafarers. In Canada, it is disappointing that we do not have a maritime industry. It would be difficult to pull statistics showing where this has affected Canadians.

Senator Milne: You say that we do not have a maritime industry and yet, all of you here this evening represent a Canadian maritime industry.

Ms. Arsoniadis Stein: Allow me to qualify my comment. We have a small marine industry that we wish to build. In the 1950s, Canada was a major maritime seafaring nation, but it is not that today. I believe that the Canadian fleet is comprised of 200 flagged Canadian vessels. Some of the ships in the group that I represent do not even come in to Canada. We are saying: Let us build on this industry because the potential is extreme, especially when we have a trading nation rich in natural resources.

I briefly mentioned the Hong Kong Administration and the Republic of China and the paper that came in on the criminalization of seafarers. It suggested that, regionally, a number of reports emphasized the point that with the fear of being criminalized, young Asians are becoming reluctant to join the seafaring profession. This situation was also echoed by the EU Economic and Social Committee involved in recruitment and training of seafarers. I emphasize that this is criminalization where the right to be presumed innocent is in place.

Senator Milne: How about recruiting young Canadians?

Mr. Lahay: It is a small industry in this country, with a small Great Lakes industry and an East Coast industry. Marine Atlantic is the biggest employer there. As well, there is the Arctic, which has a somewhat seasonal service by Northern Transportation Limited.

Notre problème, à l'Association canadienne de la marine marchande, concerne les amendes minimums. En vertu du projet de loi, un navire ou une société pourra se faire imposer une amende minimum. Cela revient à essayer de forcer la main au juge parce que le législateur pense qu'il ne fera pas son travail correctement. Nous, nous croyons que le juge doit avoir le pouvoir de déterminer l'amende en proportion du crime. Nous n'avons pas de problème avec des maximums élevés. Si le juge croit qu'une amende de 6 ou de 12 millions de dollars est nécessaire, il doit pouvoir l'imposer. Mais nous ne pensons pas qu'on devrait lui forcer la main pour qu'il impose une amende d'un demi-million ou d'un million de dollars s'il pense qu'une amende moins élevée serait justifiée. Il y a cependant une petite disposition exigeant qu'il démontre que cela causerait des difficultés financières et qu'il donne ses raisons s'il ne veut pas imposer l'amende minimum. Nous n'avons rien contre les amendes mais je ne crois pas que l'un d'entre nous ait déclaré ce soir que les amendes sont trop lourdes.

Le sénateur Milne : C'est encourageant.

Mme Arsoniadis Stein : La question portait sur le recrutement des marins. Il est décevant que le Canada n'ait pas d'industrie maritime. Il serait difficile de vous donner des chiffres sur l'effet que cela a eu sur les Canadiens.

Le sénateur Milne : Vous dites que nous n'avons pas d'industrie maritime mais, si je ne me trompe, c'est bien au nom de l'industrie maritime canadienne que vous êtes ici ce soir.

Mme Arsoniadis Stein : Permettez-moi de préciser ma réponse. Nous avons une petite industrie du transport maritime que nous souhaitons développer. Dans les années 1950, le Canada était une grande nation maritime mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Je crois que la flotte canadienne comprend quelque 200 navires battant pavillon canadien. Certains des navires du groupe que je représente ne viennent jamais au Canada. Notre argument est que nous devrions développer cette industrie parce qu'elle a un potentiel extraordinaire, surtout parce que nous sommes riches en ressources naturelles.

J'ai parlé brièvement de l'Administration de Hong Kong et de la République de Chine, et du document produit sur la criminalisation des marins. Les auteurs laissaient entendre qu'il existe divers rapports insistant sur le fait que les jeunes Asiatiques hésitent à entrer dans ce secteur à cause du risque de criminalisation. Cette situation a également été évoquée par le Comité économique et social de l'Union européenne au sujet du recrutement et de la formation des marins. J'insiste sur le fait qu'il s'agit de criminalisation où le droit d'être présumé innocent est préservé.

Le sénateur Milne : Qu'en est-il du recrutement de jeunes Canadiens?

M. Lahay : Au Canada, c'est une petite industrie, sur les Grands Lacs et sur la côte Est. Marine Atlantique est le plus gros employeur là-bas. Il y a aussi un service plus ou moins saisonnier dans l'Arctique, assuré par Northern Transportation Limited.

On the West Coast, as Mr. Boucher has said, the demographics are such that we are facing a looming shortage. Senator St. Germain mentioned that it is difficult to know how a young person could know that criminalization would have an impact? In fact, they do know because in Canada most seafarers come up the ranks from the bottom, starting as a cook or a deckhand on a vessel and working their way up to able seaman and mate after a minimum of three years sea time, becoming eligible to write for a mate's ticket. Following that, they might consider writing for a captain's endorsement. There are varying licences for the different kinds of ships that you might be required to operate. Everybody is familiar with the landscape now.

There are many of my generation who do not want to become captain because it comes with a great deal of responsibility. Internationally, I met a Filipino captain who had been aboard a foreign flag ship for one year. I asked him why he was on board for so long. He said that for six months he was chief officer and then they promoted him to captain. He said he was a chief officer for 14 years. He has been chief officer on a ship, qualified to operate a ship for 13 of those 14 years, and yet he never took that step. He said he did not want to take the responsibility but now, with the global shortage of seafarers, he decided that it was time to step up to the plate.

The Philippine workforce is the largest labour supplier in the world, with about 1 million seafarers. Filipinos typically want to rise only to the level of second engineer. They have difficulty finding people to accept the responsibilities to fill the shortages. They are qualified people, but they do not want to accept promotion to those positions.

Senator Milne: Is that happening in other countries, other than Canada?

Mr. Lahay: It is absolutely happening in Canada. Canada is not the only jurisdiction that has aspects of criminalization, although some are less formal. Captain Brown was describing the case of the *Hebei Spirit* over in Korea and those sorts of things. These stories are spreading around like wildfire.

In fact, the International Maritime Organization is recognizing that governments who sit at the IMO — governments have the right to sit at the IMO — have recognized that there is a problem, so they have started something called the Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers. I have spoken to senior Transport Canada officials and asked when we will be adopting the Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers, which is designed to try to address this issue. This particular official said that they will not be adopting it. I said "I reckon it is because of the Migratory Birds Convention Act," and he said that he would not go on record as agreeing with that.

I think these officials actually know there is a recruitment problem, and that it is both international and in Canada. We have young people who want to get into this industry. In Canada, it involves a good suite of jobs. Not all of our children will grow up and be professionals — stockbrokers, lawyers and judges. Some people will be looking to work in the transportation industry, such as driving trucks and trains and those sorts of things. We

Sur la côte Ouest, comme l'a dit M. Boucher, les facteurs démographiques sont tels que nous faisons face à une pénurie imminente. Le sénateur St. Germain disait qu'il est difficile de savoir comment un jeune pourrait savoir que la criminalisation aurait un impact. En fait, les jeunes le savent parce que la plupart des marins, au Canada, commencent au premier échelon, comme cuisiniers ou comme matelots de pont et progressent peu à peu pour devenir marins ou lieutenants après un minimum de trois ans en mer, ce qui leur permet d'obtenir leur certificat. Si cela les intéresse, ils peuvent ensuite envisager d'acquérir une formation de capitaine. Il y a divers types de licences pour les différents types de navires que l'on peut être appelés à piloter. Le monde connaît fort bien la situation à l'heure actuelle.

Beaucoup de membres de ma génération n'ont aucune envie de devenir capitaines parce que les responsabilités sont énormes. J'ai rencontré un capitaine philippin qui avait passé une année sur un navire battant pavillon étranger. Je lui ai demandé pourquoi il était resté si longtemps sur ce navire. Il m'a répondu qu'il avait été second pendant six mois et qu'on l'avait ensuite promu capitaine. Il avait été second pendant 14 ans. Autrement dit, il avait été qualifié pour piloter des navires pendant 13 de ces 14 années mais il n'avait jamais franchi ce pas. Il m'avait dit qu'il n'avait pas voulu assumer cette responsabilité mais qu'il s'était finalement décidé à cause de la pénurie mondiale de gens de mer.

Les Philippines sont notre plus gros fournisseur de main-d'œuvre au monde, avec environ un million de marins. Typiquement, les Philippines ne veulent pas dépasser le niveau de deuxième mécanicien. Ils ont du mal à trouver des gens prêts à accepter les responsabilités, afin de combler les pénuries. Ce sont des gens qualifiés mais ils n'acceptent pas d'être promus à ces postes.

Le sénateur Milne : Est-ce la même situation dans d'autres pays que le Canada?

M. Lahay : C'est absolument la situation au Canada. Nous ne sommes pas le seul pays où existe la criminalisation, bien que ce soit moins formel dans d'autres cas. Le capitaine Brown décrivait le cas du *Hebei Spirit* en Corée. Ces histoires-là se répandent comme des traînées de poudre.

De fait, l'Organisation maritime internationale reconnaît que les gouvernements qui y siègent — les gouvernements ont le droit de siéger à l'OMI — ont pris conscience du problème puisqu'ils viennent d'adopter des lignes directrices sur un traitement équitable des marins. J'ai demandé à des cadres de Transports Canada quand nous allions les adopter, puisqu'ils permettraient de résoudre ce problème. L'un d'entre eux m'a dit qu'on ne va pas les adopter. Je lui ai dit : « Je suppose que c'est à cause de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs » et il m'a répondu qu'il ne dirait pas officiellement que c'est à cause de cela.

Je pense que ces fonctionnaires savent qu'il y a un problème de recrutement, à la fois au niveau international et au Canada. Il y a des jeunes qui veulent entrer dans ce secteur. Au Canada, cela donne accès à de bons emplois. Tous nos enfants n'ont pas nécessairement envie de devenir des professionnels — des courtiers en bourse, des avocats ou des juges. Certains ont envie de travailler dans le secteur des transports, par exemple pour

need to have educated, smart, competent and responsible persons to operate our vessels, but they say they do not want to accept that responsibility. When a tugboat goes out and the wind is blowing hard, things do happen. I believe young people would not think this last step to becoming the captain in order to replace the retiring captain or chief engineer is necessarily a vocation that is worth it.

Senator Milne: I had another question. I ask short questions, but I seem to get long answers.

The Deputy Chair: We do not have unlimited time, and this is very interesting, so perhaps we can focus the answers a little.

Ms. Arsoniadis Stein: I have a statistic for Senator Milne. According to the 2005 BIMCO ICS report, the world's merchant fleet faces shortages of about 10,000 qualified officers, growing to 27,000 in 2015. Further down, it says that those numbers are quite conservative, and expect them to be more significant.

Senator Milne: You would think that having 200 ships in Canada will absolutely increase those numbers.

Ms. Arsoniadis Stein: It is our hope and our wish that we actually begin to develop a marine industry for Canada. If we have the proper foundation in place whereby we can do that — Captain Brown talked about the International Maritime Centre; he is a director of the IMC — we are working with Transport Canada and Foreign Affairs to see what we can develop for Canada and to bring this industry to Canada.

Mr. Brown: Canadian shipowners actually actively want to expand the proportion of the world fleet. The Canadian flag fleet is about 0.1 of 1 per cent of the world fleet at the moment. The big problem is that, in order to renew their fleet, they have to import ships at a 25 per cent surcharge. When you build a ship overseas, you bring it to Canada and put it under the Canadian flag. This is not tenable. There is a real break on renewing the Canadian fleet.

Senator Spivak: Thank you. I think you have made your major case to be the fact that criminalization would prevent recruitment, but I think you have also been quite persuasive in talking about the fact that monetary penalties would probably serve the cause of deterrence, which I assume this is about, as perhaps being better than incarceration for individuals. That is your case.

There are a couple of questions I want to ask, though. First, it seems to me that it is very difficult to prove a situation beyond a reasonable doubt in cases of the discharge of bilge water, or whatever. Could you address that question from the other side? How difficult is it to prove that? It seems to me that it would be very difficult.

conduire des camions, des trains, et cetera. Nous avons besoin de personnes bien scolarisées, intelligentes, compétentes et responsables pour exploiter nos navires mais les jeunes nous disent qu'ils ne veulent pas accepter cette responsabilité. Quant un remorqueur prend la mer par grand vent, il peut arriver des choses. Je crois que les jeunes ne sont pas convaincus que devenir capitaine pour remplacer un capitaine qui part en retraite ou un mécanicien en chef soit nécessairement une vocation qui en vaut la peine.

Le sénateur Milne : Une autre question. Mes questions sont brèves mais j'obtiens de longues réponses.

Le vice-président : Notre temps n'est pas illimité et, même si tout cela est très intéressant, je vous invite à être un peu plus concis dans vos réponses, si possible.

Mme Arsoniadis Stein : Voici une statistique pour le sénateur Milne. Selon le rapport BIMCO-ICS de 2005, la marine marchande mondiale fait face à une pénurie d'environ 10 000 officiers qualifiés, chiffre qui atteindra 27 000 en 2015. Les auteurs du rapport précisent que leurs estimations sont très modérées et qu'ils s'attendent en fait à des pénuries plus élevées.

Le sénateur Milne : On peut penser qu'avoir 200 navires au Canada entraînera absolument une augmentation de ces chiffres.

Mme Arsoniadis Stein : Nous espérons et souhaitons qu'une industrie du transport maritime commence à se développer au Canada. Si nous jetons les bases nécessaires — le capitaine Brown a parlé du centre maritime international, dont il est l'un des administrateurs... Nous travaillons avec Transports Canada et avec les Affaires étrangères pour voir comment nous pourrions bâtir cette industrie au Canada.

M. Brown : Les armateurs canadiens souhaitent activement étendre leur proportion de la flotte mondiale. Le pavillon canadien ne représente aujourd'hui que 0,1 de 1 p. 100 environ de la flotte mondiale. Le gros problème, s'ils veulent renouveler leur flotte, c'est qu'ils doivent importer les navires avec une surcharge de 25 p. 100. Quand vous construisez un navire à l'étranger, vous le faites venir au Canada pour le mettre sous pavillon canadien. C'est intenable. C'est vraiment ce qui entrave le renouvellement de la flotte canadienne.

Le sénateur Spivak : Merci. Si je comprends bien, votre argument fondamental est que la criminalisation bloque le recrutement, mais je pense que vous avez aussi expliqué de manière très convaincante que les sanctions pécuniaires contribueront probablement à la dissuasion, ce qui me semble être l'objectif essentiel de ce projet de loi, et qu'elles seront probablement préférables à l'incarcération de certaines personnes. C'est votre argument.

J'ai cependant plusieurs questions à vous poser à ce sujet. Tout d'abord, il me semble très difficile de prouver la culpabilité au-delà de tout doute raisonnable dans un cas de déversement des eaux de cale, par exemple. Pourriez-vous aborder la question en vous plaçant de l'autre côté? Est-ce qu'il serait difficile d'établir cette preuve? J'ai l'impression que ce serait très difficile.

The case that you make for less pollution is less convincing because it costs this country billions of dollars for exotic species. Just look at the Great Lakes and what might be coming from bilge oil. Therefore, you must have a balance. You cannot allow that situation to continue or we are in real trouble.

I am not sure that I buy your argument that the seas are less polluted. That is not the kind of information that comes to us from the other side. However, I would like to comment on the difficulty of proof and to comment some more about these reception centres. Perhaps we ought to be pressuring the powers that be to enhance these centres because maybe that would stop some of it, if you had the proper enhancement centres. Those are my two questions.

Mr. O'Connor: The question I would speak to deals with the evidence. As a practising attorney, I have had occasion to argue many pollution cases, I believe over 50. I would say that we are not opposing the strict liability provisions; we are opposing the additions to strict liability.

Senator Spivak: I understand.

Mr. O'Connor: The strict liability provisions that exist right now say that if oil comes out of a ship, regardless of why, regardless of from where and regardless of by whom, the ship is guilty of pollution.

Senator Spivak: You support that?

Mr. O'Connor: We support that. That is not in this bill. That is not in Bill C-15 or Bill C-16 only. That is in the Canada Shipping Act. That is how MARPOL is designed, the international convention that we supported, and still support.

The idea is, with regard to evidence beyond a reasonable doubt, it is simply because this is criminal law, and in criminal law that is the level of evidence that every criminal judge expects to apply. How do they do so? They do so by photographing, sometimes hearing witnesses, overflights, MARSAT, samples, sightings or fishermen. There are different ways of proving it, and there are pollutions that no one sees, and therefore there is no prosecution. If that were true, this bill would not affect that.

The level of evidence that exists and the tools the Crown has now are exactly like every other offence in this country, and they seem to be working. I have heard mostly criticism by politicians that the fines have not been high enough. It is not that they have not been able to prove the pollution; they prove it, but the judge does not fine high enough. In reality, however, fines have been going up exponentially over the last few years.

Today, a pollution event would garner a fine of hundreds of thousands of dollars, which is probably not enough if the Senate wants to have millions of dollars. It has continually been going up, but in my mind the level of proof has not been criticized.

Votre argumentation sur la réduction de la pollution est moins convaincante parce que cela coûte au pays des milliards de dollars pour les espèces exotiques. Voyez simplement les Grands Lacs et ce qui peut résulter du mazout de cale. Il faut donc trouver un juste équilibre. On ne peut pas permettre que cette situation continue, sinon nous aurons de gros problèmes.

Je ne suis pas sûre de partager votre opinion que les océans sont moins pollués. Ce n'est pas le genre d'informations que nous donne l'autre côté. Toutefois, j'aimerais avoir des précisions sur la difficulté d'établir la preuve ainsi que sur les centres de délestage. Peut-être devrions-nous exercer des pressions sur les pouvoirs publics pour améliorer ces centres puisque ce serait en partie une solution au problème. Voilà donc mes deux questions.

M. O'Connor : Je réponds à votre question sur la preuve. En qualité d'avocat, j'ai souvent plaidé dans des affaires de pollution. Plus d'une cinquantaine, je crois. Je dois dire que nous ne nous opposons pas aux dispositions de responsabilité absolue, nous nous opposons aux éléments qui y sont ajoutés.

Le sénateur Spivak : Je comprends.

M. O'Connor : En vertu des dispositions existantes de responsabilité absolue, si du pétrole sort d'un navire, quelle que soit la raison, quel que soit le lieu et quelle que soit la personne, le navire est coupable de pollution.

Le sénateur Spivak : Êtes-vous d'accord avec ça?

M. O'Connor : Nous appuyons ce principe. Ce n'est pas dans ce projet de loi. Ce n'est pas dans le projet de loi C-15 ou le projet de loi C-16 seulement. C'est dans la Loi sur la marine marchande du Canada. C'est dans MARPOL, la convention internationale que nous avons approuvée et que nous approuvons encore.

Le fait est que la preuve au-delà de tout doute raisonnable est simplement ce qui s'applique en droit pénal, et c'est le genre de preuve que chaque juge est censé appliquer en droit pénal. Comment peut-on l'obtenir? On l'obtient en photographiant, parfois en interrogeant des témoins, et aussi par la surveillance aérienne, MARSAT, des échantillons, des observations ou des pêcheurs. Il y a différentes manières d'établir cette preuve, et il y a des pollutions que personne ne voit et pour lesquelles il n'y a donc pas de poursuites. Si c'était vrai, ce projet de loi n'aurait pas d'effet là-dessus.

Le niveau de preuve exigé et les outils dont dispose la Couronne sont exactement les mêmes pour que n'importe quelle autre infraction, et le système semble bien fonctionner. Les critiques que j'ai entendues de la part des politiciens concernent surtout le fait que les amendes ne sont pas assez lourdes. Elles ne concernent pas le fait qu'on ne réussit pas à prouver la pollution. On la prouve mais le juge n'impose pas une amende assez élevée. En réalité, cependant, les amendes ont augmenté de manière exponentielle ces dernières années.

Aujourd'hui, un cas de pollution déboucherait sur une amende de centaines de milliers de dollars, ce qui n'est probablement pas assez si le Sénat veut que ce soit des millions de dollars. Les amendes n'ont cessé de monter mais, selon moi, ce n'est pas l'établissement de la preuve qui pose problème.

Senator Spivak: I want to zero in on this point. Are you suggesting, then, that what is wrong with Bill C-16 is, as you call it, the add-ons and the criminal incarceration, whereas the other things are fine? If we were to address our minds to looking at this and, God forbid, amending it —

Mr. O'Connor: That is exactly right. You do not need to go back and reinvent the wheel. We are not asking you to do that. We are asking you to simply let the wheel turn as it does with the other legislation.

The problem is that Environment Canada is new to the marine world. They are new in the sense that it is only with Bill C-15 that they have become involved. How many prosecutions have appeared under Bill C-15? Environment Canada has made a protocol with Transport Canada.

Senator Spivak: Right. However, I wanted to say that our objective here, of course, is not to dilute the deterrent; we want that deterrent to be very high. If we have a high enough deterrent, maybe the prosecutions will go down.

What about the aspect of the reception centres?

Mr. Brown: There were two parts to the question. You were asking about the reception centres for oily waste or any other discharge, and the other thing you referred to was invasive species.

Senator Spivak: They are tied, are they not?

Mr. Brown: Invasive species is largely tied up with the Ballast Water Convention, and we would be happy for Canada to ratify the Ballast Water Convention. What happens now is largely voluntary in terms of ships exchanging ballast before they come into Canadian ports.

Senator Spivak: Has Canada not ratified that convention?

Mr. Brown: Not yet. There is a lot of voluntary practice under way at the moment, and port state control inspectors, when ships come into Canadian ports, do check ballast water exchange. They check the specific gravity of the ballast in the tanks to ensure that it is pure sea water as opposed to something that came on board in a foreign harbour.

On the second issue, as far as reception facilities are concerned, it is a fact. Say, for example, that a ship is discharging their dirty cargo in a port such as Vancouver and wants to load a relatively clean cargo. That ship would need to go outside, offshore, to discharge those hold washings because there are no reception facilities for such things in Vancouver. The IMO envisages a network of reception facilities worldwide for any ship. Whether it is sludge or hold washings that need to be discharged, it does not matter. Whatever it happens to be, there should be a standard, and all major ports would be in a position to receive those waste products. As the IMO says, if you really want to set a zero tolerance bar, then the two go hand in hand.

Senator Spivak: Do you have a cost estimate?

Le sénateur Spivak : Concentrons-nous là dessus. Voulez-vous dire que le problème du projet de loi C-16, selon vous, ce sont les ajouts et l'incarcération criminelle, alors que les autres dispositions sont satisfaisantes? Si nous décidions de revoir cela et, Dieu nous en garde, d'amender...

M. O'Connor : C'est exactement ça. Il n'est pas nécessaire de réinventer le fil à couper le beurre. Ce n'est pas ce que nous demandons. Nous demandons simplement de laisser les choses telles qu'elles sont dans l'autre législation.

Le problème est qu'Environnement Canada est un néophyte dans le monde maritime. C'est un néophyte au sens où c'est seulement par le truchement du projet de loi C-15 qu'il y joue un rôle. Combien de poursuites ont été intentées en vertu du projet de loi C-15? Environnement Canada a établi un protocole avec Transports Canada.

Le sénateur Spivak : Exact. Toutefois, je dois dire que notre objectif n'est pas d'atténuer l'élément dissuasif. Nous voulons que la dissuasion soit très forte. Si nous avons une dissuasion assez forte, il y aura peut-être moins de poursuites.

Que pouvez-vous dire au sujet des centres de délestage?

M. Brown : C'est une question à deux volets. Vous avez parlé des centres de délestage du mazout de soute et des autres déchets de cale, et vous avez aussi fait référence aux espèces envahissantes.

Le sénateur Spivak : Les deux volets sont reliés, non?

M. Brown : Les espèces envahissantes relèvent essentiellement de la Convention sur les eaux de ballast et nous serions heureux que le Canada la ratifie. Ce qui se fait actuellement est essentiellement volontaire en termes de navires qui échangent le ballast avant d'entrer dans les ports canadiens.

Le sénateur Spivak : Le Canada n'a pas ratifié cette convention?

M. Brown : Pas encore. Il y a beaucoup de mesures volontaires à l'heure actuelle, et les inspecteurs qui contrôlent les ports, lorsque des navires entrent dans des ports canadiens, vérifient si l'eau de ballast a été échangée. Ils vérifient la gravité spécifique du ballast dans les citernes pour s'assurer que c'est de l'eau de mer pure et non pas quelque chose qui est arrivé à bord dans un port étranger.

En ce qui concerne votre deuxième question, sur les installations de délestage, c'est un fait. Disons, par exemple, qu'un navire se déleste de ses eaux de cale dans un port comme Vancouver afin d'embarquer un cargo relativement propre. Ce navire devra aller à l'extérieur, au large, pour se délester des eaux de lavage parce qu'il n'y a pas d'installations adéquates à Vancouver. L'OMI envisage un réseau d'installations de délestage au niveau mondial, pour n'importe quel navire. Qu'il s'agisse de boues ou d'eaux de lavage n'a pas d'importance. Quel que soit le cas, il devrait y avoir une norme et tous les grands ports devraient être en mesure d'assurer le délestage de ces déchets. Comme l'a dit l'OMI, si vous voulez vraiment une tolérance zéro, les deux vont ensemble.

Le sénateur Spivak : Savez-vous combien cela coûterait?

Mr. Brown: Of the cost of establishing a waste reception? No, I have never been through the exercise, but many ports do have those facilities, and it is really a public duty of ports, in a sense, in my opinion, to provide those facilities.

Ms. Arsoniadis Stein: If I may add briefly, when Bill C-15 was at issue in 2005, our group made a presentation on that bill, and we opposed criminal sanction without the right to be presumed innocent. We are here again because we are hoping senators can review it again, given that we have now an enforcement act coming into play. We are not opposing Bill C-16, and we are not opposing the significant fines it is bringing about. We are saying that we think this is a good enforcement tool that can, we hope, allow the senators to say, "We can put the presumption of innocence back into criminal sanction. We can allow for it instead of obliterating it." That is our request.

The Deputy Chair: We have thirty minutes left in our meeting, and we need 15 minutes after these witnesses have left to do the rest of our work. Please be cognizant of that.

Senator Campbell: Can you tell me, before Bill C-15, how many shipping companies set up in Canada per year?

Ms. Arsoniadis Stein: Perhaps Captain Brown, who is on the IMC board, can help. A clutch of owners came to Canada prior to Bill C-15. There was a trend where they made some improvements to an income tax act and it attracted a good clutch of players. I am aware of two Japanese companies that were waiting to see what would happen with Bill C-15 before they came to Canada. On June 28, 2005, when Bill C-15 was made law, these two Japanese companies went to Japan.

I can also say that it has been highly advertised, for lack of a better phrase, that Canada's jurisdiction is one that has criminal sanctions without the right to be presumed innocent in place, and it has gone through PNI clubs, circulars, announcements, statements from London, Hong Kong, Denmark, the European Union, and we are not aware of any other company that has come to Canada.

Mr. Brown: About 15 companies came to Canada prior to Bill C-15.

Mr. O'Connor: Do not forget that the companies coming prior to Bill C-15 could only have come during a window. Bill C-15 was in 2005, and the window was open when they made the international shipping legislation with regard to income tax. The window was very short. It is not as if it was over 50 years. It was just a few years.

Senator Campbell: I have a comment to make. I do not actually sit on this committee, so I will not be participating in the clause-by-clause consideration. I have read all the documents here. It would seem to me that as soon as we mention oily birds or environment, our sense of fairness goes out the window. A

M. Brown : La création d'un centre de délestage? Non, je ne me suis jamais posé la question mais il en existe dans beaucoup de ports et, à mon avis, ça devrait être un devoir public pour un port d'offrir ce genre d'installations.

Mme Arsoniadis Stein : Si vous me permettez d'intervenir brièvement, nous avons comparu en 2005 lorsque le projet de loi C-15 était à l'étude et nous nous étions opposés à des sanctions pénales sans la présomption d'innocence. Nous comparaissons à nouveau à ce sujet parce que nous espérons que les sénateurs pourront revoir la question étant donné qu'ils sont maintenant saisis d'un projet de loi d'application. Nous ne nous opposons pas au projet de loi C-16 et nous ne nous opposons pas aux lourdes amendes qui y sont prévues. Nous disons qu'il s'agit à notre avis d'un bon outil d'application mais que les sénateurs pourraient dire aussi : « Nous pouvons rétablir la présomption d'innocence dans les sanctions pénales. Nous pouvons permettre cela au lieu de l'éliminer. » Voilà ce que nous demandons.

Le vice-président : Il nous reste une trentaine de minutes et nous aurons besoin d'une quinzaine de minutes après le départ des témoins pour faire le reste de notre travail. Veuillez en tenir compte.

Le sénateur Campbell : Pouvez-vous me dire combien de sociétés de transport maritime s'établissaient chaque année au Canada avant le projet de loi C-15?

Mme Arsoniadis Stein : Le capitaine Brown, qui fait partie du conseil de l'IMC, pourra peut-être vous répondre. Une poignée d'armateurs étaient venus au Canada avant le projet de loi C-15. On avait apporté certaines améliorations à une loi de l'impôt sur le revenu et cela en avait attiré un assez bon groupe. Je sais que deux sociétés japonaises attendaient de voir ce qui arriverait avec le projet de loi C-15 avant de venir s'établir ici. Le 28 juin 2005, lorsque le projet de loi C-15 a été adopté, ces deux sociétés japonaises sont reparties au Japon.

Je peux vous dire aussi qu'on a largement diffusé le fait que le Canada est un pays qui impose des sanctions pénales sans présomption d'innocence. Cette information a été diffusée par des clubs P&I, des circulaires, des annonces, des avis de Londres, de Hong Kong, du Danemark, de l'Union européenne, et nous n'avons connaissance d'aucune autre société qui soit venue s'établir au Canada.

M. Brown : Une quinzaine de sociétés étaient venues au Canada avant le projet de loi C-15.

M. O'Connor : N'oubliez pas que les sociétés venues avant le projet de loi C-15 n'avaient pu le faire que pendant une période donnée. Le projet de loi C-15 a été adopté en 2005 et cette période s'est ouverte lorsqu'on a adopté la législation sur le transport maritime international en ce qui concerne l'impôt sur le revenu. Ce fut une période très courte. Ce n'est pas comme si elle avait duré 50 ans. Ce fut simplement quelques années.

Le sénateur Campbell : Je voudrais faire une remarque. Je ne fais pas officiellement partie de ce comité et je ne participerai donc pas à l'étude article par article. J'ai lu tous les documents qu'on nous a présentés. Il me semble que notre sens de l'équité s'envole dès qu'on parle d'oiseaux mazoutés ou d'environnement. Un

thousand guilty go free before a single person is imprisoned, I would remind everyone. For some reason, for this bill, we seem to forget that.

This is reverse onus. I hate reserves onus. It takes away the rights of citizens. I will put my money with anyone who wants to take me on that this legislation will be overturned constitutionally. I think it is a bad bill.

Senator Neufeld: Just to help Senator Campbell a bit, this legislation was passed by all parties in the other place.

Senator Campbell: I do not care. I do not believe it is any better of a bill for that.

Senator Neufeld: I listened to you, and I am responding to what you said. The bill we are discussing right now does not change anything in the nine acts other than to increase the fines and put that structure in place. In fact, I asked the minister that, and he agreed with me, so we are not changing any of the nine acts that this legislation affects, and which you folks work under.

I was interested in Mr. Brown's comment that there are lots of gangs in Vancouver. I am from British Columbia, but not from Vancouver, and there are others here from Vancouver. You stated that there are lots of gangs in Vancouver because government has to prove beyond a reasonable doubt, and then you say that should not happen in the shipping industry. I am getting a little bit of a cross message here. On the one hand, you say that if we had different laws to deal with some of these gangs, maybe we could clean them up a bit but, on the other hand, you do not want those same laws in this instance. Maybe I misunderstood, but can you explain what you meant?

Mr. Brown: I am a simple seaman, and I will respond to you in a simple seaman's terms, if I may. It is unfortunate that we have this situation in Vancouver. It is unfortunate that the requirement to prove beyond a reasonable doubt is the reason that we have these characters on our streets. At the same time, what we are arguing for, and I think we argued at length here this evening, senator, is that there is an international convention. If you are part of an international framework, such as Canada is of the United Nations and all its subsidiaries, then we must be consistent and we must support the principles of that legislation. We are a founding member. I submit that, from our perspective, we cannot pick and choose which of those conventions of the United Nations we honour strictly and abide by, and which of those we do not.

The difficulty we have with Bill C-15, and now Bill C-16, is that real difficulty of reconciling the international standard with the standard that Canada is contemplating imposing with Bill C-16. What we are saying about imprisonment, and I think what I said in my testimony this evening is that if imprisonment is contemplated, then guilt should be proven beyond a reasonable doubt. If imprisonment is contemplated, there should not be this reliance on reverse onus. I think that is what I said earlier, if that clarifies my position.

millier de coupables restent en liberté avant qu'une seule personne soit incarcérée, je vous le rappelle. Je ne sais pas pourquoi, nous semblons l'oublier.

Il s'agit ici d'un renversement du fardeau. J'ai horreur du fardeau renversé. Ça porte atteinte aux droits des citoyens. Je suis prêt à parier avec n'importe qui que ce projet de loi sera invalidé du point de vue constitutionnel. Je pense que c'est un mauvais projet de loi.

Le sénateur Neufeld : Si cela peut être utile au sénateur Campbell, je lui rappelle que ce texte a été adopté par tous les partis dans l'autre Chambre.

Le sénateur Campbell : Je m'en moque. Ça n'en fait pas un meilleur projet de loi.

Le sénateur Neufeld : Je voulais simplement vous répondre. Le projet de loi dont nous sommes saisis ne change rien aux neuf lois si ce n'est qu'il augmente les amendes et met la structure en place. En fait, j'ai posé la question au ministre et il était d'accord avec moi. Le projet ne change rien aux neuf lois qui sont touchées par ce projet et qui régissent les activités de nos témoins.

J'ai été intéressé par ce que disait M. Brown au sujet des nombreux gangs de Vancouver. Je suis de la Colombie-Britannique, mais pas de Vancouver, et il y en a d'autres ici qui sont de Vancouver. Vous avez dit qu'il y a beaucoup de gangs à Vancouver parce que le gouvernement doit établir la preuve au-delà de tout doute raisonnable, et vous avez dit ensuite que cela ne devrait pas se faire dans le transport maritime. J'ai l'impression que c'est un peu contradictoire. D'une part, vous dites que nous pourrions nous occuper de ces gangs si nous avons des lois différentes mais, d'autre part, vous ne voulez pas de ce genre de loi dans votre cas. Je vous ai peut-être mal compris mais j'aimerais obtenir des explications.

M. Brown : Je suis un simple matelot et je vais vous répondre du point de vue d'un simple matelot, si vous me le permettez. Il est regrettable que nous ayons cette situation à Vancouver. Il est regrettable que ce soit l'obligation de prouver au-delà de tout doute raisonnable qui permet à ces bandes de sillonner nos rues. En même temps, ce que nous avons dit ce soir, sénateur, c'est qu'il existe une convention internationale. Si vous faites partie d'un système international, comme le Canada fait partie de l'ONU et de toutes ses organisations, vous devez être cohérents et appuyer les principes de cette législation. Nous sommes l'un des membres fondateurs. À mon avis, nous ne pouvons pas choisir parmi ces conventions celles que nous allons respecter rigoureusement et celles dont nous n'allons pas tenir compte.

Le problème que nous posait le projet de loi C-15, et que nous pose maintenant le projet de loi C-16, c'est la difficulté réelle de concilier la norme internationale avec la norme que le Canada envisage d'imposer par le projet de loi C-16. Ce que nous disons au sujet de l'incarcération, et je pense que c'est ce que j'ai dit dans mon exposé, c'est que si nous envisageons l'incarcération, nous nous devons de prouver la culpabilité au-delà de tout doute raisonnable. Si l'on envisage l'incarcération, on ne doit pas s'en remettre à un fardeau de la preuve renversé. Je crois que c'est ce que j'ai dit tout à l'heure.

Senator Neufeld: Mr. Boucher, you mentioned difficulty in recruiting seafarers. You stressed that probably the criminalization — and a few others have said this — is one of the big reasons you cannot hire seafarers out of Canada. Do you have statistics to show that? Were there many young people who wanted to go on ships around the world in Vancouver applying for jobs prior to Bill C-15? Is there that same difficulty in other countries? In Europe, I am assuming they do not have these same laws, so they must have lots of young people hurrying to get on these ships, or I would assume that from the way you presented your case.

I would like to know how easy it is to hire in other countries as compared to Canada. I can speak from the West Coast viewpoint; I live in British Columbia. We went through a time in Canada when you could not hire anybody for anything because the economy was so hot. The economy was hot in Alberta. People were coming from regions in Eastern Canada by the planeloads to work in Alberta, and it was much the same in British Columbia. Does that play a part? These people could perhaps stay a little closer to home rather than having to leave for a long time. Some of those things do play into this scenario. I would like you to explain that.

Mr. Boucher: You are exactly right. Being away from home on long hauls does not play a little part; it plays a huge part. There are all kinds of alternatives for the hard-working, bright, young, potential blue collar workers who will enter the marine industry market. You are right that when the economy was white hot, nobody could be found for anything. The problem with recruiting seafarers is no better in the EU or any other area. As I stated, it is an international problem to recruit seafarers right now, and one of the reasons is the many attractive alternatives that have been available, especially when the economy was better than it is now.

Our point is that we need to turn it around, to make seafaring a better opportunity, especially here in Canada. As my friends pointed out, the seafaring industry in this country is small compared to other countries. However, it is nonetheless important, as Mr. Lahay pointed out. Between ports in Canada, the Canadian ships must carry the cargo, and it must be a Canadian crew and a Canadian ship. It is extremely important, and why we need to focus on the recruitment, because these need to be Canadians. It was not that long ago that the number of applicants for jobs on Canadian ships far exceeded the capacity for Canadian employers to employ any of them.

One of the areas we represent is the officers of the Canadian Coast Guard, which has amalgamated with the Department of Fisheries and Oceans' former fleet, and they have the Canadian Coast Guard college in Sydney. It used to have far more applicants than they could ever put through the Coast Guard college to become officers in the Canadian Coast Guard, but now they do not have as many applicants as they do seats for the positions.

Le sénateur Neufeld : Monsieur Boucher, vous avez dit qu'il est difficile de recruter des marins. Vous avez dit que c'est probablement la criminalisation — et vous n'êtes pas le seul à l'avoir dit — qui est l'un des principaux obstacles en la matière. Avez-vous des chiffres à ce sujet? Avant le projet de loi C-15, y avait-il à Vancouver beaucoup de jeunes qui souhaitaient obtenir des emplois pour aller sillonner les mers? Est-ce le même problème dans d'autres pays? En Europe, je suppose qu'ils n'ont pas les mêmes lois et qu'ils doivent donc avoir énormément de jeunes désirant embarquer sur les bateaux. C'est en tout cas ce que votre argument me porte à conclure.

J'aimerais savoir s'il est facile de recruter dans d'autres pays, par rapport au Canada. Je peux parler de la situation sur la côte Ouest puisque je vis en Colombie-Britannique. Il y a un certain temps, il était impossible d'engager qui que ce soit au Canada, pour n'importe quel emploi, parce que l'économie était surchauffée. C'était le cas en Alberta. Des habitants de la côte Est allaient en Alberta par avions complets pour trouver du travail et c'était la même chose en Colombie-Britannique. Cela joue-t-il un rôle? Ces gens pourraient peut-être rester un peu plus près de chez eux au lieu de partir au loin pendant longtemps. Certaines de ces choses-là jouent un rôle dans ce scénario. J'aimerais que vous m'expliquiez ça.

M. Boucher : Vous avez parfaitement raison. Rester loin de chez soi pendant de longues périodes n'est pas un petit facteur, c'est un énorme facteur. Pour un jeune courageux et brillant qui cherche un emploi de col bleu, il y a beaucoup d'autres possibilités que la marine marchande. Vous avez raison de dire que personne ne pouvait trouver de main-d'œuvre lorsque l'économie était surchauffée. Le recrutement de marins n'est pas plus facile dans l'Union européenne ou n'importe où ailleurs. Comme je l'ai dit, c'est un problème international à l'heure actuelle, et l'une des raisons en est qu'il y a eu beaucoup d'autres possibilités, surtout lorsque la conjoncture était meilleure.

Notre argument est qu'il faut renverser la situation et faire en sorte que travailler sur un navire soit une option plus attrayante, notamment au Canada. Comme l'ont dit mes amis, l'industrie du transport maritime est très petite au Canada par rapport à d'autres pays. Elle reste néanmoins importante, comme disait M. Lahay. Entre les ports du Canada, des navires canadiens doivent transporter des marchandises, et il faut que ce soient des équipages canadiens et des navires canadiens. C'est extrêmement important et c'est pourquoi nous devons nous concentrer sur le recrutement, parce qu'il faut que ce soient des Canadiens. Il y a quelque temps, et ce n'est pas très vieux, le nombre de candidats était largement supérieur au nombre d'emplois offerts sur les navires canadiens.

Parmi les catégories que nous représentons, il y a les officiers de la Garde côtière canadienne, qui a été intégrée à l'ancienne flotte du ministère des Pêches et Océans et qui a le collège de la Garde côtière canadienne à Sydney. Il y avait autrefois beaucoup plus de candidats que de places disponibles au collège pour devenir officier de la Garde côtière mais la situation s'est maintenant inversée.

This is not just related to Bill C-15 or environmental legislation. We do not try to pretend that it is, or to the potential Bill C-16 or just the criminalization of seafarers, but it is one of the factors, and it is an important factor. The officers employed on all those buoy tenders, icebreakers, fisheries patrol vessels and throughout the Canadian Coast Guard fleet, as well as ships in commercial industry that do the resupply in the Arctic; all the ships that are carrying refined petroleum products in Canada; on the lakes, carrying the grain from the Great Lakes out to the export facilities on the gulf or on the coast; the tugboats that are assisting the cruise ships that come alongside in these ports and help the container ships come in, and so forth, and all the marine pilots — they are all Canadian seafarers and are required to be. As much as it is not a big industry, compared to the international scene, it is essential, important and vital. It takes away very much from it being an attractive career choice nowadays for the spectre of criminalization to be added into the mix as an additional disincentive.

You have heard my friends speak about the disincentives. Being away is an obvious one, as well as some of the other downsides of the seafaring industry, so the guild and the ITF and a number of the players here have a number of exciting HR initiatives under way and are getting assistance from the federal government with a number of those. However, our point was that the criminalization of seafarers is a real deterrent.

Senator Neufeld: I would glean from that answer, then, that the criminalization is not such a big part in not being able to hire seafarers. I am speaking about Western Canada from 2005 forward, when Bill C-15 came into effect. The economy was red hot in British Columbia, and I know that for a fact. In Western Canada, it certainly was, and long before that, it was red hot. There are other things that I think are probably affecting those kinds of issues. If you have statistics that you could send to me, I would appreciate it. If not, that is fine.

Ms. Arsoniadis Stein: I have a small comment for Senator Neufeld, and this follows from Captain Brown's comment about the gangs. One of the leading cases on this issue is *R. v. Ellis Don*, and it is in the context of the protection of workers' health and safety in the workplace. Justice Galligan stated the following:

It is a commonplace that it is unacceptable for someone to be convicted of an offence where there is a reasonable doubt about guilt. The constitutional issue is thus whether the statutory objective, significantly important as it is, justifies the imposition of that unsatisfactory situation. I am seriously troubled about how it could be said that the objective of this Act . . .

Cela ne résulte pas seulement du projet de loi C-15 ou de la législation environnementale. Ce n'est pas ce que nous prétendons, ni que ce soit dû au projet de loi C-16 ou simplement à la criminalisation des marins, mais c'est l'un des facteurs, et il est important. Les navires-baliseurs, les brise-glaces, les navires de patrouille des pêches, toute la flotte de la Garde côtière canadienne, ainsi que les navires commerciaux qui approvisionnent les collectivités de l'Arctique, tous les bateaux qui transportent des produits pétroliers raffinés au Canada, les bateaux des lacs qui transportent des céréales des Grands Lacs jusqu'aux installations d'exportation du golfe ou de la côte, les remorqueurs qui aident les navires de croisière à entrer dans les ports, et qui aident les porte-conteneurs, et cetera, tous ces navires ont besoin de pilotes et de marins. Tous doivent être des Canadiens, c'est une exigence. Ce n'est peut-être pas une grosse industrie si on la compare à la scène internationale mais c'est une industrie essentielle, importante et vitale. Or, choisir ce genre de carrière est aujourd'hui beaucoup moins attrayant à cause du spectre de la criminalisation qui s'ajoute à l'ensemble comme facteur dissuasif additionnel.

Vous avez entendu mes amis parler des facteurs de dissuasion. Être loin de chez soi en fait partie, évidemment, tout comme plusieurs autres inconvénients de l'industrie du transport maritime, et c'est pourquoi la Guilde, la FIOT et divers autres acteurs ont lancé un certain nombre d'initiatives intéressantes en matière de RH avec l'assistance du gouvernement fédéral. Cela dit, notre argument reste que la criminalisation des marins a un effet particulièrement dissuasif.

Le sénateur Neufeld : Ce que je retiens de cette réponse, c'est que la criminalisation ne joue pas un rôle si important que cela dans les difficultés de recrutement de marins. Je parle de l'Ouest canadien depuis 2005, après l'entrée en vigueur du projet de loi C-15. L'économie était surchauffée en Colombie-Britannique, c'est incontestable. C'était également le cas dans l'Ouest canadien, et même depuis des années auparavant. Il y a donc d'autres facteurs qui jouent probablement un rôle dans ce genre de situation. Si vous pouviez m'envoyer des chiffres à ce sujet, je vous en serais reconnaissant. Sinon, tant pis.

Mme Arsoniadis Stein : Je voudrais faire une brève remarque à l'intention du sénateur Neufeld au sujet de ce que disait le capitaine Brown sur les gangs. L'un des arrêts fondamentaux à ce sujet est l'arrêt *R. c. Ellis Don*, et c'est dans le contexte de la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Voici ce qu'avait dit le juge Galligan :

Il est clairement établi qu'il est inacceptable que quelqu'un soit condamné lorsqu'il y a un doute raisonnable au sujet de sa culpabilité. La question constitutionnelle est donc de savoir si l'objectif législatif, aussi important soit-il, justifie l'imposition de cette situation insatisfaisante. Je suis profondément troublé qu'on puisse affirmer que l'objectif de cette loi [...]

That refers, again, to health and safety in the workplace. The quotation continues:

. . . is so pressingly important that a risk should be taken of convicting someone who might be innocent. . . . I am unable to say that it is more important than protecting innocent citizens from homicide. Yet the law does not permit the conviction of a person charged with murder if the court has a doubt about his guilt.

Senator Adams: I am familiar with Bill C-15, which came out of our committee. The chairman was Senator Banks. At that time, we had a little difficulty with passing that bill, especially with enforcement officers. Bill C-15 was the Migratory Birds Convention Act. At that time, before Bill C-15 was passed, we could not find any experts on the oil spills or discharges in relation to Transport Canada, Environment Canada or the Coast Guard. At that time, the government department told us they could not find anybody. They were intending to use game officers to enforce the law for anything that was discharged from the ships.

In the meantime, the bill was pushed more by animal rights activists at that time when Bill C-15 was coming out. They were pushing it.

Especially living up in the Arctic, I have seen a lot of the ships that have been operating in the community, especially oil tankers. We do not have any harbours to be able to fill the tanks, and so forth, and they have to run the hoses up a quarter of a mile over top of the water in order to pipe the fuel.

Last year, at Rankin Inlet, there was an oil tanker and it was late, with the ice freezing, and the sea. They started off by bringing a hose or a line up to the boat, a 250-horsepower boat, and it went straight through the ice and it could not go anymore, and they ended up using skidoos to try to drag the hose up to the lines. I watched; I think they did a good job. I could not figure why the government would be putting in an extra fine, up to \$12 million a day. That is a lot of money for a fine.

We do not have any records, since Bill C-15 was passed, of how much damage has been done as a result of the oil spills and how many birds have been killed. The animal rights activists tell us that around 300,000 birds are killed every year. I asked how they were able to find 300,000 dead birds in the sea and whether they had a ship. They said that they find the birds on the shore. That is the kind of information we heard.

I am concerned with shipping in the Arctic. We have a navigation fee. Beyond Frobisher Bay, the government starts charging a navigation fee to pass through Frobisher Bay into Iqaluit. A couple of years ago, Transport Canada figured they would let it go for one year. Now, if this bill passes, they will charge that fee again.

Je répète qu'il s'agit de santé et de sécurité au travail.

[...] revêt une importance telle qu'on doit prendre le risque de condamner quelqu'un qui pourrait être innocent [...] Il m'est impossible de dire que cela est plus important que protéger des citoyens innocents contre l'homicide. Pourtant, la loi ne permet pas de condamner une personne accusée de meurtre si la cour a un doute au sujet de sa culpabilité.

Le sénateur Adams : Je connais bien le projet de loi C-15 qui avait été étudié par notre comité. Le président était le sénateur Banks. À l'époque, nous avons eu peu de difficultés à l'adopter, surtout avec les agents d'application. Il s'agissait de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Avant l'adoption du projet de loi C-15, nous ne pouvions pas trouver d'experts sur les marées noires ou les déversements en mer à Transports Canada, à Environnement Canada ou à la Garde côtière. À l'époque, le ministère nous avait dit qu'on ne trouvait personne. On envisageait même de faire appel à des agents de conservation pour faire appliquer la loi au sujet des déversements en mer.

Entre-temps, des militants des droits des animaux ont exercé des pressions pour que le projet de loi C-15 soit adopté. Ce sont eux qui ont fait des pressions.

Comme je vis dans l'Arctique, j'ai vu beaucoup de navires passer dans la région, surtout des pétroliers. Nous n'avons pas de ports équipés pour les ravitailler ils doivent utiliser des tuyaux qui flottent sur l'eau, à un quart de milles de distance des côtes, pour pouvoir se ravitailler en mazout.

L'an dernier, à Rankin Inlet, il y avait un pétrolier qui était arrivé tard dans la saison alors que les glaces commençaient à se former. Ils ont sorti un tuyau et ont essayé de l'amener avec un bateau équipé d'un moteur de 250 chevaux, qui traversait les glaces, mais il a finalement été bloqué et ils ont dû continuer en motoneige. Je les regardais et je pensais qu'ils travaillaient bien. Je n'arrivais pas à comprendre pourquoi le gouvernement aurait pu leur imposer une amende supplémentaire, jusqu'à 12 millions de dollars par jour. Ça fait beaucoup d'argent.

Depuis l'adoption du projet de loi C-15, nous n'avons pas de données indiquant les dégâts qui ont été causés par des déversements de pétrole ni combien d'oiseaux ont pu être mazoutés. Les militants des droits des animaux nous disent qu'il y en a à peu près 300 000 qui sont tués chaque année. J'ai demandé comment ils savaient qu'il y a 300 000 oiseaux morts dans la mer et s'ils avaient un bateau. Ils m'ont dit qu'ils trouvaient les cadavres sur la grève. C'est le genre d'information qu'on nous a donnée.

Je suis préoccupé par le transport maritime dans l'Arctique. Nous percevons des droits de passage. Au-delà de la baie de Frobisher, le gouvernement fait payer un droit de passage pour aller jusqu'à Iqaluit. Il y a quelques années, Transports Canada avait décidé de suspendre ce droit de passage pendant un an. Si ce projet de loi est adopté, le droit de passage sera rétabli.

Regarding shipping in the Arctic, how much more effective will it be for the future? We only have a sealift once a year. My insurance will go higher if my ship has an oil spill. Maybe later, I will need to buy more insurance. Will Bill C-16 affect insurance for shipowners?

Mr. O'Connor: Does your question have to do with insurance?

Senator Adams: Yes.

Mr. O'Connor: In the marine world, liability insurance, including pollution, is covered by a type of insurance called P&I, protection and indemnity. It is an old-fashioned term. There are companies that do insure, but this is insuring for damage caused. It is not insuring for fines; it is insuring for damage caused, in other words, clean-up that actually happens. If the ship gets into an accident and there is a spill, there is a regime in existence. Canada is a part of that regime. It starts with the shipowner and his P&I club, who pay the first tier. Then, if it is a big deal, it goes to the second tier, which is the international fund. We have a bill before Parliament now, Bill C-7, which is now before the Senate. We are agreeing to join the supplementary fund, which adds another tier of compensation on top of that, and the total adds up to \$1.5 billion Canadian of compensation capacity. This is not for fines; this is for actual clean-up.

Senator Adams: We have had quite a bit of mining exploration in the last two years in Rankin. We have barges frozen over in the sea. In the wintertime, the tankers go up to the mining camps. We are not allowed to operate shipping in the summer to the mining camp. Even for winter roads, you have to have a permit and make sure you do not spill oil travelling up to the mining camps.

The last two years, there was one million litres in a tanker sitting in the sea, and they pump it out in the wintertime. Now it is empty and they have to wait for the next ice to go out. A tugboat will come along and take them out to where they came from.

I have been up there for many years and I have not seen much damage in the Arctic.

Mr. Lahay: Senator, I think that is a tribute to the good workers and good seamanship up there, because what you are describing are the sorts of risks that seafarers take in all kinds of different operations, as I was trying to illustrate earlier. As an organization that represents workers, we appreciate those comments. We thank you for that.

Senator Manning: I would like to get into the discussion on recruitment, but time is of the essence. My home is in a small fishing community on the south coast of Newfoundland and Labrador, in Placentia Bay. The bay has 365 islands and has fog 200 days of the year. In the Bradner Smith report of 1990, which I am sure you are familiar with, it was deemed to be the most likely

En ce qui concerne le transport maritime dans l'Arctique, est-ce que ce sera plus efficace à l'avenir? Nous avons un seul transport par mer chaque année. Les primes d'assurance augmenteront si mon bateau déverse du pétrole. Plus tard, peut-être, l'assurance me coûtera plus cher. Est-ce que le projet de loi C-16 aura une incidence sur les primes d'assurance des armateurs?

M. O'Connor : Vous voulez des informations sur les primes d'assurance?

Le sénateur Adams : Oui.

M. O'Connor : Dans le transport maritime, l'assurance, y compris dans les cas de pollution, est ce que nous appelons une assurance P&I, protection et indemnisation. C'est une vieille expression. Certaines sociétés souscrivent une assurance mais cela concerne les dommages causés. Ça ne couvre pas les amendes mais uniquement les dommages pouvant être causés, c'est-à-dire le nettoyage après un déversement. Si le navire a un accident et qu'il y a un déversement, il y a une assurance. Le Canada applique ce système. Ça commence avec l'armateur et son club de P&I, qui paye la première tranche. Ensuite, si c'est plus important, il y a une deuxième tranche qui est couverte par l'assurance internationale. Il y a actuellement un projet de loi C-7 devant le Sénat. Nous acceptons de nous joindre au fonds supplémentaire, ce qui ajoute une autre tranche d'indemnisation, et le total représente une indemnisation possible de 1,5 milliard de dollars canadiens. Toutefois, cela ne concerne pas les amendes mais uniquement le nettoyage.

Le sénateur Adams : Il y a eu pas mal d'exploration minière ces deux dernières années à Rankin. Il y a des barges qui ont été prises dans les glaces au large des côtes. En hiver, les pétroliers vont jusqu'aux camps d'exploration minière. En été, on n'a pas le droit de faire du transport maritime jusqu'aux camps. Même pour les routes d'hiver, il faut obtenir un permis et on doit s'assurer qu'il n'y a pas de déversements de pétrole durant le trajet jusqu'aux camps miniers.

Ces deux dernières années, il y a eu un pétrolier contenant un million de litres qui était stationné en haute mer et dont la cargaison a été pompée à terre en hiver. Maintenant, il est vide et il doit attendre les prochaines glaces pour partir. Un remorqueur viendra le tirer pour le faire sortir.

Je vis là-bas depuis de nombreuses années et je n'ai pas vu beaucoup de dégâts dans l'Arctique.

M. Lahay : Sénateur, je pense que cela témoigne du bon travail des ouvriers et des marins car ce que vous décrivez correspond au risque que prennent les marins dans toutes sortes d'opérations différentes, comme j'essayais de l'expliquer un peu plus tôt. En tant qu'organisation représentant ces travailleurs, je vous remercie de ces remarques.

Le sénateur Manning : J'aimerais poursuivre les discussions sur le recrutement mais je sais qu'il nous reste peu de temps. J'habite dans une petite collectivité de pêche de la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador, dans la baie de Placentia. C'est une baie où il y a 365 îles et où il y a du brouillard 200 jours par an. Dans le rapport de Bradner Smith, en 1990, dont je suis sûr que

place in Canada for an oil spill. I walked on the beaches with the oily birds. I have been involved in the clean-ups, and it is a disturbing sight.

My question has to do with the fact that if you are not caught, it does not matter what the fines or rules are. Certainly, the feedback I have received over the years from people in my area and province is that those who are caught are given the full extent of the law, to teach a lesson, as with any breach of the law.

In the small community in which I live, whether there are two crew members on a fishing boat or ten, the person who is the boss is the captain. If he is not responsible for what happens at sea with regard to cleaning of the bilges, then who is?

Ms. Arsoniadis Stein: We do not disagree with what you are saying. You are absolutely correct. If the captain is guilty, then we are not opposing criminal sanction; what we are saying is that it should be proven beyond a reasonable doubt.

I think the concern for parliamentarians is whether there is enough teeth in the legislation. What we are trying to put forward is that Bill C-16 has tremendous teeth. The acts named in Bill C-16, the parent acts, if you will, we are asking that where the presumption of innocence is displaced, we actually can now put it back because of the teeth that have come through Bill C-16.

I have an example. I do not know if you are aware of the Lake Wabamun spill. We do not dispute that this was an absolute disaster. Eight hundred thousand litres of heavy fuel oil entered the lake, damaging the habitat that was there, an ecological habitat site. Bill C-15 is in place at this time. This matter went to court and the government ruled, and I have information on how the fines came out. There was no criminal sanction used. Why were we not using criminal sanctions? I am not saying that we should, but Bill C-15 provisions were not used.

CN agreed to pay \$400,000 on the provincial charges and \$1 million on the federal charges. The company spent about \$87 million on the immediate clean-up and on attempts to limit and fix the environmental problems caused by the spill. It spent another \$45 million settling claims made by residents, boat owners, the Paul Band and the village of Wabamun.

If they are not actually using criminal sanctions, we question the need for it. Now with Bill C-16, the fines for CN, because we are dealing with an ecologically sensitive area, could have been potentially \$12 million a day. If I am not mistaken, the spill was there for over 60 days. If we calculate 60 times \$12 million, this puts a company into bankruptcy. Do we also need to be imposing criminal sanctions?

Mr. O'Connor: The question was that if it is not the captain who is liable for the bilges, who is it? On a fishing vessel, there is a good chance that the captain would be the owner or part owner.

vous avez entendu parler, on disait que c'est l'endroit du Canada où il risque le plus d'y avoir un déversement de pétrole. J'ai longé des plages où il y avait des oiseaux mazoutés. J'ai participé au nettoyage et c'est un triste spectacle.

Ma question concerne le fait que, si vous n'êtes pas pris, les amendes ou les règles n'ont aucune importance. Les réactions que j'ai eues des gens de ma région et de ma province sont que ceux qui se font attraper reçoivent les sanctions les plus lourdes prévues par la loi de façon à donner une leçon aux autres.

Dans la petite collectivité où j'habite, qu'il y ait deux personnes ou dix sur un bateau de pêche, c'est le capitaine qui est le patron. S'il n'est pas responsable de ce qui se passe en mer avec les boues de soute, qui peut l'être?

Mme Arsoniadis Stein : Nous ne contestons pas ce que vous dites. Vous avez absolument raison. Si le capitaine est coupable, nous ne contestons pas qu'il fasse l'objet d'une sanction pénale. Tout ce que nous disons, c'est qu'il faut prouver sa culpabilité au-delà de tout doute raisonnable.

Je pense que le souci des parlementaires est de s'assurer que la loi a des crocs suffisamment aigus. Ce que nous essayons de vous dire, c'est que le projet de loi C-16 a des crocs extrêmement tranchants. En ce qui concerne les lois touchées par le projet de loi C-16, les lois mères, si vous voulez, nous vous demandons de rétablir la présomption d'innocence là où elle a été supprimée car le projet de loi C-16 a suffisamment de crocs.

Je vais vous donner un exemple. Je ne sais pas si vous êtes au courant du déversement du lac Wabamun. Nous ne contestons pas qu'il s'agissait d'une catastrophe absolue. Huit cent mille litres de mazout lourd ont été déversés dans le lac, ce qui a endommagé l'habitat faunique et l'écologie du lac. À ce moment-là, le projet de loi C-15 était entré en vigueur. L'affaire a été portée devant les tribunaux et le gouvernement a rendu une décision. J'ai des informations sur les amendes qui ont été imposées. Il n'y a pas eu de sanctions pénales. Pourquoi n'y en a-t-il pas eu? Je ne dis pas qu'il aurait dû nécessairement y en avoir mais on n'a pas invoqué les dispositions du projet de loi C-15.

Le CN a accepté de payer 400 000 \$ au titre des accusations provinciales et un million de dollars au titre des accusations fédérales. La société a dépensé environ 87 millions de dollars pour le nettoyage immédiat et pour tenter de limiter et de régler les problèmes environnementaux causés par le déversement. Elle a en outre dépensé 45 autres millions de dollars pour régler les revendications des résidents, des propriétaires de bateaux, de la bande de Paul et du village de Wabamun.

Si l'on n'applique pas les sanctions pénales, nous doutons de leur nécessité. À l'avenir, avec le projet de loi C-16, comme il s'agit d'une zone écologiquement fragile, le CN pourrait se voir imposer 12 millions de dollars par jour. Si je ne me trompe, le déversement a été là pendant plus de 60 jours. Multipliez 12 millions de dollars par 60, vous mettez la société en faillite. Avons-nous aussi besoin d'infliger des sanctions pénales?

M. O'Connor : La question était de savoir qui assume la responsabilité si ce n'est pas le capitaine. Sur un bateau de pêche, il y a de bonnes chances que le capitaine soit aussi le propriétaire,

Go after the ship and you are going after the person who will have to pay that fine, whether it is through insurance or whatever. For the fine, it is the owner who is responsible if you go after the ship. You asked, "If not the captain, then who should it be?" It should be the ship. The way the legislation is enacted now, not only under Bill C-15 but also under the Canada Shipping Act, or MARPOL, if the oil comes out of the ship, whether it is from the bilges, the cargo and so on, then the ship is liable.

The answer is to go after the ship and not to run after some individual, to try to give ourselves all the avenues by which we could make it easy to prosecute this guy, even if he has nothing to do the pollution. Go after the ship. You will have the same deterrent effect.

Senator Manning: That is a fair comment. As a senator, and in my home riding as an elected politician — especially where I live — over the years, I have had people tell me that something had to be done to put teeth into the act.

As shipowners and as people responsible, if the common Joe or Mary out in the community asks you for two suggestions to nip this in the bud with regard to oily birds washing up on the shores, what would you say?

Mr. O'Connor: I would say "enforcement." We are talking about large ships. Whether it is by the use of overflights, satellite, or whatever, they have been doing it. I would say, increase that. If you are thinking about rogues, if they think there is a chance of being caught, they will not come to Canada. Enforcement is number one.

Increasing fines is second. If they know they will be facing a huge fine per day, that is the deterrence you need. It is not a question of trying to find some guy on board the vessel who has no money and cannot afford a lawyer, and now we are taking his rights away. We should be going after the ship.

Ms. Arsoniadis Stein: During and after the hearings on Bill C-15, we were in discussions with the World Wildlife Fund. We told them, "Raise the million dollar fine. Go after the pocket book." They said to us, "Had you come up with one suggestion during Bill C-15 instead of your shopping list of issues — game officers and the rest of it — we might have considered it." Working with Transport Canada, they said, "Why not raise the fines and give back the presumption of innocence?" We now have Bill C-16 raising the fines, but no one is restoring the presumption of innocence.

Mr. Brown: A third suggestion, senator, is that we go back to the reception facilities.

Senator St. Germain: During the hearings, Minister Prentice was here. In a question from Senator Banks about seeing bogeymen under the bed, the minister responded:

en tout ou en partie. Si vous poursuivez le bateau, vous poursuivez la personne qui devra payer l'amende, que ce soit par le truchement d'une compagnie d'assurances ou non. En ce qui concerne l'amende, c'est le propriétaire qui est responsable si vous poursuivez le bateau. Vous demandez qui sera responsable si ce n'est pas le capitaine. Ça devrait être le bateau. En vertu de la législation actuelle, c'est-à-dire non seulement du projet de loi C-15 mais aussi de la Loi sur la marine marchande du Canada, ou de MARPOL, si du pétrole sort du bateau, que ce soit de son chargement ordinaire ou de ses cales, c'est le bateau qui est responsable.

La réponse est qu'il faut poursuivre le bateau et non pas les individus et qu'il n'y a pas de raison de prévoir la possibilité de poursuivre les individus s'ils n'ont rien eu à voir avec la pollution. Poursuivez le bateau. Vous aurez le même effet dissuasif.

Le sénateur Manning : C'est une remarque pertinente. Quand je vais dans ma collectivité, comme sénateur — et c'était aussi le cas lorsque j'étais un politicien élu — les gens me disent qu'il faut faire quelque chose pour rendre la législation plus mordante.

En tant qu'armateurs et que personnes responsables, si un membre de la collectivité vous demandait des suggestions pour régler à sa source le problème des oiseaux mazoutés qui s'échouent sur la grève, que lui diriez-vous?

M. O'Connor : Je lui dirais qu'il faut appliquer rigoureusement la loi. Nous parlons de gros navires. Que ce soit au moyen d'une surveillance par avion ou par satellite, c'est ce qui se fait. Je dirais qu'il faut renforcer cela. Si vous songez aux voyous, ils ne viendront pas au Canada s'ils risquent de se faire attraper. La première chose à faire est de renforcer l'application de la loi.

Accroître les amendes vient ensuite. S'ils savent qu'ils s'exposent à des amendes quotidiennes énormes, ils seront tout à fait dissuadés. Vous n'aurez pas à essayer de trouver à bord du bateau un bonhomme que vous allez priver de ses droits et qui n'a pas d'argent ni le moyen de se payer un avocat. Nous devrions nous attaquer aux navires.

Mme Arsoniadis Stein : Durant et après les audiences relatives au projet de loi C-15, nous avons eu des discussions avec le Fonds mondial pour la nature. Nous lui avons dit : « Augmentez l'amende d'un million de dollars. Attaquez-les dans leur portefeuille. » Il nous a répondu : « Si vous aviez fait au moins une suggestion durant l'étude du projet de loi C-15 au lieu de venir avec votre liste de réclamations — les agents de conservation et tout le reste —, nous l'aurions peut-être envisagé. » À Transports Canada, il a dit : « Pourquoi ne pas accroître les amendes et rendre la présomption d'innocence? » Aujourd'hui, nous nous retrouvons avec un projet de loi C-16 qui augmente les amendes mais personne ne rétablit la présomption d'innocence.

M. Brown : Une troisième suggestion, sénateur, est de revenir aux installations de délestage.

Le sénateur St. Germain : Durant les audiences, nous avons accueilli le ministre Prentice. En réponse au sénateur Banks qui lui demandait s'il voyait des croque-mitaines partout, il a répondu ceci :

Absolutely nothing in this bill contradicts the UNCLOS. We have to accept that it is a matter of reliable practice that prosecutors and the prosecutorial arm of the Government of Canada would not seek imprisonment if it were a violation of international law to do so. That is a fundamental aspect of this legislation. The Attorney General would clearly exercise his discretion to ensure that they did not violate international law.

With regard to international law, that was what the minister stated. The minister, like Mr. O'Connor here, is a lawyer. I leave that to you. They can respond by letter.

The Deputy Chair: Would you like to respond?

Mr. O'Connor: At the same sitting, Mr. Woodworth, who was here earlier — and he is not the minister but he has been involved with this bill — said, in what you call the blues:

. . .the Government of Canada will not offend any international convention to which it is a party and, therefore, instructs its prosecutors that where seeking a prison sentence would offend the UN Convention on the Law of the Sea, no prison sentence will be sought.

His statement was that on the face of the bill it offends, but the policy is that we do not offend.

Senator St. Germain: The fact is that this is the minister and he has the final say on this, Mr. O'Connor. There is obviously a contradiction there.

Mr. O'Connor: It is obviously in contradiction to the UNCLOS. It is clearly obvious. I understand there is a policy that they will not do it. What we are saying is: "Just say so in the act." Full stop.

Ms. Arsoniadis Stein: Statute cannot be saved under prosecutorial discretion. Statute must survive on its own merit. Policy can be changed at any given moment. More important, we would like the law to apply equally to our local industry as to our international industry. If the legislative intent is not to seek imprisonment if it were a violation of international law to do so, then that intent should be codified by law.

The Deputy Chair: Thank you very much to our witnesses. That was a spirited defence of your positions. We appreciate very much your input.

Senators, we will suspend the sitting for two minutes and then return, because we have some work to do if you agree to do it.

(The committee continued in camera.)

(The committee resumed in public)

Mais le projet de loi ne contient aucune disposition contraire à la Convention sur le droit de la mer. Il nous faut tenir pour acquis que les services des poursuites dépendant du gouvernement fédéral du Canada ne requièrent pas une peine de prison dans les cas où cela serait contraire au droit international. Cela me paraît être un des aspects essentiels de ce texte de loi. Il est clair qu'en vertu du pouvoir d'appréciation qui lui est reconnu, le procureur général veillera à ce que ne soit intentée aucune poursuite contraire aux règles du droit international.

Voilà ce qu'a dit le ministre au sujet du droit international. Le ministre, comme M. O'Connor, est avocat. Je vous laisse là-dessus. Vous pourrez répondre par écrit.

Le vice-président : Voulez-vous répondre?

M. O'Connor : Lors de la même séance, M. Woodworth, qui était ici plus tôt — ce n'est pas lui le ministre mais il a participé à l'élaboration du projet de loi — avait déclaré, et je cite ce passage de ce qu'on appelle « les bleus » :

[...] le gouvernement du Canada ne fera rien qui soit contraire à une convention internationale à laquelle il est parti (*sic*), et c'est pourquoi il a donné pour instruction aux services des poursuites de ne pas requérir de peines d'emprisonnement lorsque l'imposition d'une telle peine serait contraire à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Autrement dit, il a admis que le projet de loi est à l'évidence une infraction mais que la politique du gouvernement est de ne pas enfreindre.

Le sénateur St. Germain : Le fait est que nous parlons du ministre et que c'est lui qui a le dernier mot à ce sujet, monsieur O'Connor. Il y a là une contradiction patente.

M. O'Connor : Le projet va manifestement à l'encontre de la Convention UNCLOS. C'est tout à fait patent. Je comprends qu'il y a une politique disant le contraire. Tout ce que nous demandons, c'est de le dire dans la loi, un point c'est tout.

Mme Arsoniadis Stein : Une loi ne peut pas être légitimée par les pouvoirs discrétionnaires du procureur de la Couronne. Elle se doit d'être légitime en soi. Une politique peut être modifiée à n'importe quel moment. Plus important encore, nous aimerions que la loi s'applique autant à notre industrie locale qu'à notre industrie internationale. Si l'objectif du législateur est de ne pas requérir de peines d'emprisonnement parce que cela constituerait une transgression du droit international, cet objectif doit être codifié dans la loi elle-même.

Le vice-président : Je remercie beaucoup nos témoins qui ont défendu leur cause avec conviction. Nous vous sommes très reconnaissants de votre contribution.

Honorables sénateurs, nous suspendons la séance pendant deux minutes et nous reprendrons ensuite parce que nous avons encore du travail à faire, si vous êtes d'accord.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)

(La séance reprend en public.)

The Deputy Chair: The committee has agreed that we will proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-16, An Act to amend certain Acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain Acts that relate to the environment.

Senator Banks: Just to be technical, chair, do you have that agreement?

The Deputy Chair: Honorable senator, do I have your agreement? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Is it agreed that the clauses be grouped according to parts of the bill for the purpose of clause-by-clause consideration?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall the preamble stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 2 to 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 20 to 28 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 29 to 40 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 41 to 51 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 52 to 88 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 89 to 93 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 94 to 107 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 108 to 115 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clauses 116 to 125 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clause 126 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clause 127 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Le vice-président : Le comité vient de décider d'entreprendre l'étude article par article du projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales.

Le sénateur Banks : Pour que tout se fasse dans les règles, président, pouvez-vous confirmer cet accord?

Le vice-président : Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord? Qui appuie la proposition?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Êtes-vous d'accord pour que les articles soient regroupés selon les différentes parties du projet de loi afin d'entreprendre l'étude article par article?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : D'accord. Le titre est-il réservé?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Adopté. Le préambule est-il réservé?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Adopté. L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il réservé?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Adopté. Les articles 2 à 19 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 20 à 28 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 29 à 40 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 41 à 51 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 52 à 88 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 89 à 93 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 94 à 107 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 108 à 115 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. Les articles 116 à 125 sont-ils adoptés?

Des voix : Adoptés.

Le vice-président : Adoptés. L'article 126 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le vice-président : Adopté. L'article 127 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

The Deputy Chair: Carried. Shall clause 128 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall the preamble carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall the bill carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Spivak: On division, Mr. Chair.

The Deputy Chair: Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: Yes.

The Deputy Chair: Is it agreed that I report this bill to the Senate?

Senator Banks: Unamended, and with observations.

The Deputy Chair: Unamended, and with observations?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Thank you very much.

Senator Banks: I move that the chair and deputy chair be empowered to write the observations to be attached to the committee report.

The Deputy Chair: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, June 11, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water), met this day at 9:05 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Grant Mitchell (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: I am Grant Mitchell; I represent Alberta in the Senate of Canada. I am the Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, but I am chairing the meeting today because our colleague, Senator Angus, is unable to be here.

I welcome my colleagues in the Senate, as well as members of the public in the committee room and members of the viewing public as well.

Le vice-président : Adopté. L'article 128 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le vice-président : Adopté. L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le vice-président : Adopté. Le préambule est-il adopté?

Des voix : Adopté.

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

Des voix : Adopté.

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

Des voix : Adopté.

Le sénateur Spivak : Avec dissidence, monsieur le président.

Le vice-président : Le comité souhaite-t-il que des observations soient jointes en annexe au rapport?

Des voix : Oui.

Le vice-président : Dois-je faire rapport de ce projet de loi au Sénat?

Le sénateur Banks : Sans modification et avec observations.

Le vice-président : Sans modification et avec observations?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Adopté. Merci beaucoup.

Le sénateur Banks : Je propose que le président et le vice-président soient autorisés à rédiger les observations devant être jointes au rapport du comité.

Le vice-président : Êtes-vous d'accord?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Adopté.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 11 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 h 05, pour examiner le projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine).

Le sénateur Grant Mitchell (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Mon nom est Grant Mitchell; je représente l'Alberta au Sénat du Canada. Je suis le vice-président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, mais je préside la séance d'aujourd'hui parce que notre collègue, le sénateur Angus, n'a pu se joindre à nous.

Je souhaite la bienvenue à mes collègues du Sénat, de même qu'aux membres du public ici présents et aux téléspectateurs.

For those who are not aware, this Senate committee is responsible for reviewing legislation at the committee stage as a piece of legislation progresses through the Senate, and it also undertakes special studies from time to time.

Today, we are convened to review a particular piece of legislation. By way of background, I point out for those in the viewing public, who are perhaps unaware, that several kinds of legislation are considered by the Parliament of Canada. One is government legislation, which can be initiated in the House of Commons. Less frequently, but not rarely, government legislation can be started in the Senate. In any case, any piece of legislation, to become law, must go through both houses; so whether it starts in one or the other ultimately is immaterial to the outcome.

Also, there is private members' legislation by non-government members of Parliament. Elected members of Parliament, and senators can initiate legislation. It is that kind of legislation we are here to consider today.

The legislation before us today is Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water), which deals with ensuring that Canadians' drinking water is clean. I will allow the sponsor of the bill to describe the bill to all of us and to people watching on television as well.

This act, I think, is now in its fifth presentation since 2001 in the Senate. It progressed all the way through to third reading and was approved by the Senate, I think in 2007, and it was advanced to the House of Commons for the next step, which is a great accomplishment for a senator on a Senate bill. At that time, the bill died on the Order Paper because of prorogation.

In any event, we are honoured to have with us today Senator Jerry Grafstein from Ontario, the sponsor of this bill. He is noted, among other things, and it is demonstrated in this fifth presentation, for both his commitment to public policy solutions to problems facing Canadians, and also for tremendous persistence. On that note, I welcome Senator Grafstein and ask that he make some comments to the Senate committee. Then, we will open up the floor for questions and answers.

Hon. Jerahmiel S. Grafstein, sponsor of the bill: Thank you, chairman and members of this committee. There are new members here and members that have been here longer. I first want to thank you for your indulgence and your patience. This quest to make drinking water an issue of public policy in this country has been almost a decade long. It arose out of concerns when we entered into a horrible crisis in Walkerton, followed by North Battleford.

Meanwhile, my Aboriginal colleagues here, Senator Charlie Watt, the esteemed dean of our house, Willie Adams, Senator Sibbeston and others reminded me some years ago that, while Ontario had a problem and a dramatic problem in North

Pour ceux qui l'ignorent, le comité a pour mandat d'étudier des projets de loi dans le cadre de leur adoption par le Sénat, et il entreprend également des études spéciales de temps à autre.

Aujourd'hui, nous sommes réunis pour examiner un projet de loi particulier. Je tiens à préciser, pour l'information de certains téléspectateurs qui peut-être l'ignorent, que le Parlement du Canada est appelé à se pencher sur plusieurs types de lois. Il y a entre autres les projets de loi d'initiative gouvernementale, qui sont d'abord présentés à la Chambre des communes. Il arrive parfois que ces projets de loi soient directement déposés au Sénat. Toutefois, pour avoir force de loi, tout projet de loi doit être adopté par les deux Chambres, alors, le fait qu'il soit présenté en premier à l'une ou l'autre des Chambres n'a, au bout du compte, aucune incidence sur le résultat.

En outre, des projets de loi peuvent émaner de députés du Parlement. Les parlementaires élus et les sénateurs peuvent également proposer des projets de loi. Le projet de loi que nous étudierons aujourd'hui fait partie de cette dernière catégorie.

Nous sommes aujourd'hui saisis du projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine), qui vise à faire en sorte que les Canadiens aient accès à une eau potable de qualité. Je vais laisser au parrain du projet de loi le soin de le décrire aux membres du comité et aux téléspectateurs.

Je crois que, depuis 2001, c'est la cinquième fois que ce projet de loi est présenté au Sénat. Il a été débattu en troisième lecture et adopté par le Sénat — en 2007, je crois —, puis il a été déposé à la Chambre des communes pour l'étape suivante, ce qui constitue une réalisation extraordinaire pour un sénateur qui parraine un projet de loi. À ce moment-là, le projet de loi est mort au *Feuilleton* en raison de la prorogation du Parlement.

Quoi qu'il en soit, nous sommes honorés d'accueillir aujourd'hui le sénateur Jerry Grafstein de l'Ontario, parrain du projet de loi. Il est reconnu, entre autres — et il l'a démontré dans sa cinquième présentation du projet de loi —, pour sa détermination à trouver des solutions d'intérêt public à des problèmes touchant les Canadiens et également pour son incroyable persévérance. Sur ce, j'aimerais accueillir le sénateur Grafstein et lui demander de faire quelques commentaires à l'intention des membres du comité. Ensuite, les sénateurs auront l'occasion de poser des questions.

L'honorable Jerahmiel S. Grafstein, parrain du projet de loi : Je vous remercie, monsieur le président, et je souhaite remercier les membres du comité. Je constate qu'il y a de nouveaux membres et des membres de longue date. Je tiens d'abord à vous remercier de votre indulgence et de votre patience. Cela fait maintenant près de dix ans que je tente de démontrer que l'eau potable est une question d'intérêt public dans notre pays. Ce projet de loi découle des préoccupations qui ont été soulevées lorsqu'est survenue cette horrible crise à Walkerton, suivie de l'incident de North Battleford.

Entre-temps, mes collègues autochtones ici présents, le sénateur Charlie Watt, doyen estimé de notre Chambre, Willie Adams, le sénateur Sibbeston et d'autres m'ont rappelé, il y a de cela quelques années, que, pendant que l'Ontario faisait face à une

Battleford had a revolutionary effect across the country to look at clean drinking water, which we take for granted across this country, in the Aboriginal communities they do not have clean drinking water in modern times. I will document that situation. I had hoped the situation would improve in the last decade, but in some instances, it has become worse. All of this information has been documented.

Before I commence and review key issues around this policy, I would like a motion by the committee. I cannot put this motion forward, but I suggest a motion to the committee that the evidence that has been before this committee in previous reiterations of this bill is made part of this record so anyone looking at this bill will have the entire record in front of them. I hope you will move that motion. If that is the case, I will then highlight previous evidence as opposed to having to read it all into the record yet again.

The Deputy Chair: Can someone move that motion? We have a mover, Senator Banks. Do you want to speak, Senator Neufeld?

Senator Neufeld: Yes; I appreciate the senator's words, but I was not at all those committee meetings. I do not know what the record was, to be perfectly honest. I do not know what discussions took place. I do not ask for a long iteration of that discussion again; I think we can deal with it, but I am not sure I am comfortable with saying all that material should be part of this record. I was not here, and I can see a few faces around the table that also were not here. Maybe everyone else was there, but it is different to me. You will help me; I am new here. You will take testimony from the year 2000 or when it first started, eight or nine years ago and say that it will be part of what is on the docket today? I am not sure about that move.

Senator Lang: I share that concern. I have taken the opportunity to read some of the "evidence" that was provided. If I had been at those meetings, I would have questioned how factual they were, no offence to the witness.

I have some problem saying that it is part of the record; inferring that everyone around this table was part of those discussions. This is the year 2009; it is not 2000. Things have changed, in some cases dramatically.

First, how common has that approach been in the past as far as precedence is concerned? Second, what is the inference if we take that approach?

Senator Peterson: Was making it part of the record only for information? I presume that the committee at that time made any decisions based on the information provided. Therefore, it is carried over with the committee unless it was only information. Otherwise, the witness could read it all again. That would take some time.

crise et que la ville de North Battleford vivait un incident dramatique qui révolutionnerait la façon dont la population du pays perçoit la qualité de l'eau potable, que nous tenons tous pour acquise, les collectivités autochtones n'ont toujours pas accès à de l'eau potable. J'apporterai des précisions sur cette situation. J'avais espéré que la situation s'améliore au cours des dix dernières années, mais, à certains endroits, elle s'est aggravée. Tous ces cas ont été documentés.

Avant de commencer à passer en revue les principaux points de cette mesure législative, j'aimerais que le comité présente une motion. Je ne peux la déposer, mais je propose au comité de présenter une motion prévoyant que les témoignages qui ont été livrés devant le comité au cours des examens antérieurs de ce projet de loi soient intégrés dans le dossier pour que tous ceux qui étudient le projet de loi puissent prendre connaissance de l'ensemble du dossier. J'espère que vous proposerez cette motion. Si c'est le cas, je ne ferai ressortir que les principaux points des témoignages plutôt que de les relire en entier aux fins du compte rendu.

Le vice-président : Quelqu'un peut-il présenter cette motion? Nous avons un volontaire, le sénateur Banks. Souhaitez-vous dire quelque chose, sénateur Neufeld?

Le sénateur Neufeld : Oui, je comprends l'intention du sénateur, mais je n'ai pas assisté à toutes les réunions du comité. Pour être parfaitement honnête, j'ignore les tenants et les aboutissants du dossier. J'ignore quelles ont été les discussions à cet égard. Je ne demande pas la répétition intégrale de toutes ces discussions; je crois que nous pouvons composer avec cela, mais je ne suis pas certain d'approuver l'idée d'incorporer tous les témoignages dans le dossier. Je n'étais pas là, et je sais que quelques-unes des personnes qui sont ici étaient également absentes. Peut-être que tous les autres étaient présents, mais ce n'était pas mon cas. Vous m'aidez; je suis nouveau ici. Vous allez prendre des témoignages qui ont été produits en 2000 ou lorsque ce processus a commencé, il y a huit ou neuf ans, et vous allez les ajouter aujourd'hui au dossier? J'ai des réserves sur cette démarche.

Le sénateur Lang : Je partage son inquiétude. J'ai pris l'initiative de lire certains des « témoignages » qui ont été fournis. Sans vouloir offenser le témoin, si j'avais assisté à ces réunions, j'aurais remis en question le caractère factuel de certains de ces témoignages.

J'hésite à les considérer comme partie intégrante du dossier, car cela revient à laisser entendre que tous les gens ici présents ont participé à ces discussions. Nous sommes en 2009, et non en 2000. Les choses ont évolué, et de façon radicale dans certains cas.

D'abord, a-t-on souvent recouru à une telle approche par le passé? Ensuite, si nous optons pour cette approche, que pourrait-on en déduire?

Le sénateur Peterson : Souhaitez-vous ajouter les témoignages au dossier seulement à titre d'information? Je présume que, à ce moment-là, le comité a pris des décisions à la lumière de l'information qui lui avait été fournie. Par conséquent, il a pris en considération les éléments importants, à moins qu'il ne s'agisse que de simples renseignements. Sinon, le témoin pourrait relire le tout. Cela prendrait un certain temps.

Senator Grafstein: I do not want to try your patience. I hope that those senators who have not had the opportunity to read previous testimony will do so. There is a shortcut to this process. A good summary was in the evidence before this committee, which was chaired by our esteemed colleague Senator Banks on Tuesday, April 15, 2008; and on Thursday, April 17, 2008. Those meetings were on this bill. There has been no change to the bill. That information is relatively current. If you cannot make it part of the record, then I urge senators to inform themselves.

The purpose, Senator Lang, is not to convince you that the evidence is correct; it is to inform senators about the depth and the extent of this problem. It is information that was given here not only by me but also by the Auditor General. I thought that information was particularly pertinent. I will refer to it yet again. It is not only the departments giving us information; it is the Auditor General giving an oversight of what that evidence is. I think that information is pertinent and relevant. That evidence was provided in 2008, a year ago. I do not want to urge the committee to do anything it does not choose to do by consensus. I hope, then, that they will refer to this information. I will highlight some of that evidence today.

Senator Banks: I am not a procedural expert by any means, but I think there is an aspect of the rules — and, senators may know this rule better than me — such that when a reference is made to a committee to continue a study, if the study is a continuation, often in the Senate, a motion is made that allows the committee to take that continuation into account so that a committee has proper possession of previous testimony taken. I think that is the point. I do not think the presumption is to say — and, correct me if I am wrong, Senator Grafstein — that everyone here will be deemed to have full knowledge of that testimony. Absent such a motion — I ask the clerk to confirm this point — however it might be worded properly, I do not think this committee would have proper possession of, or be able to refer to, such testimony in previous Parliaments. Do I have that rule right?

Lynn Gordon, Clerk of the Committee: There is some debate over this rule, but all the evidence and everything is now public with respect to what Senator Grafstein refers to. You are absolutely correct; referring the papers and evidence from the Thirty-ninth Parliament is a procedural motion that the committee can undertake. It means only that the committee is therefore advised of that information. It is up to the committee.

The Deputy Chair: Thank you, clerk. I know that Senator Grafstein has made this suggestion in an effort to help the committee. However, all this information is public. That is reassurance to us. Obviously, we have access to it. Those people viewing these proceedings have access to it as well by going to the Senate website, pursuing the leads and obtaining it.

Le sénateur Grafstein : Je ne veux pas abuser de votre patience. J'espère que les sénateurs qui n'ont pas eu l'occasion de lire les témoignages antérieurs le feront. Il existe toutefois un raccourci. Les témoins qui ont comparu devant le comité aux réunions du mardi 15 avril 2008 et du jeudi 17 avril 2008 — lesquelles ont été présidées par notre estimé collègue, le sénateur Banks — ont bien résumé le dossier. Ces réunions portaient sur le projet de loi. Le projet de loi n'a fait l'objet d'aucun amendement. Cette information est donc relativement à jour. Si vous ne pouvez l'intégrer dans le dossier, j'exhorte les sénateurs à en prendre connaissance.

Le but, sénateur Lang, est non pas de vous convaincre que les témoignages sont factuels, mais bien de vous informer sur l'ampleur de ce problème. Il s'agit de renseignements qui vous ont été transmis par moi-même et par la vérificatrice générale. Je trouvais que cette information était particulièrement pertinente. Je reviendrai sur ces aspects. Ce ne sont pas seulement les ministères qui nous transmettent de l'information; la vérificatrice générale nous donne un aperçu de l'ensemble des témoignages. Je crois que cette information est tout à fait pertinente. Le comité a reçu ces témoignages en 2008, il y a un an. Je ne veux pas obliger le comité à faire quoi que ce soit sans qu'il y ait un consensus. J'espère, alors, que les membres du comité prendront connaissance de cette information. Je ferai ressortir certains des éléments essentiels de ces témoignages aujourd'hui.

Le sénateur Banks : Je ne suis aucunement spécialiste des questions de procédure, mais je crois qu'il y a une règle — et les sénateurs la connaissent peut-être mieux que moi — qui prévoit que, lorsqu'un comité a le mandat de poursuivre une étude, souvent, au Sénat, on propose une motion qui permet au comité de tenir compte du fait qu'il s'agit de la poursuite d'une étude pour que les membres puissent avoir en leur possession des témoignages antérieurs. Je crois que c'est de cela qu'il s'agit. Je ne crois pas que l'on puisse présumer — et, sénateur Grafstein, corrigez-moi si je me trompe — que tous ici connaîtront suffisamment l'ensemble des témoignages. En l'absence d'une telle motion — je demanderais à la greffière de vérifier ce détail; toutefois, il se pourrait que la motion soit libellée autrement —, je ne crois pas que le comité pourrait avoir en sa possession les témoignages rendus au cours de législatures antérieures ou qu'il pourrait s'y référer. Est-ce que j'ai bien compris cette règle?

Lynn Gordon, greffière du comité : Cette règle fait l'objet d'un certain débat, mais tous les témoignages et toute l'information dont parle le sénateur Grafstein sont maintenant du domaine public. Vous avez tout à fait raison : le comité peut proposer une motion de procédure portant sur l'accès aux documents et aux témoignages reçus dans le cadre de la 39^e législature. Une telle motion signifie simplement que le comité a pris acte de cette information. La décision revient au comité.

Le vice-président : Merci, madame la greffière. Je sais que le sénateur Grafstein a fait cette proposition dans le but d'aider le comité. Toutefois, toute cette information est du domaine public. Cela nous rassure. À l'évidence, nous pouvons y avoir accès. Les personnes qui regardent la séance peuvent également y avoir accès en se rendant sur le site Web du Sénat; elles n'ont qu'à suivre les liens et elles obtiendront l'information.

As chair, I will make the commitment to review this procedural possibility if we need to formalize the committee's acknowledgment of that information and that testimony without in any way demonstrating a commitment to it or an endorsement of it. I will finish this item by thanking the committee for their input, understanding that I think we have a consensus that we do not want to do anything precipitous right now on the matter, and we will allow Senator Grafstein to proceed.

Senator Grafstein: For those of you who are not familiar with the bill and for those who are watching, this bill is a simple bill in concept. Essentially, it takes an existing federal agency, the food and drug agency that is responsible, using the unquestioned federal power of the criminal law to support it, to establish enforced provisions for our public health as it relates to food. This bill amends that Food and Drugs Act to add water as a food. There was a debate initially in the Senate as to whether water is a food. That problem was resolved in previous testimony, when it was made clear that water is food if it has nutrients or ingredients in it that are healthy. There is no question that water is food. There is no question at all that under the Food and Drugs Act, water is already regulated. It is regulated in bottles, ice, bottled water, and soft drinks, which is almost 99 per cent water.

The federal government already regulates and establishes national standards that are enforceable for water. In addition, the federal government regulates water on national transportation instruments, for example, on trains, airplanes and in parks. This regulation is not new to the federal agency. This bill makes community drinking water subject to the same criminal power. In Canada now, the federal government establishes voluntary guidelines that are adapted or adopted by individual provinces, regions and territories.

Senator Banks: Or not.

Senator Grafstein: Or not; they are voluntary. Effectively, this bill says that we will establish regulatory standards that are enforceable. The current guidelines are not enforceable. The provinces can or cannot choose to adapt or adopt those voluntary guidelines. That issue is the heart of the bill. It is not complicated.

It brings the criminal power to bear because, under the provinces, if someone falls below a particular provincial standard, as took place in North Battleford, in Ontario, or in many communities across the country — there is not a region in the country that has not had serious problems with drinking water in

En ma qualité de président, je m'engage à examiner cette question de procédure si nous devons trouver une façon d'officialiser notre reconnaissance de cette information et de ces témoignages sans nullement les cautionner ou nous engager à leur égard. Je vais conclure ce point en remerciant les membres du comité de leurs commentaires et je crois comprendre que nous nous entendons pour dire que nous ne voulons pas faire quoi que ce soit de façon précipitée pour l'instant. Nous allons maintenant laisser la parole au sénateur Grafstein.

Le sénateur Grafstein : Pour ceux qui ne connaissent pas très bien le projet de loi et pour ceux qui nous regardent en ce moment, ce projet de loi repose sur un concept très simple. Essentiellement, il habilite un organisme fédéral existant, l'agence d'inspection des aliments et des médicaments — en faisant intervenir le pouvoir incontesté du gouvernement fédéral en matière de droit pénal —, à faire appliquer des dispositions législatives qui se rapportent aux aliments pour protéger la santé publique. Ce projet de loi modifie la Loi sur les aliments et drogues de façon à inclure l'eau dans la définition d'aliment. Le Sénat a d'abord tenu un débat sur la question de savoir si l'eau pouvait être considérée comme un aliment. On a résolu cette question dans des témoignages précédents, lorsqu'on a expliqué clairement que l'eau est un aliment puisqu'elle contient des nutriments ou des ingrédients qui sont sains. Il ne fait aucun doute que l'eau est un aliment. Il ne fait également aucun doute que l'eau est déjà réglementée dans la Loi sur les aliments et drogues. L'eau embouteillée et les glaçons sont assujettis à la Loi sur les aliments et drogues, de même que les boissons gazeuses, qui sont composées à 99 p. 100 d'eau.

Le gouvernement fédéral établit et réglemente déjà les normes nationales qui s'appliquent à l'eau. En outre, il réglemente l'eau qui est servie à bord de moyens de transport nationaux, comme les trains ou les avions, et l'eau qui se trouve dans les parcs. L'agence d'inspection des aliments se charge déjà de faire respecter ces mesures législatives. Or, ce projet de loi assujettit l'eau potable dans les collectivités à ce même pouvoir en matière de droit pénal. Actuellement, au Canada, le gouvernement fédéral établit des lignes directrices d'application facultative qui sont adaptées ou adoptées par les provinces, les régions et les territoires.

Le sénateur Banks : Ou non.

Le sénateur Grafstein : Ou non; leur application est volontaire. En réalité, le projet de loi prévoit l'établissement de normes réglementaires qui seront exécutoires. Les lignes directrices actuelles n'ont pas force exécutoire. Les provinces peuvent ou non adapter ou adopter ces lignes directrices, car leur application est facultative. Cette question est au cœur du projet de loi. Il n'y a rien de compliqué.

Le projet de loi prévoit l'exercice de la compétence fédérale en matière pénale, car, dans les provinces, si un réseau de distribution d'eau potable n'est pas conforme à une certaine norme provinciale, comme cela s'est produit à North Battleford, à Walkerton en Ontario et dans nombre de collectivités du pays — il n'y a aucune

the last couple of years — this legislation provides federal government oversight to municipalities, provinces and regions that do not perform their work.

In the United States, this oversight occurred after debate in 1974. People also ask for comparative analysis. We now have the Organization for Security and Co-operation in Europe, OSCE, and the European Union that have enforceable standards. In Canada, we have a patchwork of regulations and voluntary guidelines. There is inconsistency, frankly, in the Senate about this issue. Several weeks ago, we passed a human pathogens bill. We then decided to bring the criminal power to bear for those people dealing with human pathogens. Senators passed that bill unanimously — it went through the Senate in only a few days.

It struck me as a great irony that I have been working on this bill for 10 years and the same bill dealing with the same principle, human pathogens in science, was passed. If you look at the appendages of that bill, you will find the bill dealt not only with human pathogens but with human viruses, bacteria and a lot of contaminants with respect to human pathogens. We passed that bill into law within several days because we felt it was a national emergency to deal with the question of public health as it relates to the outcome of human pathogens.

I urge senators to read that bill. In addition to the bill, I think something like 300 or 400 various viruses and bacteria are outlawed to protect public health.

Here, the bill is about water, which people drink everyday. According to Health Canada, we should drink eight glasses of water a day. We do not have a standard for that water across the country. However, when it comes to scientific laboratories, we now have that standard because that gap was filled in recently.

There is a bit of an irony to that situation. A lot of the contaminants in that schedule are part of the contaminants which, effectively, are not in the guidelines established by the department.

By the way, the fact that multiple departments are involved is a problem. There is no national water policy; it is fragmented over a number of departments — six or eight departments are involved in this issue. There are the Aboriginal communities, of course; the Department of Health; the Department of Transport; and others. Regulation is a mish-mash. That is one thing the Auditor General told us: it is all over the place.

We have a lot of regulations but we do not have a consistent standard. We do not have enforceable standards, except with respect to the Food and Drugs Act with bottled water and so on.

région au pays qui n'a pas eu de graves problèmes avec l'eau potable dans les deux ou trois dernières années —, alors, en vertu de ce projet de loi, le gouvernement fédéral peut surveiller les municipalités, les régions et les provinces qui ne font pas bien leur travail.

Aux États-Unis, on a mis en place ce type de surveillance après avoir tenu un débat sur la question en 1974. Les gens demandent également que nous procédions à une analyse comparative. L'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, l'OSCE, et l'Union européenne ont mis en place des normes coercitives. Au Canada, il n'y a qu'un ensemble disparate de règlements et de lignes directrices facultatives. D'ailleurs, bien franchement, le Sénat semble manquer de cohérence à l'égard de cette question. Il y a quelques semaines, il a adopté un projet de loi sur les agents pathogènes humains. Il a donc décidé d'habiliter le gouvernement fédéral à exercer son pouvoir en matière pénale à l'endroit des personnes qui manipulent des agents pathogènes humains. Les sénateurs ont adopté le projet de loi à l'unanimité — le Sénat n'a mis que quelques jours pour l'adopter.

J'ai trouvé que c'était le comble de l'ironie : je parraine ce projet de loi depuis 10 ans, et un projet de loi portant sur le même principe, la manipulation d'agents pathogènes humains dans le domaine de la science, a été adopté. Si on regarde la portée de ce projet de loi, on constate qu'il traite non seulement des agents pathogènes humains, mais également des virus, des bactéries et de beaucoup d'autres contaminants d'origine humaine. Le Sénat a rapidement adopté ce projet de loi parce qu'il considérait comme une priorité nationale la question de l'incidence des agents pathogènes humains sur la santé publique.

J'exhorte les sénateurs à lire ce projet de loi. En plus du projet de loi, je crois qu'on a interdit environ 300 ou 400 virus et bactéries pour assurer la santé publique.

Le présent projet de loi porte sur l'eau potable que les gens boivent chaque jour. Selon Santé Canada, nous devrions boire jusqu'à huit verres d'eau par jour. Or, cette eau potable n'est soumise à aucune norme nationale. Toutefois, en ce qui concerne les laboratoires scientifiques, il existe maintenant une norme, car on a récemment comblé cette lacune.

Cette situation est quelque peu ironique. Nombre des contaminants qui figurent dans l'annexe font partie des contaminants qui, en réalité, ne sont pas visés par les directives qu'a établies le ministère.

Soit dit en passant, le fait que de multiples ministères y mettent leur grain de sel constitue un problème. Il n'y a aucune politique nationale sur l'eau; il s'agit plutôt de mesures disjointes que se chargent de faire appliquer un certain nombre de ministères — six ou huit ministères interviennent dans ce domaine. Il y a les collectivités autochtones, bien sûr, le ministère de la Santé, le ministère des Transports et d'autres. La réglementation à cet égard est un vrai fouillis. C'est l'une des choses que nous a dites la vérificatrice générale : c'est un vrai méli-mélo.

Nous avons mis en place beaucoup de règlements, mais aucune norme nationale. Il n'existe aucune norme coercitive, à l'exception de celles prévues par la Loi sur les aliments et drogues qui s'appliquent à l'eau embouteillée et à d'autres produits à base d'eau.

The whole heart of this bill is to bring us into the 21st century and have a national, enforceable standard that Europe and the United States have but which Canada does not have.

What is the heart of the problem? It is the contaminants themselves. If you look at the evidence back in April 2008, we heard from the department that these guidelines include something like 40 or 50 contaminants.

One ought to read the most recent material on this subject from the United States. I urge all senators, if they are interested, to read a book called *Bottlemania: How Water Went on Sale and Why We Bought It*. It is about bottled water but it has an interesting analysis about how bottled water is tested in the United States and elsewhere. I will sum it up quickly for you and provide examples.

If you look at the contaminants, we have a voluntary guideline. The Auditor General told us — and it is clear, there is no question about this evidence — that we are four or five years behind. The United States tested something like 195 contaminants and we test something like 144 or so. Effectively, the guidelines are not up to date. The last time we had evidence before this committee, those guidelines were not up to date by about five years. The Auditor General clearly said that.

I beg honourable senators to look at the Auditor General's report. It is absolutely clear that the departments with these voluntary standards have fallen behind. I do not wish to be totally critical of the departments because they have gone about these voluntary guidelines on a voluntary basis.

They asked the provinces what they thought. We heard last time from Newfoundland and Labrador, who has made progress, but I will describe to you why that progress is still not adequate. Newfoundland, in the 21st century, still has a number of communities that do not have clean drinking water. The oil-rich Province of Newfoundland and Labrador has undertaken a lot of good measures to reform its water regime. Still, we were told by the Newfoundland and Labrador officials before this committee that they have really reformed it and now they test the water regularly — sometimes once a month.

Then I compare that rate of testing to the United States. New York City alone tests all their water sources once a day. The city has a whole group of scientists and research laboratories in New York City, one of the largest cities in North America, and officials test the water once a day. They test at the sources, in the Hudson area in New York, at all the aquifers and so on.

L'objet même de ce projet de loi consiste à nous amener dans le XXI^e siècle et à nous doter d'une norme nationale qui a force de loi, comme en Europe et aux États-Unis, car une telle norme fait défaut au Canada.

Quel est le cœur du problème? Ce sont les contaminants. Regardons les témoignages qui ont été livrés en avril 2008 : les représentants du ministère nous ont expliqué que ces lignes directrices visent environ 40 ou 50 contaminants.

Il faut lire le dernier ouvrage sur le sujet qui a été publié aux États-Unis. J'invite tous les sénateurs, s'ils sont intéressés, à lire un ouvrage intitulé *Bottlemania : How Water Went on Sale and Why We Bought It*. Il porte sur l'eau embouteillée, mais il présente une analyse intéressante de la façon dont l'eau embouteillée est testée aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Je vais vous en faire un bref résumé et vous donner des exemples.

Au Canada, il existe des lignes directrices d'application facultative en ce qui a trait aux contaminants. La vérificatrice générale nous a dit — et ce fait est incontestable — que nous sommes quatre ou cinq ans en retard. Les États-Unis contrôlent la présence d'environ 195 contaminants, tandis que nos analyses ne portent que sur environ 144 contaminants. En réalité, les lignes directrices ne sont pas à jour. La dernière fois que la vérificatrice générale a témoigné devant le comité, elle a clairement mentionné que les lignes directrices à ce chapitre n'avaient pas été mises à jour depuis environ cinq ans.

Je prie les honorables sénateurs de bien vouloir prendre connaissance du rapport de la vérificatrice générale. Il est absolument clair que les ministères qui ont mis en place des normes volontaires traînent de la patte. Loin de moi l'idée de reprocher entièrement aux ministères d'avoir opté pour des lignes directrices facultatives.

On a demandé aux provinces ce qu'elles en pensaient. Nous avons entendu la dernière fois des représentants de Terre-Neuve-et-Labrador, et cette province a fait des progrès, mais je vais vous expliquer pourquoi cela ne suffit pas. Actuellement, au XXI^e siècle, il y a encore un certain nombre de collectivités à Terre-Neuve qui n'ont pas accès à de l'eau potable. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador — province riche en pétrole — a instauré une multitude d'excellentes mesures pour améliorer son réseau d'alimentation en eau potable. Or, des représentants du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador ont expliqué au comité que leur gouvernement avait réellement amélioré le réseau de la province et que, désormais, il analysait l'eau régulièrement — parfois une fois par mois.

Comparons maintenant cette fréquence d'analyse à ce qui se passe aux États-Unis. La Ville de New York seule analyse chaque jour toutes les sources d'alimentation en eau qui se trouvent sur son territoire. Un groupe de scientifiques et divers laboratoires de recherche situés à New York — l'une des plus grandes villes de l'Amérique du Nord — s'occupent d'analyser l'eau chaque jour. Ils l'analysent directement à la source, dans la région de l'Hudson, dans l'État de New York, à même les aquifères, et cetera.

In addition, because this system is not perfect, they also test the water once a week in every neighbourhood of New York City. Why do they do so? They want to ensure that the source is correct but they also want to ensure that, when the water goes through the pipes and all the rest of it, it is safe and sound at the other end.

Some cities like Toronto are blessed. We have a lake beside us. We have good drinking water. As a matter of fact, our drinking water is healthier in some instances than bottled water. I will not go into the whole debate of whether bottled water is good or not. I always found it strange to go to charitable events in Toronto and find a bottle of Fiji water on my table as opposed to the better water that comes from the tap of Toronto.

We have not been astute about this issue. Somehow, bottled water has this mystique that it is pure or better. I am not criticizing Fiji water, but it is sold for \$4.50 a bottle. It is sold in bars at \$8 a bottle. It is a \$6-billion business, yet people say there is not enough money to provide equality of water treatment to every Canadian who cannot afford bottled water. There is something strange about that situation.

I urge you to review the contaminant situation and discover that we do not match the standards adopted in the United States, even under the voluntary guidelines. The U.S. now tests for about 185 contaminants and we, on a volunteer basis, probably test for up to 140 or whatever. There is no question about this situation. It is not me speaking; this is scientific evidence.

Let me start with the worst case and move to even worse cases. The worst case is obviously the Aboriginal community. I am delighted that Senator St. Germain is here. He undertook excellent work in looking at this question before the Aboriginal community.

However, he came to the same conclusion I did: the situation is lousy. If you believe in the Charter — and I am a “Charterist;” I believe in the Charter — I think every Canadian is entitled to equal treatment and to the equal treatment of clean drinking water, particularly the Aboriginal communities.

Only last week in the Senate, we heard about the Aboriginal drinking water situation. There was no question about this issue. Mary Simon from Nunavut was there. Senator Sibbeston knows her well, as we all do. I asked her how the drinking water situation is in her area. What did she tell us? She almost broke down, and indicated it was not good.

En outre, parce que cette méthode n'est pas parfaite, ils analysent également l'eau une fois par semaine dans chacun des quartiers de New York. Pourquoi le font-ils? Ils veulent être certains de la qualité de l'eau à la source, mais ils veulent également s'assurer que l'eau qui sort du robinet, après avoir circulé dans les canalisations, est encore saine.

Certaines villes sont chanceuses, comme Toronto. Elle est bordée par un lac. Sa population a accès à de l'eau potable de qualité. De fait, l'eau potable de Toronto est parfois de meilleure qualité que l'eau embouteillée. Je ne vais pas entrer dans le débat portant sur la question de savoir si l'eau embouteillée est bonne ou non. Lorsque j'assiste à des soirées caritatives à Toronto, je trouve toujours amusant de voir une bouteille d'eau de Fidji sur ma table plutôt que l'eau du robinet de Toronto, qui est de bien meilleure qualité.

Nous n'avons pas été très intelligents à ce chapitre. D'une certaine façon, on confère à l'eau embouteillée une aura de pureté qui nous donne l'impression qu'elle est meilleure. Je ne critique pas l'eau de Fidji, mais elle est vendue 4,50 \$ la bouteille. Dans les bars, on la vend 8 \$ la bouteille. Ce produit représente un chiffre d'affaires de six milliards de dollars; pourtant, les gens soutiennent qu'il n'y a pas suffisamment d'argent pour offrir un accès à l'eau potable à tous les Canadiens qui n'ont pas les moyens d'acheter de l'eau embouteillée. Cette situation a quelque chose de paradoxal.

Je vous invite à vous pencher sur la situation liée aux contaminants, et vous constaterez que nous n'égalons pas les normes qui ont été adoptées aux États-Unis, même si l'on tient compte des lignes directrices volontaires. Actuellement, les États-Unis contrôlent la présence d'environ 185 contaminants dans l'eau, alors que, au Canada, les analyses, qui sont facultatives, portent probablement sur tout au plus 140 contaminants. Il n'y a aucun doute sur cette situation. Je tire cette information de données scientifiques probantes.

Permettez-moi de vous exposer d'abord le pire des cas, puis je passerai à des scénarios encore pires. Sans conteste, ce sont les collectivités autochtones qui se trouvent dans la situation la plus tragique. Je suis ravi que le sénateur St. Germain soit ici. Il a entrepris un excellent travail en examinant cette question avec des représentants des collectivités autochtones.

Or, il en est arrivé à la même conclusion que moi : la situation est désastreuse. Si on croit à la Charte — et je suis un défenseur de la Charte; j'y crois fermement —, j'estime que chaque Canadien a droit à un traitement équitable et à un accès équitable à l'eau potable, particulièrement les collectivités autochtones.

Tout juste la semaine dernière, au Sénat, des témoins nous ont parlé du manque d'accès à l'eau potable dans les collectivités autochtones. Ce fait est indéniable. Mary Simon, du Nunavut, était présente. Le sénateur Sibbeston la connaît bien, comme nous tous d'ailleurs. Je lui ai demandé ce qu'il en était de l'accès à l'eau potable dans sa région. Que nous a-t-elle répondu? Elle s'est pratiquement effondrée et a déclaré que les choses n'allaient pas très bien.

I urge honourable senators who sat there in Committee of the Whole to re-read her evidence, which was last week. In the Aboriginal communities, we heard evidence again before various committees.

By the way, I congratulate Minister Strahl and the government. This government has made progress as it applies to Aboriginal communities. We now discover that communities at risk, which, at one time, were almost 80 per cent or 90 per cent, are fewer. Now there is only one-third that may be at high risk; only one-third.

In addition, we have other evidence. I will not go through this evidence but it is also clear: The number of Aboriginal communities from high-risk water systems has been cut to 97 from almost 200 in March 2006. I am reading from an *Ottawa Citizen* press report from 2008, and some progress has been made since.

The bad news is that there is little difference, based on recent evidence, between a high-risk community and a medium-risk community. We have discovered that a high-risk community can quickly go into a medium-risk community and back again in a weekend because no constant testing and surveillance is conducted.

This bill, essentially, requires that the federal government take responsibility. Then the question is always raised: Senator, what about the money?

I will tell you about the money. In Toronto — and our system is good — one-third of the water goes through leaky pipes. We pay for 100 per cent of our water but we receive only two-thirds because one-third is lost through leaky pipes that have been there for 100 years.

The reason for that situation is because there is no public pressure; the City of Toronto is not pressured to improve its water system. The stimulus package provided by the federal government makes available money to any municipality that wants the money to clean up their water system. The City of Toronto does not ask for money for its water system. We ask for cars, or cars. There is a huge inconsistency.

I want to go to the heart of the cost issue, which is the health problem. Reports of the Canadian Medical Association and Canadian scientists all say that we do not have a good drinking water policy in Canada. Dozens of reports criticize the drinking water policy. It is not I who is taking on this particular government. The problem is a systemic one that occurred under previous governments and has never been corrected.

Honourable senators will recall that I began this quest when there was a Liberal government. I received as much satisfaction from that government as I am receiving from this government. This bill is not partisan.

Je prie les honorables sénateurs qui ont assisté à cette séance en comité plénier de relire son témoignage, qui a été reçu la semaine dernière. Des représentants de collectivités autochtones ont livré des témoignages semblables devant divers comités.

Soit dit en passant, je tiens à féliciter le ministre Strahl et le gouvernement. Le gouvernement a réalisé des progrès en ce qui concerne les collectivités autochtones. Nous avons appris que la proportion de collectivités à risque, lesquelles, à une certaine époque, représentaient près de 80 ou 90 p. 100 de l'ensemble des collectivités autochtones, est maintenant moindre. Actuellement, seul le tiers des collectivités présenteraient un risque élevé; seulement le tiers.

Il y a d'autres données probantes à ce chapitre. Je ne vais pas les exposer en détail, mais elles sont formelles : le nombre de collectivités autochtones dont le réseau d'alimentation en eau présente un risque élevé est passé de près de 200, en mars 2006, à 97. Cette information provient de l'article paru dans l'*Ottawa Citizen* en 2008, et, depuis, il y a eu d'autres améliorations.

La mauvaise nouvelle, c'est qu'il y a très peu de différence, à la lumière de données récentes, entre une collectivité à risque élevé et une collectivité à risque moyen. Nous avons appris que le niveau de risque du réseau d'alimentation en eau d'une collectivité peut rapidement passer d'élevé à moyen, puis revenir à élevé le temps d'une fin de semaine parce qu'il n'y a ni analyse ni surveillance constante de l'eau.

Essentiellement, ce projet de loi oblige le gouvernement fédéral à assumer de nouvelles responsabilités. On pose alors toujours la question suivante : sénateur, combien cela coûterait-il?

Laissez-moi vous parler d'argent. À Toronto — et la ville dispose d'un bon réseau de distribution —, on perd le tiers de l'eau potable en raison des canalisations qui fuient. On paie la totalité de l'eau, mais on n'en reçoit que les deux tiers parce que le tiers se perd dans de vieilles conduites qui sont là depuis 100 ans.

Cette situation tient au fait que la population n'exerce aucune pression; la Ville de Toronto ne se voit pas forcée d'améliorer son réseau d'alimentation en eau. Dans le cadre de son plan de relance, le gouvernement fédéral met des fonds à la disposition de toute municipalité qui souhaite moderniser son réseau d'alimentation en eau. La Ville de Toronto n'a pas demandé d'argent pour son réseau. Elle a demandé des fonds pour le secteur de l'automobile. Il y a un manque flagrant de cohérence.

J'aimerais aborder l'aspect essentiel de la question des coûts : les problèmes de santé. L'Association médicale canadienne, dans ses rapports, et des scientifiques canadiens soutiennent tous que le Canada ne s'est pas doté d'une bonne politique sur l'eau potable. Des dizaines de rapports critiquent la politique canadienne sur l'eau potable. Je ne blâme pas seulement le gouvernement actuel. Il s'agit d'un problème systémique qui existait sous le régime des gouvernements précédents et qui n'a jamais été corrigé.

Honorables sénateurs, vous savez que j'ai entrepris cette démarche lorsqu'un gouvernement libéral était au pouvoir. J'ai obtenu autant satisfaction de ce gouvernement que j'en reçois du gouvernement actuel. Ce projet de loi n'a aucune motivation partisane.

Dr. Schindler, one of the great experts on public health, testified before the committee. I said to him that I needed help in determining the cost to the public health system for people with bad drinking water. We heard about the problems in Battleford, Saskatchewan, and in Walkerton, Ontario, where 17,000 people will be chronically sick for the rest of their lives because of the bad drinking water system. Think about the cost to the tax system. We pay for that cost. There is no zero sum in this issue.

When people become sick and develop systemic sickness, we all pay for it through our tax system. This bill is budgetary as well, in a sense, to try to save money over the long term. It is a prophylactic to save money to do more in the area of prevention than on the cure. Everybody knows the age-old adage: An ounce of prevention is worth a pound of cure.

Dr. Schindler and I worked out a kind of logarithm. The federal and provincial health departments do not keep track of ailments, illness, loss of work time, or loss of jobs due to bad drinking water. Some places keep track but there is no systemic record keeping. In my view, this lack is benign neglect. The departments of health do not want to keep track because if they did, they would have to do something about the issue. Then, they would say they could not do anything about it because of budgetary restrictions.

It is a mug's game. With this bill, we are trying to unravel the issue, go to the heart of the problem and refocus and reshape what the experts and I consider necessary in the 21st century: clean drinking water for every Canadian.

We worked on two models. Dr. Schindler said, based on his prepared logarithms, that \$2 billion to \$5 billion per a year is the health cost for people who go to hospitals or other medical facilities because of bad drinking water. However, the Canadian Medical Association and others have indicated, based on another logarithm, that about 32 million cases related to bad drinking water occur in Canada each year. No one has quantified this problem, although I have tried, through talking with public health officers. In total, the amount is in the billions of dollars. It is not a question of wasting money that we do not have but rather a question of saving money if we did our job.

Senator Lang and others have voiced objection that this issue is not the federal government's business. Some have said that the provinces and the cities do a great job so why would the federal government do this?

M. Schindler, l'un des grands spécialistes de la santé publique, a témoigné devant le comité. Je lui ai expliqué que j'avais besoin d'aide pour déterminer le coût que représente pour le système de santé public la consommation d'une eau de mauvaise qualité. Nous avons entendu parler de ce qui s'est passé à Battleford, en Saskatchewan, et à Walkerton, en Ontario, où 17 000 personnes seront malades pour le restant de leur vie parce qu'elles ont consommé de l'eau provenant d'un réseau inadéquat. Pensez à combien il en coûte aux contribuables. Nous assumons ce coût. Il y a un prix à payer dans cette histoire.

Lorsque des personnes tombent malades et sont atteintes d'affections touchant tout l'organisme, tous les contribuables paient pour les soins dont elles ont besoin. Dans un sens, ce projet de loi est de nature budgétaire, car il vise à nous faire économiser de l'argent à long terme. Il s'agit d'une mesure prophylactique qui nous permet d'économiser de l'argent et d'axer nos efforts sur la prévention et non sur le traitement. Tout le monde connaît ce proverbe vieux comme le monde : mieux vaut prévenir que guérir.

M. Schindler et moi-même avons mis au point une formule logarithmique. Les ministères fédéral et provinciaux de la Santé ne consignent pas le nombre de cas de maladies, d'heures de travail perdues ou d'emplois perdus attribuables à la consommation d'eau de mauvaise qualité. Certains organismes procèdent à ce genre de suivi, mais ne répertorient pas les données de façon systématique. À mon avis, cette lacune traduit une négligence bienveillante. Les ministères de la Santé ne veulent pas faire de suivi parce que, s'ils le faisaient, ils devraient prendre des mesures pour régler le problème. Alors, ils diraient qu'ils ne peuvent rien faire en raison de contraintes budgétaires.

C'est un cercle vicieux. En proposant ce projet de loi, nous tentons de trouver une solution, d'aller au cœur du problème et de mettre en pratique ce que les experts et moi-même considérons comme nécessaire au XXI^e siècle : un accès à l'eau potable pour tous les Canadiens.

Nous avons utilisé deux modèles. M. Schindler a mentionné que, selon les formules logarithmiques qu'il a préparées, il en coûte de deux à cinq milliards de dollars par année pour traiter les personnes qui se rendent à l'hôpital ou à d'autres établissements de santé après avoir consommé de l'eau de mauvaise qualité. Toutefois, l'Association médicale canadienne et d'autres organismes ont déterminé au moyen d'une autre formule qu'il y a environ 32 millions de cas de maladies attribuables à la consommation d'eau de mauvaise qualité chaque année au Canada. Personne n'a tenté de quantifier ce problème, quoique j'ai moi-même essayé, en communiquant avec des responsables de la santé publique. En tout, le coût se chiffre dans les milliards de dollars. Il s'agit non pas de gaspiller de l'argent que nous possédons, mais bien d'économiser de l'argent si nous faisons notre travail.

Le sénateur Lang et d'autres ont laissé entendre que cette question ne relève pas du gouvernement fédéral. Certains ont affirmé que les provinces et les municipalités font déjà un excellent travail à ce chapitre et ne voient donc pas pourquoi le gouvernement fédéral devrait intervenir.

Senator Lang should read about the Fathers of Confederation and our Constitution. In our Constitution, the purposes of the federal government were to provide not only laws in federal jurisdiction but also to ensure that provincial laws were properly implemented so that the public, which does not separate itself between the two levels of government, is treated fairly by both.

Is it important that we have oversight in this country? Yes, it is important. Will it be costly? I do not believe that it will be, in the long run. Do we have stimulus money to deal with this issue now? Yes, we have that money. Does the Government of Canada believe that public health is an issue? Yes, they do. Do they pass laws that outlaw certain contaminants? Yes, they have done so. This is the last part of the situation, and I will come to my ringing conclusion, if I may, on water scarcity.

We do not pay attention to water because in Canada we believe, and we have been taught in schools, that we have limitless water. However, water is not limitless. Last week, I met with an interesting group from Ducks Unlimited that is working on watersheds and water sources. Another bill will come forward that deals not only with downstream water, as does this bill, but also with the preservation of upstream water. The watershed bill — my sister bill — is before the Senate. Experts from the department said that we have to take a holistic approach and deal with the upstream and the downstream, which we will do with these two bills.

We discover in this country that while we have 8 per cent of the world's fresh water, much of it is polluted; but we do not know how much that is. In the Aboriginal communities, it is a disaster. No one can convince me that we have done a great job there. However, we have done a great job in Iraq and Afghanistan, where we have shipped mobile water systems, but not in Canada.

My point is that in every region of the country there is a serious problem, and I will not debate the boil water advisories. We do not keep track of those advisories and we had the debate in committee last time. One honourable senator said to me that the advisory is a good thing because it shows we are keeping track. Remember, we do not accumulate all the boil water advisories in the country, but we know that Aboriginal communities face boil water advisories every week, which means the water is bad.

Le sénateur Lang devrait lire les propos des Pères de la Confédération et la Constitution. Dans la Constitution, il est précisé que le gouvernement fédéral a le mandat de non seulement légiférer dans les domaines de compétence fédérale, mais également de faire en sorte que les lois provinciales soient mises en œuvre de façon adéquate pour que la population, qui reste la même sous les deux ordres de gouvernement, soit traitée équitablement par les deux.

Est-il important que le gouvernement fédéral exerce une surveillance dans notre pays? Oui, c'est important. Un tel mécanisme sera-t-il coûteux? Je ne crois pas qu'il le sera, à long terme. Disposons-nous des fonds de relance nécessaires pour nous attaquer dès maintenant à cette question? Oui, nous avons les fonds nécessaires. Le gouvernement du Canada se préoccupe-t-il de la santé publique? Oui, il s'en préoccupe. Adopte-t-il des lois qui interdisent l'utilisation de certains contaminants? Oui, il l'a fait. C'est la dernière partie de l'exposé, et j'arrive à ma conclusion retentissante, si vous le permettez, sur la rareté de l'eau.

Au Canada, nous accordons très peu d'attention à l'eau parce que nous croyons — et c'est ce que nous avons appris à l'école — que l'eau est une ressource inépuisable. Or, ce n'est pas le cas. La semaine dernière, j'ai rencontré des personnes très intéressantes qui travaillent pour Canards Illimités Canada et qui font des recherches sur les bassins hydrographiques et sur les sources d'eau. On étudie actuellement un autre projet de loi qui porte non seulement sur les eaux en aval, comme dans le cas du présent projet de loi, mais également sur la préservation des eaux en amont. Le projet de loi sur les bassins hydrographiques — que je parraine également — est étudié en ce moment par le Sénat. Des spécialistes du ministère ont déclaré que nous devons adopter une approche holistique et nous occuper à la fois des eaux en amont et des eaux en aval, ce que nous permettront de faire ces deux projets de loi.

Nous découvrons que, bien que 8 p. 100 des réserves mondiales d'eau douce se trouvent au Canada, une grande partie de cette eau est polluée. Toutefois, nous ignorons dans quelle proportion. Dans les collectivités autochtones, la situation est désastreuse. Personne ne peut me convaincre que nous avons fait du bon travail dans ces collectivités. En revanche, nous avons fait de grandes réalisations en Irak et en Afghanistan, où nous avons expédié des systèmes mobiles de distribution d'eau, mais il n'y a pas eu de telles réalisations au Canada.

Ce que je veux dire, c'est que, dans chaque région du pays, il y a un problème grave, et je ne m'engagerai pas dans un débat sur la question des avis d'ébullition d'eau. Nous ne faisons pas le suivi de ces avis, et le comité a tenu un débat sur cet aspect la dernière fois. L'un des sénateurs m'a dit que les avis d'ébullition étaient une bonne chose, car cela démontre que nous effectuons un suivi. Souvenez-vous : nous ne faisons pas le compte de tous les avis d'ébullition d'eau qui sont émis dans le pays, mais nous savons que les collectivités autochtones reçoivent des avis d'ébullition d'eau chaque semaine, ce qui signifie que la qualité de l'eau est mauvaise.

I have two last points: First, Ducks Unlimited said that because we have not preserved our wetlands, we have 20 per cent fewer wetlands today than we had 20 years ago. Water sources are decreasing. That means we have to be much more careful with the water we have.

Second, last week in *The Toronto Star*, an article indicated the amount of water utilized to produce one bottle of pop. Eight quarts of water are used for each bottle of pop. We are using water at an astonishing rate, and yet we are not preserving and safeguarding the water that goes to the essence of our health through drinking eight glasses of water per day.

We have good drinking water here every day, and we are okay. However, some of the Aboriginal communities and other major communities cannot be confident today that when they drink a glass of water it will be good for them. They cannot be satisfied that all the contaminants have been removed from the water. It is a mega crisis that will worsen before it improves unless the Senate of Canada helps to do something about it.

The Deputy Chair: Senator Grafstein, that information was most helpful.

Senator Merchant: Senator Grafstein, I know that you are passionate about this issue. I note your last comments about our utilization of clean drinking water. I water my lawn several times each week and wash laundry with clean drinking water. Is there a way for us to use less water? Would that save resources?

Senator Grafstein: That leads to a broader question. We have a belief in this country that we have limitless water. I live on a lake in Ontario. North of us, there are hundreds of lakes, but a number of them are polluted. We all do the same thing. For example, I have a swimming pool and I water my lawn, so I am not as conservation-minded as I should be.

When it comes to drinking water, I always have this big argument my wife. I tell her that I do not want to buy bottled water because the drinking water is good. Whenever I go to a restaurant, I say, "I want Chateau du tap." I want water from the tap.

My focus is on this particular bill. I have discovered that the narrower one's focus, the more successful one is. The issue here is narrow and precise. Dealing with water preservation is a different question. I hope to address that question in my other bill. I do not think water preservation is relevant to this particular bill. The issue here is, once we have the water, we must ensure we can drink it out of the tap and it is clean.

Senator Merchant: That was only an aside. My question was on the evidence from 2008 when the Federation of Canadian Municipalities was before you. They seemed to say that more

J'aimerais souligner deux derniers points : d'abord, des représentants de Canards Illimités Canada ont déclaré que, parce que nous n'avons pas préservé nos milieux humides, il y a aujourd'hui 20 p. 100 de moins de milieux humides qu'il y a 20 ans. Les ressources en eau diminuent. Nous devons donc protéger davantage les ressources hydriques existantes.

Ensuite, un article publié la semaine dernière dans le *Toronto Star* précisait la quantité d'eau utilisée pour produire une bouteille de boisson gazeuse. Huit litres d'eau sont nécessaires pour produire une seule bouteille de boisson gazeuse. Nous consommons de l'eau à un rythme effroyable, et, pourtant, nous ne préservons pas ni ne protégeons l'eau qui est essentielle à notre santé, les huit verres d'eau que nous devons boire chaque jour.

Ici, nous avons accès à de l'eau potable de qualité chaque jour, et nous nous portons bien. Toutefois, les membres de certaines collectivités autochtones et d'autres collectivités importantes ne peuvent être persuadés en tout temps que l'eau qu'ils boivent sera bonne pour eux. Ils ne peuvent être certains que l'eau ne contient plus aucun contaminant. Il s'agit d'une crise majeure qui s'aggravera au lieu de s'améliorer, à moins que le Sénat du Canada intervienne dans ce dossier.

Le vice-président : Sénateur Grafstein, votre exposé a été des plus instructifs.

Le sénateur Merchant : Sénateur Grafstein, je sais que ce sujet vous passionne. Je prends acte de vos commentaires précédents concernant notre utilisation de l'eau potable saine. J'arrose ma pelouse plusieurs fois par semaine et je fais ma lessive avec de l'eau potable saine. Y a-t-il une façon, pour nous, d'utiliser moins d'eau? Est-ce que cela permettrait de protéger la ressource?

Le sénateur Grafstein : Vos questions touchent une question plus générale. Nous avons tendance à croire, dans notre pays, que nous avons accès à une quantité illimitée d'eau. Je vis au bord d'un lac, en Ontario. Il y a, juste au nord, des centaines de lacs, mais un certain nombre d'entre eux sont pollués. Nous agissons tous de la même façon. Par exemple, j'ai une piscine et j'arrose ma pelouse, ce qui signifie que je ne suis pas aussi soucieux de la conservation que je pourrais l'être.

En ce qui concerne l'eau potable, j'ai toujours ce grand débat avec ma femme. Je lui dis que je ne veux pas acheter d'eau embouteillée parce que l'eau potable est bonne. Quand je vais au restaurant, je demande toujours le « Château Robinet ». Je veux de l'eau du robinet.

Je me concentre plus particulièrement sur ce projet de loi. J'ai constaté que, plus une personne se concentre sur quelque chose de précis, plus elle réussit. La question que nous étudions est précise et limitée. La conservation de l'eau est une question tout à fait distincte. J'espère m'en occuper grâce à mon autre projet de loi. Je ne crois pas que la conservation de l'eau est pertinente dans le contexte du présent projet de loi. L'enjeu du projet de loi actuel, c'est de nous assurer que, une fois que nous avons l'eau, celle-ci est saine et que nous pourrions la boire dès qu'elle sort du robinet.

Le sénateur Merchant : C'était seulement un aparté. Ma question concernait les données de 2008, quand la Fédération canadienne des municipalités comparaisait devant vous. Les

regulations cannot solve a problem that comes down to overstressed fiscal resources and capacity. Municipalities believe it does not matter how good guidelines and standards are if they do not have the fiscal or human resource capacity to meet the guidelines.

You have spoken with municipalities. Are some of them supporting you? What is the status of this discussion?

Senator Grafstein: No, I think I tried to explain the situation with municipalities. My own city of Toronto has to renovate its water system to maintain its excellence. It has not undertaken that renovation. There was no request by the City of Toronto in this current round of stimulus spending. There are criteria for every municipality to ask for money from the federal government. I know it will be forthcoming, if requested. The City of Toronto requested street cars in the current round. This problem is not a financial one in the sense that money is available presently to renovate their systems if they chose.

The real issue is whether the federal government is prepared to expand its scientific efforts to ensure they can deliver online, on-time test results. We have a public health organization currently in Winnipeg. If New York City can provide scientists to do this testing, there is no reason why this testing cannot happen across the country.

We are about to approve the Cree bill, and I spoke to the Cree chiefs yesterday. Clean water is part of their priority. They think they will have funding in place. They are concerned they may not have proper training mechanisms or testing. It is not only the cost of the water system itself; it is the maintenance and operation of the system on a constant basis.

We could do this. It would not be new money. Ultimately, I think it would save money, time and energy. You have to put the health losses together with the costs. If you work it all out as Professor Schindler did, there would be a cost benefit. It is up to the departments to do that, but it is all over the place currently.

The Deputy Chair: We have seven people on the list and we are targeting ten o'clock to finish.

Senator Grafstein: I will be briefer.

Senator Neufeld: I will try to be brief too, Chair.

Regarding bottled water in Toronto, to be perfectly honest, even if the federal government created standards, there will still be bottled water in Toronto. People like bottled water for whatever reason.

responsables de la Fédération semblaient dire que des règlements supplémentaires ne pouvaient venir à bout d'un problème qui était attribuable, en fait, à des capacités et à des ressources financières utilisées à l'extrême. Selon eux, il ne servait à rien d'avoir d'excellentes normes et lignes directrices si l'on n'a pas les ressources humaines ou financières pour les respecter.

Vous avez discuté avec les représentants des municipalités. Est-ce que certains d'entre eux vous soutiennent? Où en sont rendues ces discussions?

Le sénateur Grafstein : Non, je crois que j'ai essayé d'expliquer la situation aux municipalités. Ma propre ville, la Ville de Toronto, doit rénover son réseau d'alimentation en eau pour en garantir l'excellence. Elle n'a pas encore entrepris ces rénovations. En fait, la Ville de Toronto n'a présenté aucune demande à cet effet dans le contexte des dépenses à prévoir pour les mesures de stimulation. Il existe des critères qui permettent à chaque municipalité de demander de l'argent au gouvernement fédéral. Je sais que cela viendra, si la demande est faite. La Ville de Toronto a présenté, dans le cadre de la ronde actuelle, une demande pour des tramways. Ce n'est pas un problème de nature financière puisqu'il y a, actuellement, de l'argent disponible pour rénover le réseau, si la ville le souhaite.

La véritable question, c'est de savoir si le gouvernement fédéral est prêt à faire plus d'efforts sur le plan scientifique pour être certain de pouvoir fournir les résultats des examens en direct et en temps opportun. Nous avons actuellement un organisme qui s'occupe de santé publique à Winnipeg. Si la Ville de New York peut fournir des scientifiques pour effectuer les examens, il n'y a aucune raison pour que nous ne réussissions pas à effectuer ces examens partout au pays.

Nous sommes sur le point d'approuver le projet de loi sur les Cris, et j'ai parlé avec les chefs cris, hier. L'eau saine est une de leurs priorités. Ils estiment qu'ils pourront avoir le financement requis. Ils craignent toutefois de ne même pas avoir les mécanismes de formation appropriés ou les examens pertinents. Il n'y a pas que le coût du réseau de distribution d'eau en tant que tel; il y a aussi les coûts d'entretien et de fonctionnement en permanence du réseau.

Nous pouvons le faire. Il n'y a pas de nouveaux fonds à investir. Au bout du compte, je crois que cela nous permettrait d'épargner de l'argent, du temps et de l'énergie. Il faut inclure les problèmes de santé dans les coûts. Si vous réalisez le tout de la façon dont M. Schindler l'a décrit, il y aurait un ratio coûts-avantages. Il incombe aux ministères de s'en occuper, mais c'est un sujet courant à l'heure actuelle.

Le vice-président : Il y a encore sept personnes qui doivent parler, et nous souhaitons terminer à 10 heures.

Le sénateur Grafstein : Je vais être plus bref.

Le sénateur Neufeld : Je vais essayer d'être bref aussi, monsieur le président.

Au sujet de l'eau embouteillée à Toronto, je dirais, pour être tout à fait honnête, que, même si le gouvernement fédéral crée des normes, il y aura toujours de l'eau embouteillée à Toronto. Les gens aiment l'eau embouteillée, pour quelque raison que ce soit.

If plastics are completely banned at some time, bottled water may be reduced or bottlers may change to glass. Bottled water is used all over the country, all over North America and all over the world. It will continue regardless of what regulations are in place. I agree that over-use is not something covered in this bill.

You talk about First Nations bands. I do not disagree that there are problems. We have a First Nations member here that can relate to that situation. However, I do not think all reserves have bad water.

I will speak about the constituency I live in. I do not know it 100 per cent, but I have lived there all my life. There are seven bands. I had regular contact with the chiefs and councillors over many years as a Member of the Legislative Assembly there. I do not recall them ever telling me their water was polluted. They live in a huge part of British Columbia. From that experience, I do not think all First Nations reserves have water problems.

I want to go back to the federal government role. There is a saying that as long as they put regulations in place, the world will be safe. I tend not to believe that. I will tell you why: I lived in Fort Nelson, British Columbia for 19 years. The federal government put in a water and sewer system. The community was unincorporated when they installed the system. They used a settlement pond for the sewer and the outfall ran into the Muskwa River above the outtakes. I do not believe the federal government has all the wisdom all the time to put things into place that are great for people.

You may be correct in this information. You say Canada has eight per cent of the world's water and it is mostly polluted. Are there absolute statistics that say that? Some water is polluted that humans have not touched. We know that. To say those things strikes fear in people's hearts. The Walkerton issue woke up many people across Canada.

I believe we have a good system in British Columbia. Is it perfect? No. Would it be perfect if a federal government system came in? No. It would be another set of regulations on top of the ones the province already has. The provinces and municipalities work well together.

Your example of Toronto not applying for stimulus money for their water system is interesting in that a person from the federal government — a senator — is starting to talk about what Toronto should do with stimulus money. That is why we elect councils. I do not know why Toronto did not apply for the money, but for some reason they had other priorities. They must have felt their

Si l'on devait décider de bannir entièrement le plastique à un moment ou à un autre, il y aurait peut-être moins d'eau embouteillée, ou les bouteilles seraient peut-être en verre. L'eau embouteillée est consommée partout au pays, partout en Amérique du Nord et partout dans le monde. Cette situation ne changera pas, quels que soient les règlements en vigueur. Je reconnais que le projet de loi n'aborde pas la question de la surutilisation.

Vous avez parlé des bandes des Premières nations. Je ne nie pas le fait qu'il y a des problèmes. Nous avons, ici, un membre des Premières nations qui comprend bien la situation. Toutefois, je ne crois pas que ce soit toutes les réserves qui ont de la mauvaise eau.

Je vais parler de la circonscription dans laquelle je vis. Je ne la connais pas parfaitement, mais j'y ai vécu toute ma vie. On y trouve sept bandes. J'ai eu, au cours des nombreuses années pendant lesquelles j'ai occupé le poste de député à l'Assemblée législative de cette circonscription, de nombreux contacts avec les chefs et les conseillers. Je ne me souviens pas qu'ils m'aient jamais dit que leur eau était polluée. Ils vivent au sein d'un vaste territoire, en Colombie-Britannique. C'est pour cette raison que je ne crois pas que toutes les réserves des Premières nations aient des problèmes d'eau.

Je veux revenir au rôle du gouvernement fédéral. On dit que, tant qu'il adopte des règlements, le monde sera un endroit sûr. Je ne crois pas beaucoup à cela, et je vais vous dire pourquoi. Je vis à Fort Nelson, en Colombie-Britannique, depuis 19 ans. Le gouvernement fédéral a installé un réseau d'égout et de distribution d'eau. Quand le réseau a été installé, la collectivité n'était pas constituée en société. Pour l'égout, ils ont utilisé un bassin de sédimentation, et l'émissaire coulait dans la rivière Muskwa, en amont des chutes. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral soit toujours en mesure de prendre les décisions les plus sages pour le peuple.

Vos données sont peut-être exactes. Vous prétendez que le Canada possède 8 p. 100 de l'eau de la planète et qu'une majeure partie de celle-ci est polluée. Y a-t-il des statistiques absolues qui confirment vos dires? Parfois, de l'eau est polluée même si aucun être humain n'y a déjà touché. Il s'agit là d'un fait connu. De telles affirmations suscitent de la peur chez les gens. Le problème de Walkerton a réveillé bien des gens partout au Canada.

Je crois que nous avons un très bon réseau en Colombie-Britannique. Est-ce qu'il est parfait? Non. Est-ce qu'il serait parfait s'il relevait du fédéral? Non. Il y aurait simplement une autre série de règlements qui viendraient s'ajouter aux règlements provinciaux déjà en vigueur. Les provinces et les municipalités collaborent très bien.

L'exemple que vous donniez au sujet de Toronto, qui ne présente pas de demande de financement de stimulation de son réseau de distribution d'eau, est intéressant puisqu'on se retrouve avec un représentant du gouvernement fédéral — un sénateur — qui commence à parler de ce que Toronto devrait faire avec l'argent destiné à des mesures de stimulation. C'est pour cette

water was okay or they would have done something. It demonstrates that in the federal world we sometimes say that as long as it comes from us, it is the right thing to do.

I think we should leave the situation as it is. I am not in favour of putting more regulations in place. As Senator Merchant said, more regulation does not mean we will have good clean water simply because we have more regulations. I believe the provinces have responsibility, they should take that responsibility and I think they are taking it. I do not think you can go to any provincial politician who will say they do not care about clean drinking water. I think that is wrong. They are like us.

I will go back to First Nations reserves. The federal government has responsibility for them. Why is the situation so terrible? Maybe that is where we should start. Why do you not start there?

Senator Grafstein: I believe in equality. The problem is not only in reserves. I cannot think of a province that does not have water problems both in urban and smaller communities.

You have raised two issues to which I will respond. First, this is not another set of regulations. The federal government already provides voluntary guidelines that the provinces turn into their standards. The Auditor General says they are a patchwork quilt across the country and they are not up to standard. The regulations and guidelines that the federal government provides to the provinces to develop their guidelines are out of date.

Therefore, the guidelines you are talking about in your province are out of date. The public health officer in Vancouver happens to be a relative of mine. She is an outstanding woman. I discussed this problem with her. I will not quote her, but I can tell you that the City of Vancouver once did an analysis for one year and found that 17,000 people were sick from bad drinking water in the City of Vancouver. Senator, I hope you will go back to British Columbia, Vancouver and Fort Nelson, and ask for the number of boil-water advisories in your province at this moment.

This bill is not redundant regulation; this bill improves the regulatory standard for the provinces, the federal government and the Aboriginal communities. There is a problem in British Columbia. The way to test is to find out the number of boil-water advisories. The problem is that British Columbia, which is no different from any other province, does not publish the boil-water advisories regularly. In the United States, they can punch in their 905 code and access the most recent boil-water advisory from the federal government that week in their own community.

raison que nous élistons des conseils. Je ne sais pas pourquoi Toronto n'a pas présenté de demande pour avoir ces fonds, mais, de toute évidence, la ville avait d'autres priorités. J'imagine qu'on estimait que le réseau d'eau était convenable, sinon, on aurait fait quelque chose. Cet exemple prouve que, à l'échelon fédéral, nous affirmons parfois que, si une idée vient de nous, elle est bonne.

Je crois qu'il faudrait maintenir l'état actuel des choses. Je ne suis pas en faveur de l'adoption d'autres règlements. Comme l'a dit le sénateur Merchant, de nouveaux règlements ne garantiront pas que nous aurons une bonne eau saine simplement parce que nous aurons plus de règlements. Je crois que les provinces ont des responsabilités qu'elles doivent assumer, et je crois qu'elles le font. Je ne crois pas que vous pourriez trouver un membre de la classe politique provinciale qui pourrait vous dire qu'il ne se préoccupe pas de l'eau potable saine. Ce serait faux que de le prétendre. Chacun d'eux est comme nous.

Je vais revenir à la question des réserves des Premières nations. Le gouvernement fédéral a des responsabilités envers elles. Pourquoi la situation est-elle si terrible? C'est peut-être par cette question que nous devrions commencer. Pourquoi ne commencez-vous pas par répondre à cette question?

Le sénateur Grafstein : Je crois en l'égalité. Le problème n'existe pas seulement au sein des réserves. Je ne connais aucune province qui n'a pas des problèmes avec l'eau en région urbaine et dans des collectivités plus petites.

Vous avez soulevé deux enjeux auxquels j'aimerais réagir. D'abord, il ne s'agit pas d'une autre série de règlements. Le gouvernement fédéral fournit déjà des lignes directrices de nature volontaire que les provinces adaptent pour en faire des normes. La vérificatrice générale soutient qu'elles forment un ensemble disparate à l'échelle du pays et qu'elles ne sont pas conformes aux règles de l'art. Les lignes directrices et les règlements que le gouvernement fédéral fournit aux provinces pour qu'elles élaborent leurs lignes directrices sont dépassés.

En conséquent, les lignes directrices dont vous parlez, qui sont en vigueur dans votre province, sont dépassées. Il se trouve que l'agente de santé publique de Vancouver fait partie de ma famille. C'est une femme exceptionnelle. J'ai discuté du problème avec elle. Je ne peux pas citer ses paroles, mais je peux vous dire que la Ville de Vancouver a procédé, une fois, à une analyse pendant une durée d'un an, et a découvert que 17 000 personnes avaient été malades parce qu'elles avaient bu une eau potable de mauvaise qualité dans la Ville de Vancouver. Sénateur, j'espère que vous retournerez en Colombie-Britannique, à Vancouver et à Fort Nelson et que vous demanderez le nombre d'avis d'ébullition de l'eau en vigueur dans votre province à ce moment.

Le projet de loi n'est pas un règlement superflu; il améliore la norme de réglementation pour les provinces, pour le gouvernement fédéral et pour les collectivités autochtones. Il y a un problème en Colombie-Britannique. La meilleure façon de le savoir, c'est de découvrir le nombre d'avis d'ébullition de l'eau. Le problème, c'est que la Colombie-Britannique, comme les autres provinces, d'ailleurs, ne publie pas les avis d'ébullition de l'eau de façon régulière. Aux États-Unis, les gens peuvent composer leur code 905 et accéder aux avis d'ébullition de l'eau les plus récents

They can decide if that week their drinking water is safe for their kids. That is what the federal government has done, and we can do it by high-speed easy technology.

In British Columbia, the problem is not only in the Aboriginal communities. By the way, we knew there was a problem in the Nisga'a communities because we had the debate when the bill was adopted. They had a real problem but they said they would address it. It had not been addressed. Fort Nelson had a drinking water problem. There were boil-water advisories in Fort Nelson. I am not sure how recent that data is.

In Vancouver, whenever there is a storm or rain there is a problem with drinking water. The problem is that there is no public constituency to cry out against this situation.

Senator Neufeld: I did not say it was perfect, Senator Grafstein. I said we have problems and there are boil-water advisories. I do not care what kind of regulations or standards we put into place across Canada, boil-water advisories will still happen.

Senator Grafstein: I do not disagree with that statement either.

Senator Lang: I want to put one thing on the record. In your opening remarks you referred to me in respect to reading the Charter and the Constitution and how it is designed to treat everyone equally. Yes, it is designed to treat everyone equally, but I am also from the West and I experienced the National Energy Program. I can tell you that we were not treated equally.

Senator Grafstein: I do not disagree with that either.

Senator Lang: There is another thing I want to leave on the record. I appreciate the senator's enthusiasm and commitment to the cause but, for the record, in my research it is not a crisis and is not a mega-problem within Canada. There are problems and they have to be rectified, but I think the record should be corrected with regard to the audit that I believe you referred to in the 2005 Report of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development. A report has been brought forward since then. The report made two points about the improvements that have been made. It says that the government now has a process in place to set priorities with plans and timelines for regularly updating the guidelines for Canadian drinking water quality and for producing new guidelines as appropriate.

The update further goes on to say that the process also addresses the backlog that Senator Grafstein referred to of old guidelines in need of review, and the department has updated a significant number of guidelines since 2005.

émis par le gouvernement fédéral, pour la semaine en cours dans leur collectivité. Ils peuvent décider si, cette semaine-là, leur eau potable est saine pour leurs enfants. C'est ce que le gouvernement fédéral a fait, et nous pouvons le faire grâce à la technologie haute vitesse très simple à utiliser.

En Colombie-Britannique, le problème ne touche pas seulement les collectivités autochtones. En passant, nous savions qu'il y avait un problème au sein des collectivités Nisga'a parce que nous en avons discuté au moment où le projet de loi a été adopté. Les collectivités avaient un véritable problème et ont dit qu'elles s'en occuperaient. Elles ne l'ont pas fait. Fort Nelson avait un problème avec l'eau potable. Il y avait des avis d'ébullition de l'eau à Fort Nelson. Je ne sais pas à quel point les données sont à jour.

À Vancouver, dès qu'il y a une tempête ou de la pluie, il y a un problème avec l'eau potable. Le problème, c'est qu'il n'y a aucun groupe intéressé à dénoncer la situation sur la place publique.

Le sénateur Neufeld : Je n'ai pas dit que le réseau est parfait, sénateur Grafstein. J'ai dit qu'il y avait des problèmes et qu'il y a des avis d'ébullition de l'eau. Quel que soit le type de règlements ou de normes que nous mettrons en vigueur au Canada, il y aura toujours des avis d'ébullition de l'eau.

Le sénateur Grafstein : Ce n'est pas faux.

Le sénateur Lang : Il y a une chose que j'aimerais mentionner aux fins du compte rendu. Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de moi et vous avez dit que je devrais lire la Charte et la Constitution et vous avez mentionné qu'elles visent à garantir un traitement équitable à tous. Oui, elles visent à garantir un traitement équitable à tous, mais je viens de l'Ouest et j'ai connu le Programme énergétique national. Je peux vous assurer que nous n'étions pas traités de façon équitable.

Le sénateur Grafstein : Ce n'est pas faux, non plus.

Le sénateur Lang : Il y a une autre chose que j'aimerais voir figurer dans le compte rendu. Je suis conscient de l'enthousiasme et de l'engagement dont fait preuve le sénateur envers cette cause, mais, selon mes recherches, et pour le compte rendu, la question de l'eau ne constitue pas une crise ni un problème majeur au Canada. Il y a des problèmes, et il faut les régler, mais je crois qu'il faut corriger le compte rendu au sujet de la vérification à laquelle, je crois, vous avez renvoyé, dans le Rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable de 2005. Un autre rapport a été publié depuis. Dans le rapport, on mentionnait deux aspects concernant les améliorations apportées. On y disait que le gouvernement disposait maintenant d'un processus lui permettant de déterminer les priorités, y compris les plans et les délais pour la mise à jour fréquente des lignes directrices concernant la qualité de l'eau potable au Canada et l'élaboration de nouvelles lignes directrices, au besoin.

Dans le rapport le plus récent, on dit aussi que le processus permet de rattraper le retard concernant l'examen des anciennes lignes directrices, retard qu'a mentionné le sénateur Grafstein; d'ailleurs, le ministère a mis à jour un bon nombre de lignes directrices depuis 2005.

It is important for the record to show that improvements are being made. The big question here is whether a federal agency should be put into place, the costs related to that agency, and whether it would improve the situation we presently have. The reality is that although there may be different standards across the country, I am told — and I have no reason to disbelieve it — that the standards in place across the country are some of the highest in the world. The provinces and territories should receive some credit.

Senator Neufeld made a valid point in respect to the reserves across this country. The situation in some of these areas is sad, there is no question. However, as Senator Neufeld said, and I reinforce this statement — it goes back to Senator Grafstein's premise that if the federal government does it it will solve the problem — the fact is that the federal government has been responsible for these reserves ever since their inception. If anyone sits around this table and says the federal government did a good job, I want to hear it.

Meanwhile, last year the Government of Canada — and this point is important for viewers out there to realize — invested \$330 million in water treatment and other aspects for updating their reserves. This year there is \$500 million — one half a billion dollars — to be implemented over the next two years in Native communities across the country. Part of that money is for water treatment where it is needed.

Steps are being taken in that direction. Further, the federal government is working with the First Nations to implement a policy for guidelines for the purposes of water treatment in the reserves across this country. Steps are being taken.

Will a new federal agency improve this situation? At the end of the day, we have a system in place that in my research is working, and I think Senator Grafstein can take some credit for that, because of highlighting this problem as an issue.

My question is: How do we go ahead and implement this legislation without the provinces concurring? I realize we can say we have constitutional responsibilities, but the provinces are not in favour of a federal agency. Why would we start another conflict with the provinces when we are in a situation such as this recession? Why would we proceed over and above the consent of the provinces?

Senator Grafstein: We already did, last week. The delivery systems for health and science are essentially at the provincial level. Obviously, to protect public health because of human pathogens, the federal government decided the provinces were not doing a good job in human pathogens in research. We have already done that.

Il est important de souligner, pour le compte rendu, qu'il y a des améliorations qui sont apportées. La grande question à laquelle nous devons répondre est la suivante : devrait-on mettre sur pied un organisme fédéral? Il faut aussi déterminer les coûts associés à cet organisme et se demander s'il permettrait d'améliorer la situation actuelle. Il faut bien le dire : même si les normes varient d'une région à l'autre du pays, j'ai entendu dire — et je n'ai aucune raison d'en douter — que les normes en vigueur au pays sont parmi les plus strictes au monde. Il faudrait reconnaître le mérite des provinces et des territoires.

Le sénateur Neufeld a soulevé un point pertinent quand il a parlé des réserves du pays. Il n'y a aucun doute : la situation, dans certaines de ces régions, est bien triste. Cependant, comme l'a dit le sénateur Neufeld, et comme je le souligne aussi — cela concerne l'hypothèse du sénateur Grafstein selon laquelle si le gouvernement fédéral agit, cela réglerait le problème — le fait est que le gouvernement fédéral a été responsable de ces réserves depuis le tout début, depuis leur création. Si quelqu'un, ici présent, est prêt à dire que le gouvernement fédéral a fait du bon travail, je veux l'entendre.

Pendant ce temps, l'an dernier, le gouvernement du Canada — et il faut que ceux qui nous observent en soient conscients — a investi 330 millions de dollars dans le traitement de l'eau et dans d'autres aspects pour mettre à niveau les réserves. Cette année, on a prévu 500 millions de dollars — un demi-milliard de dollars — qui seront investis au cours des deux prochaines années dans les collectivités autochtones partout au pays. Une partie de cette somme sera consacrée au traitement de l'eau, au besoin.

Des pas sont faits dans cette direction. En outre, le gouvernement fédéral collabore avec les Premières nations pour mettre en œuvre une politique en matière de lignes directrices pour le traitement de l'eau dans les réserves partout au pays. Des mesures sont prises.

Est-ce qu'un nouvel organisme fédéral permettrait d'améliorer la situation? Au bout du compte, nous disposons de réseaux qui, d'après ce que j'en sais, fonctionnent, et je crois que c'est en partie grâce au sénateur Grafstein puisqu'il a souligné l'importance du problème.

Ma question est la suivante : comment pouvons-nous aller de l'avant et adopter cette mesure législative sans l'approbation des provinces? Je sais que nous pouvons dire que nous avons des responsabilités constitutionnelles, mais les provinces ne sont pas en faveur d'un organisme fédéral. Pourquoi devrions-nous créer un autre conflit avec les provinces alors que nous sommes actuellement en récession? Pourquoi déciderions-nous d'aller de l'avant sans le consentement des provinces?

Le sénateur Grafstein : Nous l'avons déjà fait, la semaine dernière. Le réseau de services de santé et de services scientifiques relève essentiellement du provincial. Cependant, de toute évidence, pour protéger la santé publique à cause des agents pathogènes humains, le gouvernement fédéral a déterminé que les recherches effectuées par les provinces au sujet de ces agents pathogènes humains n'étaient pas adéquates. Nous l'avons déjà fait.

Thank you so much for that compliment. This committee has done a great job in educating not only the federal government but the public about the need for clean drinking water. This committee has made an impact through television and otherwise. By the way, this federal agency is not new. That is the point. It is the existing federal agency that already regulates bottled water and ice. There is no difference between ice and water; ice is frozen water. We regulate ice but not clean drinking water. We regulate pop but not clean drinking water. We regulate drinking water in the parks, but we do not regulate drinking water with enforceable regulation in the Aboriginal communities: national parks, yes; Aboriginal communities, no.

Back to your update, yes, "guidelines have improved." There is no question about that. Yes, there has been significant improvement, but statistically the improvement is nowhere close to where it should be. Yes, in some parts of the country we have excellent standards. I do not question that.

I represent Ontario. I love my province, and I think we have done a great job in many ways, but when it comes to drinking water, to this day I do not think we have done a great job. At the end of the day, the senator and I are not too far apart here. The only question is how to get the job done. This bill is not an additional round of regulation.

Senator Lang: I am concerned about the terminology used here: that it is a mega-problem; that it is a crisis in the country. I am thinking of the viewers out there. If it is a crisis across the country, why is it that the only one I have heard it from is from Senator Grafstein? I have not heard it from the provinces and municipalities, and they are responsible for clean drinking water.

Senator Grafstein: It is not me. All I am doing is echoing the views of the Walter Gordon report, of the Auditor General and of the scientists. Two hundred scientists recently issued a report on the subject of drinking water. It is not me. The problem is that the message has not been heard. The federal government, because of a lot of other things going on, has not decided that this is one problem it can solve. The provinces, frankly, take pride in the progress they have made since Walkerton. In my view, Newfoundland and Labrador does not meet the minimum standards of testing that they should, but they have drastically improved. They have gone from zero to better, but it should be much better. We are talking about public health here.

Senator Brown: Senator Grafstein, I remember discussions about Newfoundland and Labrador last year. We had, I believe, the water commissioner before us, who told us that they have the largest number of boil water advisories of any province, for the simple reason that they are mostly on wells. When it rains, those

Je vous remercie du compliment. Le comité a fait un travail considérable d'éducation du gouvernement fédéral, mais aussi du grand public, à propos de l'importance d'une eau potable saine. Le comité a joué un rôle par la télévision et par d'autres moyens. En passant, cet organisme fédéral n'est pas nouveau. C'est ce qu'il faut comprendre. Il s'agit de l'organisme fédéral qui s'occupe déjà de la réglementation de l'eau embouteillée et de la glace. Il n'y a pas de différences entre la glace et l'eau; la glace, c'est de l'eau gelée. Nous avons un règlement sur la glace, mais nous n'avons pas de règlement sur l'eau potable saine. Nous réglementons les boissons gazeuses, mais pas l'eau potable saine. Nous réglementons l'eau potable dans les parcs, mais il n'y a pas de règlement exécutoire qui s'applique à l'eau potable dans les collectivités autochtones; dans les parcs nationaux, d'accord, mais pas dans les collectivités autochtones.

En ce qui concerne la version la plus récente du rapport, il est vrai que les lignes directrices se sont améliorées. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Oui, il y a eu d'importantes améliorations, mais, d'un point de vue statistique, celles-ci sont, de loin, insuffisantes. Oui, dans certaines régions du pays, il y a d'excellentes normes. Je ne le nie pas.

Je représente l'Ontario. J'adore ma province, et je crois que nous avons fait du bon travail dans de nombreux secteurs, mais pour ce qui est de l'eau potable, je ne crois pas que nous avons fait du bon travail, à ce jour. Au bout du compte, le sénateur et moi sommes à peu près du même avis à ce sujet. Il s'agit seulement de trouver une façon d'accomplir le travail qu'il reste à faire. Ce projet de loi ne constitue pas une nouvelle série de règlements.

Le sénateur Lang : Ce qui me préoccupe, dans le cas présent, ce sont les termes employés : c'est un problème majeur; c'est une crise dans tout le pays. Je pense aux gens qui nous écoutent. S'il y a une crise partout au pays, pourquoi n'y a-t-il que le sénateur Grafstein qui en parle? Je n'ai pas entendu de représentants des provinces ou des municipalités parler de cette crise, et pourtant, ils sont responsables de l'eau potable saine.

Le sénateur Grafstein : Ce n'est pas moi. Tout ce que je fais, c'est répéter les opinions exprimées dans le rapport de Walter Gordon, dans le rapport de la vérificatrice générale et par les scientifiques. Deux cents scientifiques ont récemment publié un rapport sur l'eau potable. Ce n'est pas moi. Le problème, c'est que le message n'a pas été entendu. Le gouvernement fédéral a décidé qu'il s'agissait d'un problème qu'il ne peut régler parce qu'il s'occupe de beaucoup d'autres questions. Franchement, les provinces sont fières des progrès qu'elles ont accomplis depuis Walkerton. À mon avis, Terre-Neuve-et-Labrador ne respecte pas les normes minimales en matière d'examen, mais sa situation s'est nettement améliorée. La province est passée de rien du tout à un peu mieux, mais sa situation devrait être bien meilleure. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une question de santé publique.

Le sénateur Brown : Sénateur Grafstein, je me souviens des discussions que nous avons eues l'an dernier à propos de Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons accueilli, si je me souviens bien, la commissaire de l'eau, qui nous avait dit que, si sa province est celle qui compte le plus d'avis d'ébullition de l'eau, c'est simplement

wells contain sediment that takes them beyond what normally is considered potable water. As a result, they are told they should boil their water.

When the commissioner was asked why they did not put in more strict regulations with regard to chlorine, her answer was that the people of Newfoundland and Labrador do not like chlorine, and they would rather boil their water than add chlorine to it. That is one answer to my concern.

With regard to Alberta, despite the fact that cities like Calgary and Edmonton have extremely good water systems, they can be overrun in less than 24 hours with high rainfall. Only a few years ago, Calgary had almost 24-hour rainfall in a period of about three days. Their water system absolutely could not handle the filtration because of the excessive amount of water, so the city limited the amount of water people could use. They could not wash their car, water their lawn, and so forth. The lawns were probably saturated anyway. That was their answer, until they could reduce the sediments and until they could handle that amount of filtration. However, no one in Calgary ever became sick as a result.

That situation happens, I think, right across this country. Any time we have unexpected rainfall, water systems will have problems. The people who are at the door of where the water leaves the plant are responsible.

In the Walkerton system, the people responsible were not responsible. Some of them were charged criminally because they did not treat the water properly and some people in Walkerton died. I do not think there is any dispute about that problem.

All I am saying is that 99 per cent of our water systems in Canada are handled properly by the people who are charged with looking after them. If we have a bad system, do you not agree that it is within the Aboriginal communities? We hear that all the time. We have been hearing it for years.

Why do we not focus the regulatory bill on the Aboriginal Peoples, where we have more federal control than any other place, and determine that we will apply the act to the Aboriginal Peoples to ensure they are supplied with the kind of filtration and water purification that is needed, no matter what the cost, and get it done?

That is a small part of the water system in this country. I think we can afford to do that easily and apply this act to the Native act, whether it is still called the Indian Act or whatever. We can apply the regulations to that source, and if we find other areas

parce qu'elle tire essentiellement son eau de puits. Quand il pleut, les sédiments que contiennent ces puits atteignent un niveau qui dépasse celui d'une eau considérée comme potable. En conséquence, on recommande aux gens de faire bouillir leur eau.

Quand nous avons demandé à la commissaire la raison pour laquelle la province n'adoptait pas des règlements plus sévères au sujet du chlore, elle a répondu que les habitants de Terre-Neuve-et-Labrador n'aimaient pas le chlore et préféraient faire bouillir leur eau que d'y ajouter du chlore. Cette réponse vient dissiper mes préoccupations.

En ce qui concerne l'Alberta, bien que des villes comme Calgary et Edmonton aient d'excellents réseaux de filtration d'eau, ceux-ci peuvent être engorgés par d'importantes pluies pendant moins de 24 heures. Il y a tout juste quelques années, il a plu pendant presque 24 heures sur trois jours à Calgary. Le réseau de distribution d'eau ne parvenait absolument pas à filtrer toute cette eau excédentaire, ce qui fait que la ville a dû limiter la quantité d'eau que les gens pouvaient utiliser. Ils ne pouvaient pas laver leur voiture, arroser leur pelouse, et cetera. Les pelouses étaient probablement saturées, de toute façon. C'est de cette façon que la ville a réagi en attendant d'être en mesure de réduire la quantité de sédiments et de filtrer toute l'eau. Toutefois, personne n'est tombé malade à Calgary à cause de cette situation.

Ce genre de situation se produit un peu partout au pays, je crois. Chaque fois qu'il y a des pluies inattendues, les réseaux de distribution d'eau connaissent des difficultés. Les gens qui se trouvent au point où l'eau quitte l'usine sont responsables.

Dans le cas de Walkerton, les personnes responsables n'étaient pas responsables. Certaines d'entre elles ont été accusées au criminel parce qu'elles ne s'étaient pas occupées adéquatement du traitement de l'eau et que des personnes étaient mortes à Walkerton. Je crois qu'il y avait incontestablement là un problème.

Tout ce que je dis, c'est que 99 p. 100 de nos réseaux de distribution d'eau, au Canada, sont surveillés adéquatement par les personnes chargées de le faire. S'il y a un réseau qui fonctionne mal, n'êtes-vous pas d'accord pour dire que c'est le réseau que nous trouvons dans les collectivités autochtones? C'est ce que nous entendons constamment. Nous en entendons parler depuis des années.

Pourquoi le projet de loi ne mettrait-il pas l'accent sur les peuples autochtones, là où le gouvernement fédéral a plus de contrôle qu'ailleurs, et pourquoi ne déciderions-nous pas d'appliquer la Loi aux peuples autochtones afin de nous assurer qu'ils ont accès à des méthodes appropriées de purification et de filtration de l'eau, quel qu'en soit le coût, et pourquoi n'agissons-nous pas?

Il s'agit d'une petite partie du réseau de distribution de l'eau du pays. Je crois que nous pourrions facilement nous permettre de le faire et d'appliquer cette loi à la Loi sur les Autochtones, ou à la Loi sur les Indiens, quel que soit le nom qu'elle portera. Nous

that consistently have unsafe water, then we can apply the regulations there as well. However, I cannot see implementing a regulatory act across this country because of one situation.

Senator Grafstein: I do not disagree with much of what Senator Brown has said. Let us look at Calgary and Edmonton. I agree with you that sometimes the situation is due to weather, and sometimes there are boil water advisories. I disagree with you that there are no health problems as a result of that situation, for two or three days, because a lot of people shrug it off and do not address the situation or report the cases. That was the point of Schindler and others; that we do not keep track of these cases and there is an ensuing health risk.

There are matters that arise because of the federal government's involvement with regard to Calgary, Edmonton, Winnipeg, Moncton and Vancouver and the resources of fresh water and the filtration systems, which vary in each community because of the different geographical resources. A federal government initiative of this bill would compel municipalities to look at water sources and to protect those water sources much more acutely. If a weather issue recurs, they would say to themselves that they have to deal with this situation as a priority.

The purpose of the law is not necessarily to penalize people. The law compels people to act with a higher standard of care. The experience in the United States is that once the federal government became involved, it compelled all municipalities to look afresh at their water sources and say: By the way, the federal government is now involved; we have to ensure that our water sources are more secure and safe.

In Vancouver, they have a weather problem and a source problem. In Calgary, they have a weather problem as well as a source problem. They do have a source problem, but I will not debate that point. Talk to officials in British Columbia. If you explore this issue, you will find that there is scientific disagreement about this issue.

My point is that the purpose of federal law is to draw attention not only to the downstream but also to the sources of that water in each community and to ensure that steps are taken to offset regular weather conditions. There are measures that can be taken. The question is, how do you get things done and how do you put an issue on the agenda? The way to do it is by federal law.

Senator Peterson: Thank you, Senator Grafstein. You mentioned North Battleford. My understanding there is similar to what Senator Neufeld said; the sewage outfall was upstream of the water intake. In First Nations communities, in most cases, the

pouvons appliquer le règlement à cette source et, si nous découvrons que l'eau est constamment mauvaise dans d'autres régions, nous pourrions aussi appliquer le règlement dans ces régions. Je vois mal, cependant, comment nous pourrions mettre en œuvre une loi réglementaire qui s'appliquerait à tout le pays à cause d'une seule situation.

Le sénateur Grafstein : Je suis plutôt d'accord avec la plupart des affirmations du sénateur Brown. Prenons l'exemple de Calgary et d'Edmonton. Je suis d'accord avec vous quand vous dites que le problème est parfois attribuable à la météo et qu'il y a parfois des avis d'ébullition de l'eau. Je ne suis toutefois pas d'accord avec vous quand vous dites que cette situation, qui dure deux ou trois jours, n'entraîne pas de problèmes de santé puisque bon nombre de personnes prennent la situation à la légère et ne s'en occupent ou ne signalent pas les cas de maladie. C'est exactement ce que disait M. Schindler et ce que disent d'autres spécialistes : nous n'effectuons pas de suivi de ces cas, et il en résulte des risques pour la santé.

Il y a des enjeux qui sont soulevés en raison de l'engagement du gouvernement fédéral au sujet de Calgary, d'Edmonton, de Winnipeg, de Moncton et de Vancouver, et des ressources en eau douce et des systèmes de filtration qui varient d'une collectivité à une autre puisque les ressources géographiques varient. Une initiative du gouvernement fédéral, comme ce projet de loi, forcerait les municipalités à examiner les sources d'eau et à les protéger de façon plus stricte. Si un problème lié à la météo devait se répéter, elles sauraient qu'elles doivent s'occuper de ce problème en priorité.

La Loi ne vise pas nécessairement à punir les gens. Elle les oblige à faire plus attention. Ce qu'on a constaté, aux États-Unis, c'est que, une fois que le gouvernement fédéral s'est engagé, toutes les municipalités ont dû examiner de nouveau leurs sources d'eau et se dire : « Maintenant que le gouvernement fédéral s'occupe de la question, nous devons nous assurer que nos sources d'eau sont plus sûres et plus saines. »

La Ville de Vancouver a un problème avec la météo et un problème de source. Dans la Ville de Calgary, il y a un problème lié à la météo et un problème de source. Calgary a un problème de source, mais je ne m'étendrai pas sur cette question. Allez parler avec des représentants de la Colombie-Britannique. Si vous étudiez la question, vous constaterez qu'il y a un désaccord sur le plan scientifique au sujet de cette question.

Ce que je veux dire, c'est que la loi fédérale vise à attirer l'attention non seulement sur l'aval, mais aussi sur les sources de l'eau dans chaque collectivité afin de garantir que des mesures sont prises pour contrebalancer les conditions météorologiques normales. Il y a des mesures qui peuvent être prises. Ce qu'il faut déterminer, c'est comment s'assurer qu'elles sont prises et que la question de l'eau figure à l'ordre du jour? La façon d'y parvenir, c'est d'adopter une loi fédérale.

Le sénateur Peterson : Merci, sénateur Grafstein. Vous avez mentionné North Battleford. Ce que je comprends de cette situation, c'est ce qu'en a dit le sénateur Neufeld : l'émissaire d'évacuation était situé en amont de la prise d'eau. Dans les

problem is lack of qualified personnel to operate the water treatment plants. I am interested to see how your bill will help or focus those issues.

Senator Grafstein: I read all the testimony in the 700-page report out of Ontario. In North Battleford, essentially, there was a problem with the operation, supervision and testing. Water systems were not tested or supervised properly, and there was improper supervision of the supervisors. There was a failure of the system. Harry Truman once said: What is the job of the president of the United States; It is to get people to do the job they were hired to do in the first place.

This bill addresses the criminal power, and that was the problem with the enforcement of the supervisors in Ontario. They could not use the criminal law as a threat to evoke a higher standard, so they ended up going through a long, convoluted process. That is why the Food and Drugs Act was established in the first place, to ensure that food in this country was, beyond question, safe and sound. We have a great reputation in this country. The food and drug industry has a worldwide reputation for excellence. All I am trying to do is use the entire powers of the agency that exists, and to expand the power to drinking water, which would then compel provinces and municipalities to ensure that the water is tested on a much more regular basis, with higher standards.

We know the federal standards and guidelines are not as high as they could be. This bill improves the entire system.

Senator Callbeck: Thank you very much. I commend you for your passion on this issue. As you probably know, I am not a member of this committee, so I have not heard the former witnesses.

On these voluntary provincial guidelines that are made up by the federal government, the provinces and the territories, I understand that some provinces have adopted these regulations. If this legislation goes through, does that mean, for example in Ontario, that we will have provincial and federal regulations?

Senator Grafstein: No; we had this problem when it came to taxes. We had a sales tax and a federal tax, and finally the Province of Ontario — as a number of provinces have — has harmonized the two taxes.

It is my expectation that if there was a higher federal standard, which I hope will be adopted, then all the provinces will ultimately harmonize their regulations. The standard needs leadership. This bill is a question of federal leadership.

collectivités des Premières nations, le problème est, le plus souvent, un manque de personnel qualifié pour faire fonctionner les usines de traitement de l'eau. J'aimerais savoir de quelle façon votre projet de loi permettra des améliorations à ces sujets ou mettra l'accent sur ceux-ci?

Le sénateur Grafstein : J'ai lu tous les témoignages formulés dans le rapport de 700 pages provenant de l'Ontario. À North Battleford, le problème concernait, essentiellement, les activités, la supervision et les examens. Les réseaux de distribution de l'eau ne faisaient pas l'objet d'examen adéquats ou n'étaient pas supervisés de façon adéquate, et les superviseurs n'étaient pas, eux-mêmes, bien supervisés. Il y avait une faille dans le réseau. Comme l'a déjà dit Harry Truman : « Quel est le travail du président des États-Unis? C'est de s'assurer que les gens font le travail pour lequel ils ont été embauchés au départ. »

Le projet de loi aborde la question du pouvoir en matière criminelle, et il s'agissait du problème, en Ontario, en ce qui concerne l'application de la loi aux superviseurs. Les autorités ne pouvaient utiliser la menace du droit criminel pour évoquer des normes plus sévères, ce qui fait qu'ils ont fini par s'engager dans un procès long et alambiqué. C'est pour cette raison que la Loi sur les aliments et drogues a été adoptée, au départ : pour garantir, hors de tout doute, la salubrité et la sécurité des aliments au pays. Notre pays a une bonne réputation. Les industries alimentaire et pharmaceutique ont une réputation d'excellence à l'échelle mondiale. Tout ce que j'essaie de faire, c'est d'utiliser tous les pouvoirs de l'organisme actuel et de les élargir pour qu'ils s'appliquent à l'eau potable de façon à forcer les provinces et les municipalités à s'assurer que l'eau fait l'objet d'examen plus fréquents et respecte des normes plus sévères.

Nous savons que les normes et les lignes directrices du gouvernement fédéral ne sont pas aussi sévères qu'elles pourraient l'être. Ce projet de loi permet d'améliorer le réseau en entier.

Le sénateur Callbeck : Merci beaucoup. J'admire votre passion pour le sujet. Comme vous le savez probablement, je ne fais pas partie du comité, ce qui signifie que je n'ai pas entendu les autres témoins.

En ce qui concerne les lignes directrices provinciales facultatives, élaborées par le gouvernement fédéral, par les provinces et par les territoires, j'ai cru comprendre que certaines provinces avaient adopté ces règlements. Si le projet de loi devait être adopté, est-ce que cela signifierait que nous aurions, par exemple, en Ontario, des règlements provinciaux et des règlements fédéraux?

Le sénateur Grafstein : Non. Nous avons eu ce problème au sujet des taxes. Nous avons une taxe de vente et une taxe fédérale, et la province de l'Ontario a finalement — comme bon nombre de provinces — harmonisé les deux taxes.

Si une norme fédérale plus sévère est adoptée, comme je l'espère, je m'attends à ce que toutes les provinces finissent par harmoniser leurs règlements. On doit pouvoir compter sur des chefs de file pour appliquer la norme. Ce projet de loi vise à faire du gouvernement fédéral ce chef de file.

I do not think there will be a duality at all because the voluntary guidelines are now at the lowest level. This bill will open up the door for individual provinces and municipalities to go beyond even the federal or provincial standards. Some of them do go beyond those standards. Frankly, the voluntary guidelines are too inept at this moment. We are trying to elevate all the standards.

If this bill is approved here and goes through the other place, I think you will find that the better provinces will quickly harmonize their laws with this legislation. I do not think there will be replication. It will force higher enforceable standards.

Senator Callbeck: If standards are harmonized, will the provincial or the federal government enforce them?

Senator Grafstein: Right now, the provinces enforce the criminal law. The law is federal, but police officers in places like Toronto and Fort Nelson enforce the federal law. This legislation would be a federal law enforced by local authorities. There would not be an additional enforcement process, but if a particular municipality fell below a criminal standard, there would be criminal liability. That is the whole point. That is the whole point of the carcinogen bill, to bring the federal law to bear to force scientists, doctors and hospitals to follow a higher health standard. That is the purpose of the law.

Senator Sibbeston: I have an opportunity to present the perspective of, and the situation in, the North. The North is seen as, and is, a land of snow, ice and water, yet potable water is one of the biggest problems. When I was a minister of the local government, we spent a lot of infrastructure money dealing with drinking water. Oftentimes, the solution is to make big holes in the ground, line it with plastic and have the water gather. Then, the system of providing water is to have water trucks go to each house. We cannot have a sewage system due to permafrost.

The system oftentimes of making the water drinkable is to add Perfex or Javex into the tanks of water, and give the water to people. While they kill the bacteria, the water tastes awful. While they may have killed the bacteria, they have probably bleached the insides of people.

Even this morning, when I drank water in my apartment across the river, it tasted of a chemical. I have always wondered about that taste. While there is less bacteria, what are the effects of the chemicals on our bodies?

The other thing I wanted to say is, you are a rational and convincing person. It begs the question, why is this not a government bill instead of a bill from someone like yourself?

Je ne crois pas du tout qu'il y aura dualité puisque les lignes directrices facultatives ne peuvent être moins strictes. Le projet de loi ouvrira la porte aux provinces et municipalités afin qu'elles puissent aller au-delà des normes fédérales ou provinciales. Certaines dépassent déjà ces normes. Bien honnêtement, les lignes directrices facultatives qui existent à l'heure actuelle sont simplement ineptes. Nous voulons renforcer toutes les normes.

Si le projet de loi est approuvé par le comité et franchit les autres étapes, je crois que vous verrez que les provinces s'empresseront d'harmoniser leurs lois avec celles-ci. Je ne crois pas qu'il y aura de duplication. La nouvelle loi obligera la création de normes exécutoires plus strictes.

Le sénateur Callbeck : Si les normes sont harmonisées, est-ce que le gouvernement provincial ou le gouvernement fédéral les appliquera?

Le sénateur Grafstein : Actuellement, les provinces appliquent le droit criminel. La loi relève du fédéral, mais les policiers, dans des endroits comme Toronto et Fort Nelson, appliquent la loi fédérale. Cette loi serait une loi fédérale appliquée par les autorités locales. Il n'y aurait pas de processus supplémentaire d'exécution de la loi, mais, si une municipalité ne respectait pas une norme d'ordre criminelle, elle serait tenue responsable sur le plan criminel. C'est là toute la question. C'est toute la question du projet de loi sur les carcinogènes : obliger, par une loi fédérale, les scientifiques, les médecins et les hôpitaux à respecter une norme plus sévère en matière de santé. C'est à cela que sert la loi.

Le sénateur Sibbeston : J'ai la possibilité de donner le point de vue du Nord et de décrire la situation dans cette région. Le Nord est perçu, à juste titre, comme une terre de neige, de glace et d'eau; pourtant, la question de l'eau potable demeure l'un des plus importants problèmes de la région. Quand j'étais ministre au sein du gouvernement local, nous consacrons une grande part des fonds destinés à l'infrastructure à l'eau potable. Bien souvent, la solution consiste à creuser de grands trous dans le sol, à les recouvrir de plastique et à laisser l'eau s'accumuler. Ensuite, le réseau de distribution d'eau consiste à utiliser des camions-citernes qui emportent l'eau à chaque maison. Nous ne pouvons pas avoir de réseau d'égout à cause du pergélisol.

Bien souvent, pour rendre l'eau potable, on ajoute du Perfex ou du Javex dans les réservoirs d'eau, puis on distribue l'eau aux gens. Cela tue les bactéries, mais l'eau a un goût affreux. On a peut-être tué les bactéries, mais les gens ont probablement les entrailles décolorées.

Ce matin même, quand j'ai bu de l'eau chez moi, de l'autre côté de la rivière, j'ai trouvé qu'elle goûtait les produits chimiques. Je me suis toujours demandé d'où venait ce goût. L'eau contient peut-être moins de bactéries, mais quels sont les effets des produits chimiques sur notre organisme?

Il y a une autre chose que j'aimerais dire : vous êtes une personne rationnelle et convaincante. Cela me pousse à me demander pourquoi le projet de loi n'est pas présenté par le gouvernement et est présenté par quelqu'un comme vous?

Senator Grafstein: The good news is that since I have raised this matter, there has been a statement about water in every Throne Speech in every government; we will do something about water. Still, we have a bureaucracy, and the bureaucracy is slow to reform. There are debates and turf wars within bureaucracies and so on. Some agencies want to take control of testing.

We found that situation when we had the bill to set up a public health authority in Winnipeg. There was a huge debate as to where the authority should be located. There is also bureaucratic lethargy, turf wars, responsibility, accountability and budget. They look at their budget and say, I want my budget for my objectives.

This bill enforces priorities. We are all familiar with government. Some of us have been elected and some of us have been involved in local and municipal affairs; I have been involved for almost half a century. I found the biggest problem is to motivate people to do what you think should be done, and what everyone agrees should be done. We say one thing, Parliament says one thing and — I agree with honourable senators on this side — bureaucracy says something else.

The whole idea is to keep constant pressure on government. That is why we have an accountability bill. It took us many months to pass that bill to make departments more accountable for their responsibilities. There is nothing new about this bill.

This issue has been on the backburner. That is why former employee after former employee has come out with reports. The last one was compiled by former officials of the department to raise their concerns.

Senator Banks: We are way past our time. I have a time problem, and I assume that we will not now vote on the clause by clause of this bill?

The Deputy Chair: No, we will not.

Senator Banks: I will defer, because I do not have any specific questions of Senator Grafstein that will add to our discussion at this point.

Senator Lang: I wanted to make a point for the viewers so people have more information on this particular question. That point is the question of identifying aquifers across this country. You touched on it briefly.

It is important for people to realize that the federal government is working with the provinces on that work. They budgeted over \$3 million per year. I believe the number of key aquifers across the country is in the neighbourhood of 30; 12 have been identified. They are accelerating that program so that in the next five to eight years we should have all the information on the underground water that is of concern, and it will be inventoried.

Le sénateur Grafstein : La bonne nouvelle, c'est que, depuis que j'ai soulevé cette question, chaque gouvernement a fait, dans chaque discours du Trône, une déclaration au sujet de l'eau; nous ferons quelque chose au sujet de l'eau. Cependant, nous faisons face à une bureaucratie, ce qui fait que toute réforme prend du temps. Toute bureaucratie suppose des débats, des guerres intestines et ce genre de choses. Certains organismes aimeraient prendre les commandes des examens.

Nous avons remarqué le problème quand il y a eu le projet de loi pour mettre sur pied un responsable de la santé publique à Winnipeg. Il y a eu tout un débat au sujet de l'endroit où devrait se trouver le responsable. Il y a aussi toute une léthargie rattachée à la bureaucratie, des guerres intestines, des responsabilités, des redditions de comptes et des budgets. « Je veux un budget qui correspond à mes objectifs ».

Le présent projet de loi vise l'exécution des priorités. Nous connaissons tous bien le gouvernement. Certains d'entre nous ont été élus et certains d'entre nous ont participé à des activités locales et municipales; je suis engagé depuis presque un demi-siècle. Ce que je trouve le plus difficile, c'est de motiver les gens à faire ce qui doit être fait, selon vous et selon tout le monde. Nous disons une chose, le Parlement dit une chose et — je suis d'accord avec les honorables sénateurs à ce sujet —, la bureaucratie dit autre chose.

Ce qu'il faut, c'est exercer une pression constante sur le gouvernement. C'est pour cela que nous avons une Loi sur la responsabilité. Il nous a fallu plusieurs mois pour que le projet de loi soit adopté de façon à ce que les ministères soient obligés de rendre plus de comptes au sujet de leurs responsabilités. Le présent projet de loi n'est donc pas bien différent.

La question a été mise en veilleuse. C'est pourquoi il y a de nombreux rapports rédigés par d'anciens employés. Le dernier a été rédigé par d'anciens responsables du ministère, qui voulaient faire part de leurs préoccupations.

Le sénateur Banks : Nous avons dépassé de beaucoup le temps qui nous était alloué. Je manque de temps, et je suppose que nous ne procéderons pas maintenant à un vote sur chaque disposition du projet de loi.

Le vice-président : Non, nous ne le ferons pas.

Le sénateur Banks : Je vais ajourner la séance parce que je n'ai pas d'autres questions particulières à poser au sénateur Grafstein qui pourraient alimenter notre discussion, pour l'instant.

Le sénateur Lang : J'aimerais souligner une chose à l'intention du grand public, afin que les gens aient plus d'information sur cette question en particulier. Je veux parler de la question de la reconnaissance des aquifères partout au pays. Vous avez abordé la question rapidement.

Il est important que les gens comprennent que le gouvernement fédéral collabore avec les provinces à ce sujet. Ils ont prévu un budget de plus de trois millions de dollars par année. Je crois qu'il y a environ 30 aquifères principaux partout au pays; 12 d'entre eux sont connus. On a accéléré le programme de façon à ce que nous possédions, d'ici cinq à huit ans, toute l'information sur l'eau souterraine qui présente un intérêt et à ce que nous en dressions l'inventaire.

I am putting on the record that things are being done, and water is of concern to all of us around this table, to the provinces and to the municipalities.

I conclude by saying, fortunately, I do not think this situation is a crisis. I think it is a situation for the provinces and the municipalities. The federal government's responsibility is in research. I think the governments are doing the jobs they should be doing.

Senator Grafstein: Briefly, the bill has not been referred to this committee, but there are still constitutional questions that I hope the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs will address. If there are remaining comments, it will come back to this committee. I will respond to Senator Lang's concerns and will bring independent witnesses to deal with this concern as well.

The Deputy Chair: Senator Grafstein, thank you for your presentation.

Senator Grafstein: Thank you all for your patience and for your questions. I think we all agree we are trying to do the best thing on behalf of all Canadians.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, June 18, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which were referred Bill C-38, An Act to amend the Canada National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada; and Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water), met this day at 8:02 a.m. to give consideration to the bills.

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning, ladies and gentlemen, colleagues and Canadians watching us on the CPAC network and on the World Wide Web.

This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are here this morning to deal with Bill C-38, An Act to amend the Canadian National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada.

By way of introduction, I am Senator David Angus from Montreal, Quebec, chair of this committee. To my right is my deputy chair, from the great Province of Alberta, Senator Grant Mitchell. We also have Senator Richard Neufeld from British Columbia; Senator Daniel Lang from the Yukon; and a special senator today, Senator Consiglio Di Nino from Toronto, who was the sponsor of Bill C-38. To Senator Di Nino's right is Senator Gerry St. Germain from British Columbia.

Je veux qu'il soit écrit, dans le compte rendu, que des mesures sont prises et que l'eau constitue une préoccupation pour chacune des personnes présentes, de même que pour les provinces et les municipalités.

Je conclus en disant que je crois que, heureusement, nous ne vivons pas une crise. Je crois qu'il s'agit d'une situation dont les provinces et les municipalités doivent s'occuper. La responsabilité du gouvernement fédéral se situe du côté de la recherche. Je crois que les administrations et les gouvernements font ce qu'ils ont à faire.

Le sénateur Grafstein : Rapidement, j'aimerais dire que le projet de loi n'a pas été recommandé au comité, mais qu'il reste à régler des questions constitutionnelles, qui seront réglées, je l'espère, par le Comité permanent des affaires juridiques et constitutionnelles. S'il y a d'autres commentaires, ils seront transmis au comité. Je réagirai aux préoccupations du sénateur Lang et présenterai aussi des témoins indépendants pour y réagir.

Le vice-président : Sénateur Grafstein, merci de votre exposé.

Le sénateur Grafstein : Merci à tous de faire preuve de patience et d'avoir posé des questions. Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que nous essayons d'agir dans l'intérêt supérieur de tous les Canadiens.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 18 juin 2009

Le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui s'est vu confier le projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada, et le projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine), se réunit aujourd'hui, à 8 h 02, afin d'examiner ces projets de loi.

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour, mesdames et messieurs, collègues et citoyens canadiens qui nous regardent sur le réseau CPAC et le web.

Ceci est une réunion du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous sommes réunis ce matin pour parler du projet de loi C-38, Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada.

En guise d'introduction, je suis le sénateur David Angus de Montréal, au Québec, président de ce comité. À ma droite se trouve mon vice-président, le sénateur Grant Mitchell, de la magnifique province de l'Alberta. Nous sommes également en compagnie du sénateur Richard Neufeld de la Colombie-Britannique et du sénateur Daniel Lang du Yukon. Un sénateur spécial, le sénateur Consiglio Di Nino de Toronto, qui a parrainé le projet de loi C-38, est présent ici aujourd'hui. À la droite du sénateur Di Nino, se trouve le sénateur Gerry St. Germain de la Colombie-Britannique.

To my left is Senator Lorna Milne from Ontario; Senator Robert Peterson from Saskatchewan; Senator Tommy Banks from Alberta; Senator Bert Brown from Alberta; and Senator Mira Spivak from Ontario.

Minister, you were recently before us, and you need no introduction other than that you are a Member of Parliament from Alberta. We are well "Alberta-ed" here today. You are also a very experienced minister of the Crown and presently hold the portfolio as Minister of the Environment. We are delighted to welcome you here, sir, as well as the gentleman with you, who I understand is the CEO of Parks Canada, Mr. Alan Latourelle.

We will hear from you, minister, I believe, until 8:50 a.m., so it is hoped that we can proceed with Bill C-38. I understand, Minister, you have an opening statement.

Hon. Jim Prentice, P.C., M.P., Minister of the Environment: I do. Thank you very much, Senator Angus and Senator Mitchell, for your cooperation in dealing with this bill. Also, I would thank Senator Di Nino, who is not only the sponsor of the bill but who brought a motion many years ago to the same effect. To all the senators who are here, thank you for your cooperation in hearing this matter quite quickly this morning.

I am accompanied by Alan Latourelle, whom I am on the record as describing as one of our finest public servants in Canada. He is the CEO of Parks Canada, and he does extraordinary work with that agency. As I often say publicly, there is no greater privilege in Canadian public life than to be the minister responsible for Parks Canada.

Today is an important day. It is great to be back before your committee again. At some point, I imagine I will be entitled to my own coffee cup if we keep going at this rate.

The Chair: I think you pointed out to me yesterday that this is at least the third piece of legislation emanating from your good offices in a very short period of time. We are delighted to give it the sober second thought that it deserves.

Senator St. Germain: He is a man of the people. He is drinking Tim Horton's.

Mr. Prentice: Here in the chamber of the people.

I have been invited today to discuss Bill C-38. This bill constitutes one of the last steps to secure what is really a massive expansion of Nahanni National Park Reserve of Canada. It is a landmark conservation achievement, described previously by the Prime Minister as the greatest act of conservation in our country in a generation.

Bill C-38 is entitled An Act to Amend the Canadian National Parks Act to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada. In effect, it is an act creating one of the world's largest national

À ma gauche se trouve le sénateur Lorna Milne de l'Ontario, le sénateur Robert Peterson de la Saskatchewan, le sénateur Tommy Banks de l'Alberta, le sénateur Bert Brown de l'Alberta et le sénateur Mira Spivak de l'Ontario.

Monsieur le ministre, vous avez récemment comparu devant nous, et vous n'avez plus besoin de présentation, outre le fait que vous êtes un député de l'Alberta. Nous sommes bien entourés d'Albertains aujourd'hui. Vous êtes également un ministre très expérimenté de la Couronne et vous détenez présentement le portefeuille du ministère de l'Environnement. Il nous fait un immense plaisir de vous recevoir ici et de recevoir la personne qui vous accompagne qui est, si j'ai bien compris, M. Alan Latourelle, directeur général de Parcs Canada.

Monsieur le ministre, nous vous entendrons jusqu'à 8 h 50, je crois, donc on espère pouvoir adopter le projet de loi C-38. Je comprends, monsieur le ministre, que vous avez une déclaration liminaire.

L'honorable Jim Prentice, C.P., député, ministre de l'Environnement : Oui. Merci beaucoup, sénateur Angus et sénateur Mitchell, pour votre coopération dans le cadre de ce projet de loi. Je tiens également à remercier le sénateur Di Nino qui, en plus d'avoir parrainé ce projet de loi, a présenté une motion à cet égard il y a plusieurs années. Je souhaite aussi remercier tous les sénateurs présents d'avoir accepté d'entendre cette question très rapidement ce matin.

Je suis accompagné de M. Alan Latourelle, un de nos meilleurs fonctionnaires canadiens. Il est le directeur général de Parcs Canada. Il accomplit un travail extraordinaire au sein de cette agence. Comme je le dis souvent publiquement, être le ministre responsable de Parcs Canada est le plus grand privilège de la fonction publique canadienne.

Aujourd'hui est un jour important. C'est formidable de comparaître de nouveau devant votre comité. J'imagine qu'un jour ou l'autre, j'aurai droit à ma propre tasse de café si on continue à se voir aussi fréquemment.

Le président : Je crois que vous m'avez dit hier qu'il s'agit au moins de la troisième mesure législative émanant de vos bureaux très prolifiques en une très courte période de temps. C'est avec grand plaisir que nous lui accordons le second examen objectif qu'elle mérite.

Le sénateur St. Germain : C'est un homme du peuple. Il boit du Tim Horton's.

M. Prentice : Ici, dans la Chambre du peuple.

On m'a invité aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-38. Ce projet de loi constitue une des dernières étapes de l'important agrandissement de la réserve de parc national Nahanni du Canada. Il s'agit d'un accomplissement exceptionnel dans le domaine de la conservation au Canada qui a été décrit par le premier ministre comme la plus importante mesure de protection environnementale de sa génération au pays.

Le projet de loi C-38 est intitulé Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve de parc national Nahanni du Canada. En fait, il s'agit

park reserves. The purpose of the bill is to enlarge the Nahanni, which is one of the Crown jewels of Canada's national parks system, and to ensure that the lands within this expansion are protected as part of the park reserve.

I should say — and I would be pleased to answer questions about this — that there is a long history that goes back 30 years in our country relating to this intended expansion.

[*Translation*]

When Parliament first created Nahanni in 1976, only a small portion of the watershed was protected. With the passage of this bill, the park reserve will be expanded from 4,800 square kilometres to more than 30,000 square kilometres. Nahanni will become the third largest national park in Canada, covering an area a little less than the size of Vancouver Island.

The legendary South Nahanni River is the heart of Nahanni National Park Reserve, first created in 1976 and later designated by UNESCO as one of the planet's first world heritage sites. Yet the waters flowing into the mighty South Nahanni River, its watershed, have not been protected. And that is what we intend to do today: protect a huge wilderness area, including most of the South Nahanni watershed and all of its renowned karst landscape.

[*English*]

The Nahanni National Park Reserve will now protect all of the South Nahanni River in the Dehcho region. The area includes the highest mountains and the largest glaciers in the Northwest Territories. The Nahanni region is home to a remarkable variety of wildlife. There are, in fact, twice as many grizzly bears in the Nahanni expansion area than there are in all of Canada's other national mountain parks combined. It provides range for two large herds of woodland caribou and habitat for Dall's sheep and mountain goats. Mr. Latourelle has the specifics on those if you have questions relating to that aspect.

The unusual karst formations in the greater Nahanni region include remarkable caves, extensive limestone pavements, innumerable sink holes, springs and magnificent canyons. It is rare to have such a large number, variety and density of karst features within a relatively small geographic area. This makes it unique in the world. However, these land forms are vulnerable to disturbance and, with this bill, we will protect this sensitive landscape. The support of the Aboriginal people, the government of the Northwest Territories and of the Canadian public has been necessary to bring us to this day.

d'une loi visant à créer l'une des plus grandes réserves de parc national au monde. Le but de ce projet de loi est d'agrandir la réserve de parc national Nahanni, l'un des joyaux du réseau des parcs nationaux du Canada, et de veiller à ce que les nouvelles terres de la réserve soient protégées au même titre que les anciennes.

Je dois dire — et il me fera plaisir de répondre aux questions à cet égard — que l'intention d'agrandir cette réserve remonte à 30 ans.

[*Français*]

Lorsque le Parlement a créé Nahanni, en 1976, sur une petite partie du bassin, un versant a été protégé. Une fois la loi adoptée, la réserve du parc passera de 4800 kilomètres à plus de 30 000 kilomètres. Nahanni deviendra alors, en superficie, le troisième parc national au Canada, car il couvrira un territoire légèrement plus petit que l'Île de Vancouver.

La légendaire rivière Nahanni sud est le cœur de la réserve du parc national Nahanni, qui a été créé en 1976. La réserve a été désignée par l'UNESCO comme l'un des premiers sites du patrimoine mondial. Pourtant, les eaux qui coulent dans la spectaculaire rivière Nahanni sud et ses bassins ne sont pas protégés. Ce que nous avons donc l'intention de faire aujourd'hui, c'est de protéger une énorme zone naturelle comprenant la plus grande partie du bassin versant de la rivière Nahanni sud et ses célèbres paysages de karst.

[*Traduction*]

Cela signifie que la réserve de parc national Nahanni protégerait désormais toute la portion de la rivière Nahanni Sud située dans la région du Deh Cho. Cette région comporte les plus hautes montagnes et les plus importants glaciers des Territoires du Nord-Ouest. La région de Nahanni abrite une quantité incroyable d'espèces sauvages. On trouve, sur les terres qui feront maintenant partie de la réserve de parc agrandie, deux fois plus de grizzlys que dans tous les autres parcs des montagnes combinés. Cette aire abrite également deux importantes hardes de caribous des bois ainsi que des mouflons de Dall et des chèvres de montagne. Si vous avez des questions à cet égard, M. Latourelle pourra vous donner des renseignements précis.

La grande région de Nahanni comporte des formations karstiques inhabituelles, y compris d'impressionnantes cavernes, d'immenses pavages calcaires, de nombreuses dolines, des sources et de magnifiques canyons. Il est rare de retrouver une quantité, une variété et une densité aussi importantes de formations karstiques dans une région géographique relativement petite. Ses attributs en font une région unique au monde. Toutefois, ces formes du relief sont vulnérables aux perturbations, et c'est pourquoi nous souhaitons les protéger par l'entremise de ce projet de loi. Les progrès que nous avons réalisés jusqu'à maintenant n'auraient pas été possibles sans le soutien des peuples autochtones, du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et du public canadien.

[Translation]

I especially want to note the cooperation and collaboration of, above all, the Dehcho First Nations. The Greater Nahanni ecosystem is home to the Dehcho First Nations and a sacred place of Dene legends and spirituality. Like all Dene people, the Dehcho First Nations are inseparable from the land. I was deeply moved by this quote:

“The land is a living being given to us by the Creator. We live as part of it. The land takes care of us and we take care of the land.”

The Dehcho First Nations have been steadfast and tireless in their support for the expansion of the park reserve. Together, the Dehcho First Nations and Parks Canada explored options for boundaries of an expanded park reserve, and managed the research and public consultations. They found overwhelming support for park expansion.

[English]

The Dehcho people will participate in the management of the expanded national park reserve. The treaty and the Aboriginal right of all Aboriginal groups will be fully protected within the boundaries of the expanded park reserve. The traditional hunting, fishing, trapping, gathering and the spiritual activities of the Dene people will continue.

I emphasize, Mr. Chair, that we are at the point we are today with the full participation, collaboration and support of the Dehcho. The remarkable work they have done in protecting the Nahanni for generations needs to be noted.

At the same time, I think it is important to note that this bill represents a conservation achievement that takes into account sustained economic growth in the North. The park reserve will exclude many areas of high potential for minerals, oil and gas extraction. Thus, the new boundary will protect important conservation values, including 91 per cent of the Dehcho part of the greater Nahanni ecosystem, but it will also leave available areas of high mineral and energy resource potential available for development. I can assure the committee that Parks Canada has worked with Indian and Northern Affairs Canada, Natural Resources Canada and the territorial governments to undertake what is known as a Mineral and Energy Resource Assessment, the so-called MERA process, for the entire study area. The MERA ensured that the economic and strategic significance of the mineral and energy resource potential was fully considered — for many years, as a matter of fact — in the national park expansion process.

[Translation]

As a result, 9 per cent of the Dehcho part of the Greater Nahanni ecosystem has been excluded from the expanded national park reserve. This represents all of the hydrocarbon

[Français]

Je tiens tout particulièrement à souligner la coopération et la collaboration des Premières nations Deh Cho. Ces derniers vivent dans le grand écosystème Nahanni; c'est un endroit sacré pour les légendes et la spiritualité dénées. Comme tous les Dénés, les Premières nations Deh Cho sont très attachées à la terre. J'ai été très touché par la citation suivante :

La terre est un être vivant que le créateur nous a donné. Nous en faisons partie. La terre prend soin de nous et nous prenons soin de la terre.

Les Premières nations Deh Cho se sont exprimées résolument et inlassablement en faveur de l'agrandissement de la réserve du parc. De concert, les Premières nations Dehcho et Parcs Canada ont envisagé des possibilités relativement aux limites d'une réserve du parc agrandi et ont géré la recherche et les consultations publiques. Ils ont constaté qu'il existait un soutien écrasant en faveur de l'agrandissement du parc.

[Traduction]

Les Premières nations du Deh Cho participeront à la gestion de la réserve de parc national agrandie. Les droits découlant des traités et des droits ancestraux de tous les groupes autochtones seront entièrement protégés à l'intérieur des limites de la réserve de parc agrandie. Les Dénés pourront continuer à pratiquer leurs activités traditionnelles liées à la chasse, à la pêche, au trappage, à la cueillette et à la spiritualité.

J'aimerais souligner, monsieur le président, que nous en sommes rendus à ce point aujourd'hui grâce à la participation, la collaboration et l'appui des Premières nations Deh Cho. Le remarquable travail de protection de la Nahanni qu'elles ont accompli pendant des générations doit être souligné.

Je crois également que ce projet de loi représente un accomplissement en termes de conservation puisqu'il prend en compte une croissance économique soutenue dans le Nord. De nombreuses régions présentant un grand potentiel pour l'extraction de minéraux, de pétrole et de gaz ne seront pas incluses dans la réserve de parc. Ainsi, les nouvelles limites permettront de protéger les valeurs de conservation importantes, notamment 91 p. 100 de la région du Deh Cho située dans le grand écosystème de Nahanni, tout en permettant l'exploitation des régions à grand potentiel en matière de ressources minérales et énergétiques. Je peux assurer aux membres du comité que Parcs Canada a travaillé en étroite collaboration avec Affaires indiennes et du Nord canadien, Ressources naturelles Canada et les gouvernements territoriaux à la réalisation d'une Évaluation des ressources minérales énergétiques (ERME) dans la zone d'étude. Cette évaluation a permis de veiller à ce que l'importance économique et stratégique des ressources minérales et énergétiques potentielles soient prises en compte, pendant de nombreuses années, dans le processus d'agrandissement du parc national.

[Français]

Par conséquent, 9 p. 100 du territoire Deh Cho, qui se trouve dans le grand écosystème Nahanni, ont été exclus de la réserve du parc national agrandie. Cela représente toutes les ressources

potential and about half of the most important mineral potential identified by the MERA, as well as 100 per cent of existing mineral claims and mineral leases, such as the operating Cantung mine and the Prairie Creek mine, currently under development.

[English]

Let me briefly outline what the bill does, because I am sure you have questions as to why we have this piece of legislation. First and foremost, the bill provides for the protection of the newly expanded park reserve by adding a description of the new area to schedule 2 of the Canada National Parks Act. You will see metes and bounds descriptions of the area that will be included as the defined boundaries of the Nahanni National Park Reserve. This is clause 9 of the bill; it expands the park reserve to just over 30,000 square kilometres.

Bill C-38 also addresses two existing nonconforming uses that require special treatment. These are mining access roads and sport-hunting outfitters. Clause 7 of the bill adds a new section 41.1 to the Canada National Parks Act to cover this situation. I must stress that this section will only apply to the expanded portion of Nahanni, not to the existing park reserve, and not to any other national park in Canada. This is a grandfathering provision that is necessary to deal with two existing nonconforming uses that are unique to Nahanni.

[Translation]

The bill addresses the need to provide for two mining access roads to cross park lands to existing mining claim areas. It does so by establishing an approach that harmonizes the management regime for operation of these roads both inside and outside the park reserve boundaries.

The bill also allows for three existing hunting outfitters to continue their activities in the park expansion area for up to ten years as the Crown seeks to acquire their business interests on a willing seller-willing buyer basis, at fair market value. Sport hunting is not permitted under the Canada National Parks Act, but the bill will allow such activities to continue on an interim basis in the expansion area only, as an exception, in order to provide time to conclude negotiations.

[English]

In conclusion, this agreement allows for the temporary continuation of these guides and outfitters pending a market transaction with them.

The agreement to expand the boundary of Nahanni National Park Reserve has been a long time in the making. I would acknowledge the work of previous and current ministers. In particular, Minister Strahl, the current Minister of Indian Affairs and Northern Development, has worked extensively with me in

possibles en hydrocarbures et environ la moitié des plus importantes ressources minérales possible indiquées dans l'ERME, ainsi que 1000 p. 100 des claims miniers et des concessions minières existants, comme la mine Cantung, qui est actuellement exploitée, et la mine Prairie Creek, qui est en développement.

[Traduction]

Permettez-moi de vous décrire brièvement la fonction de ce projet de loi, car je suis convaincu que vous avez des questions concernant l'existence de cette mesure législative. D'abord et avant tout, le projet de loi assure la protection de la nouvelle réserve de parc national agrandie en ajoutant une description de la nouvelle zone à l'Annexe 2 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada. Vous y trouverez des descriptions techniques de la région qui seront incluses, comme les limites déterminées de la réserve de parc national Nahanni. Il s'agit de l'article 9 du projet de loi, qui agrandit la réserve de parc à un peu plus de 30 000 kilomètres carrés.

Le projet de loi C-38 examine également deux utilisations actuelles non conformes qui nécessitent un traitement spécial : les routes d'accès aux ressources minières et les pourvoyeurs de chasse sportive. À cet effet, l'article 7 du projet de loi ajoute un nouvel article 41.1 à la Loi sur les parcs nationaux du Canada. Je tiens à préciser que cet article ne s'appliquera qu'à la zone agrandie de Nahanni, et non au reste de la réserve de parc existante ou à tout autre parc national au Canada. Il s'agit d'une disposition relative aux droits acquis qui est nécessaire pour composer avec deux utilisations actuelles non conformes uniques à Nahanni.

[Français]

Le projet de loi traite de la nécessité de créer deux routes qui traverseront les terres du parc pour accéder aux zones minières existantes. Il le fait en créant une méthode qui harmonise la gestion du fonctionnement de ces routes à l'intérieur des limites de la réserve de parc avec la gestion à l'extérieur.

Le projet de loi autorisera trois pourvoyeurs de chasse à continuer leurs activités dans la partie qui sera ajoutée à la réserve actuelle pendant une période maximale de dix ans. Durant cette période, l'État cherchera à acheter ces entreprises par une transaction de gré à gré, en offrant la juste valeur marchande. La chasse sportive est interdite en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada, mais le projet de loi autorisera la poursuite temporaire de ces activités dans la partie qui sera ajoutée à la réserve actuelle, à titre exceptionnel, afin que l'on ait le temps de conclure les négociations.

[Traduction]

En conclusion, cette entente autorisera la poursuite temporaire des activités de ces guides et pourvoyeurs afin que l'on ait le temps de conclure nos négociations avec eux.

Cette entente pour l'agrandissement de la réserve de parc national Nahanni se prépare depuis longtemps. J'aimerais souligner le travail des ministres précédents et actuels, en particulier le ministre Strahl, le ministre actuel d'Affaires indiennes et du Nord canadien, qui a travaillé avec acharnement

bringing this bill forward. I note, as well, the previous contributions of Minister Baird, formerly the Minister of the Environment, and also Minister Lund and Minister Raitt, the previous and current ministers of Energy and Natural Resources, all of whom have taken part in this process.

The boundary has been enlarged to preserve for future generations 30,000 square kilometres of some of the most beautiful and unusual landscapes on the planet. The agreement provides a major role for the Dehcho people in the management of this wonderful place, which has been their homeland for generations and is the foundation of their identity as a people. By protecting this huge and magnificent area in legislation, we demonstrate to Canadians yet unborn that we had the courage and foresight to take action to protect one of the wonders of the world. It is a significant achievement and a contribution for world conservation; and as has been stated by myself and many others, it is, in many respects, Canada's gift to the world.

It is an extraordinary day to have this bill before the Senate, Mr. Chair. I am pleased to answer your questions.

The Chair: Thank you, minister. Do I understand that you will have a statement, Mr. Latourelle? You are here to aid and fill in, if necessary.

I understand this bill passed the House of Commons with all-party support. Is that correct, minister?

Mr. Prentice: That is correct. The bill passed the House yesterday afternoon with all-party consent. Each party designated a speaker and 10 minutes per party. After those speeches, the bill was passed at second reading, sent to Committee of the Whole, passed in Committee of the Whole, and then passed at third reading and was then sent off to the Senate.

The Chair: Are you aware of any opposition to the bill that has been made?

Mr. Prentice: No. There is no opposition to the bill, certainly not in the House of Commons. The public support has been quite overwhelming.

The Chair: There is a lot of interest this morning. The sponsor of the bill is here. Senator Di Nino, you have not put up your hand, but I would like you to have an opportunity to speak, if you wish, and then we will hear from the deputy chair, who spoke to the bill yesterday in the Senate. Everyone will have three minutes. If there is time left, we will go to a second round.

Senator Di Nino: I will ask only one brief question, but I would like to congratulate the minister and Parks Canada. As you know, my interest in this subject is long-standing. I think it is a wonderful act to protect one of the most beautiful parts of the world, not just of this country.

avec moi pour élaborer ce projet de loi. J'aimerais également souligner les contributions du ministre Baird, l'ancien ministre de l'Environnement, et des ministres Lund et Raitt, respectivement l'ancien ministre d'Énergie et Ressources naturelles et la ministre actuelle de ce ministère, qui ont pris part à ce processus.

Les limites ont été repoussées afin de conserver, pour les générations à venir, un territoire de 30 000 kilomètres carrés présentant certains des paysages les plus beaux et les plus inusités de la planète. L'entente accorde un rôle important aux Premières nations Deh Cho dans la gestion de cet endroit merveilleux qui, pendant des générations, a été leur terre natale et à la base même de leur identité en tant que peuple. En protégeant par la loi cette région immense et magnifique, nous montrons aux futures générations de Canadiens que nous avons eu la prévoyance et le courage de prendre des mesures pour protéger l'une des merveilles du monde. Il s'agit d'une réalisation et d'une contribution importante pour la conservation mondiale. Comme bon nombre de personnes l'ont dit, dont moi-même, c'est un cadeau du Canada au monde entier.

C'est une journée extraordinaire pour présenter ce projet de loi devant le Sénat, monsieur le président. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le président : Merci, monsieur le ministre. Dois-je comprendre, monsieur Latourelle, que vous avez également une allocution? Vous êtes ici pour apporter votre concours et remplacer au besoin.

Je comprends que ce projet de loi a reçu l'appui de tous les partis à la Chambre des communes. Est-ce exact, monsieur le ministre?

M. Prentice : C'est exact. Le projet de loi a été adopté hier après-midi à la Chambre des communes avec le consentement de tous les partis. Chaque parti a nommé un porte-parole qui disposait de dix minutes pour s'exprimer. Après leurs discours respectifs, le projet de loi a été adopté à la deuxième lecture, envoyé à la Chambre en comité plénier, adopté à la Chambre en comité plénier, puis adopté à la troisième lecture et envoyé au Sénat.

Le président : Êtes-vous au courant d'une quelconque opposition au projet de loi?

M. Prentice : Non. Il n'y a aucune opposition à ce projet de loi, certainement pas à la Chambre des communes. L'appui du public a été considérable.

Le président : Il y a beaucoup d'intérêt ce matin. Le parrain du projet de loi est ici. Sénateur Di Nino, vous n'avez pas levé la main, mais j'aimerais vous donner l'occasion de vous exprimer, si vous le voulez, puis nous entendrons le vice-président, qui a parlé hier du projet de loi au Sénat. Tout le monde aura trois minutes. S'il reste du temps, nous passerons à un deuxième tour.

Le sénateur Di Nino : Je n'ai qu'une brève question à poser, mais j'aimerais féliciter le ministre et Parcs Canada. Comme vous le savez, cette question m'intéresse depuis longtemps. Je crois qu'il s'agit d'une loi formidable visant à protéger l'une des plus belles parties du monde, pas seulement de ce pays.

You spoke about the three outfitters that will continue their operation for a maximum period of 10 years while there is an opportunity to try to negotiate a purchase of those businesses. I think that is commendable.

What about the 9 per cent that has been set aside for mineral and oil and gas exploration? Is there a provision that would allow the reclaiming of those lands once the minerals and the oil and gas have been extracted and it is no longer a viable operation? Is there a provision for reclaiming that portion?

Mr. Prentice: Let me answer that in two ways. First, the mining areas are not national park lands. They have been excluded from the defined boundaries of the park, so they are not subject, strictly speaking, to national park rules.

Mining activity in the Northwest Territories is regulated by the Department of Indian and Northern Affairs. There is some degree of devolution to the NWT government, but it is essentially INAC that administers it. Those mining operations or the reclamation of those lands are subject to the rules prescribed by INAC. It is a modern regime for reclamation activities. I cannot describe to you what the specific reclamation plans are for each of those mines, but I know that is in good hands.

The related question is the access road. The Prairie Creek Mine, in particular, ultimately will have a national park lease that will be created, which will be a bankable covenant for the operator of the mine. It will be subject to Parks Canada rules. Mr. Latourelle can speak to how those rules will be developed relative to the reclamation of the road.

Alan Latourelle, Chief Executive Officer, Parks Canada: In terms of the road, in this case we will have a lease with Canadian Zinc, the owner of Prairie Creek Mine. As part of that, there is a review process but the lands will still be managed as national park lands. We are very comfortable that, from an ecological and environmental perspective, we will be able to manage that area. We also have a memorandum of understanding with Canadian Zinc that Parks Canada has signed, and the organization is very productive and positive.

The Chair: Thank you for your support, Senator Di Nino, in working on this bill.

Senator Mitchell: Thank you, Mr. Minister and Mr. Latourelle. It is great to have you here on this matter.

Mr. Prentice, you congratulated a number of ministers in your government who were involved in this matter. That is entirely in order. I would emphasize as well that this process started before the time of the current government and in that sense it is very much a non-partisan exercise, not just in its unanimity yesterday

Vous avez parlé des trois pourvoyeurs qui poursuivront leurs activités pendant une période maximale de 10 ans, période pendant laquelle il y aura des négociations en vue d'acheter leurs entreprises. Je crois que c'est louable.

Qu'en est-il du 9 p. 100 qui a été réservé à l'exploration minière, pétrolière et gazière? Existe-t-il une disposition qui permettrait de reprendre possession de ces terres une fois que les minéraux, le pétrole et le gaz auront été extraits et qu'elles ne constitueront plus une opération viable? Existe-t-il une disposition pour en reprendre possession?

M. Prentice : Permettez-moi de vous répondre en deux volets. Tout d'abord, les régions minières ne font pas partie du parc national. Elles ont été exclues des limites déterminées du parc. Elles ne sont donc pas assujetties, à proprement parler, aux règles qui régissent les parcs nationaux.

L'activité minière des Territoires du Nord-Ouest est régie par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Il y a un certain niveau de transfert des responsabilités au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, mais c'est essentiellement le MAINC qui l'administre. Ces activités minières ou la reprise de possession de ces terres sont assujetties aux règles prescrites par le MAINC. Il s'agit d'un régime moderne pour les reprises de possession. Je ne peux vous expliquer en détail les plans de reprise de possession particuliers à chacune de ces mines, mais je sais qu'ils sont entre bonnes mains.

L'autre question liée à celle-ci est la route d'accès. Au bout du compte, une concession de parc national sera créée pour la mine de Prairie Creek, en particulier, qui sera un covenant négociable pour l'exploitant de la mine. Il sera assujéti aux règles de Parcs Canada. Monsieur Latourelle peut expliquer comment les règles liées à la reprise de possession de la route seront élaborées.

Alan Latourelle, directeur général, de l'agence, Parcs Canada : En ce qui a trait à la route, nous aurons une concession avec Canadian Zinc, la société propriétaire de la mine de Prairie Creek. Un processus d'examen existe dans le cadre de cette concession, mais les terres seront toujours gérées comme des terres faisant partie d'un parc national. Ça nous convient parfaitement d'un point de vue écologique et environnemental. Nous serons en mesure de gérer cette région. Parcs Canada a également signé un protocole d'entente avec Canadian Zinc, et l'organisation est très productive et positive.

Le président : Sénateur Di Nino, je tiens à vous remercier pour votre appui dans le cadre du travail effectué pour élaborer ce projet de loi.

Le sénateur Mitchell : Merci à vous, monsieur le ministre et monsieur Latourelle. C'est formidable de vous entendre sur cette question.

Monsieur Prentice, vous avez félicité un certain nombre de ministres de votre gouvernement qui ont participé à l'élaboration de ce projet de loi. C'est tout à fait correct. Je souhaite souligner que ce processus a été entamé avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel et, qu'en ce sens, il s'agit d'un exercice non

and perhaps in the Senate as well. It truly is non-partisan and transcends those kinds of issues. It is a great accomplishment. I believe it is a remarkable park in a remarkable part of the world.

However, because it has gone through the house so quickly and perhaps will go through the Senate quickly, it raises the potential for concerns amongst Albertans, and Canadians more generally, that somehow we are not giving this process the review that it deserves. I do not believe that to be the case because there has been such a long process of consultation and collaboration on the part of a number of governments and certainly many stakeholders. To alleviate some of those concerns, could you give us a bit of a rundown on how the consultations worked on a community basis and on a national basis, and the groups that were involved?

Mr. Prentice: It is important to emphasize that this is not a piece of legislation or an initiative that is being rushed. We are dealing with it at the end of the session, fair enough, but this initiative has been essentially in development for 31 years. You are quite right in that many governments have been involved, and many different combinations of ministers have been active in terms of trying to resolve some of the issues surrounding the expansion.

The consultation process has been very extensive. The Dehcho people have, from the outset, always believed that this land needs to be set aside as part of their land claims process, and they have been adamant about that for generations. Their wishes have been incorporated into this bill through an extensive consultation process. I can assure you that they are fully satisfied.

The greater challenge has been much of the consultation with the Northwest Territories government and amongst individual government departments that have a different perspective on this matter. There has been a MERA process that looked at mineral potential. In particular, the Government of the Northwest Territories has been involved in that, as has been the Department of Indian and Northern Affairs, the Department of NRCan, or Natural Resources Canada, and the Department of the Environment. That process has been going on for five years at this point. You are seeing here the culmination of all of these efforts. Certainly, in the time since I became minister — and Minister Baird before me — we have pushed hard to bring these issues to a close. You are seeing the culmination of probably the most extensive consultation we have ever had on a national park expansion.

The Chair: I might point out, minister, that Senator Banks is my predecessor as chair of this committee. We have an element of corporate memory and continuity here, personified by Senator Banks.

Senator Banks: Good morning, minister. Good morning, Mr. Latourelle, and it is nice to see you again. Minister, we have seen Mr. Latourelle often through the years.

Mr. Prentice: I am sure you agree with my assessment.

partisan, et ce, même quand on fait abstraction de l'unanimité obtenue hier et de celle qu'on pourrait obtenir au Sénat. Il est réellement non partisan et transcende ce genre de questions. C'est un merveilleux accomplissement. Je crois que c'est un parc remarquable qui se trouve dans une merveilleuse région du monde.

Cependant, puisque ce projet de loi a été examiné très rapidement à la Chambre, et qu'il sera peut-être examiné aussi rapidement par le Sénat, il est possible que les Albertains, et les Canadiens en général, soient préoccupés par le fait que, d'une certaine manière, nous n'avons pas examiné convenablement ce processus. Je ne crois pas que ce soit le cas, parce qu'il y a eu un long processus de consultation et de collaboration de la part de nombreux gouvernements et intervenants. Afin d'atténuer certaines préoccupations, pouvez-vous nous donner un aperçu du fonctionnement des consultations communautaires et nationales, et nous parler des groupes qui y ont participé?

M. Prentice : Il est important de souligner qu'il ne s'agit pas d'une mesure législative ni d'une initiative faite à la hâte. Il est vrai que nous la traitons à la fin de la session, mais il a essentiellement fallu 31 ans pour l'élaborer. Vous avez bien raison quand vous dites que de nombreux gouvernements y ont participé et que plusieurs ministres ont travaillé activement à la résolution de certains problèmes portant sur l'agrandissement.

Le processus de consultation a été très vaste. Les Premières nations de Deh Cho ont, dès le départ, toujours cru que ces terres devaient être mises de côté dans le cadre de leurs revendications territoriales, et elles ont été intraitables à cet égard pendant des générations. Leurs souhaits ont été intégrés dans ce projet de loi au moyen d'un vaste processus de consultation. Je peux vous assurer qu'elles sont entièrement satisfaites.

La plus grande difficulté a été la consultation avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et entre les ministères qui ont un point de vue différent sur cette question. Il y a eu un processus d'ERME qui visait à évaluer le potentiel minier. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest y a participé, tout comme le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, le ministère des Ressources naturelles du Canada, ou Ressources naturelles Canada, et le ministère de l'Environnement. Ce processus est en cours depuis cinq ans. Vous avez sous les yeux le résultat de tous ces efforts. Il est vrai que, au moment où j'ai été nommé ministre — et le ministre Baird avant moi —, nous avons fait de grands efforts pour régler ces questions. Devant vous se trouve le résultat de ce qui a sans doute été la plus vaste consultation sur l'agrandissement d'un parc national.

Le président : Je dois souligner, monsieur le ministre, que le sénateur Banks est mon prédécesseur à titre de président de ce comité. Nous avons un élément de mémoire organisationnel et de continuité ici, personnifié par le sénateur Banks.

Le sénateur Banks : Bonjour, monsieur le ministre. Bonjour, monsieur Latourelle. Je suis heureux de vous revoir. Monsieur le ministre, au cours des années, nous avons souvent vu M. Latourelle.

M. Prentice : Je suis convaincu que vous êtes d'accord avec mon évaluation.

Senator Banks: For the record and strictly for the record, I would remind the committee that this is not the creation of a national park but a national park reserve, which is not the same thing.

Mr. Prentice: That is correct.

Senator Banks: I take note of the fact that there is not, as there might be expected to be in this legislation, a non-derogation clause. That is not necessarily a bad thing, and we have gone up and down on that point on many issues before, but I do simply call it to your attention.

The only question I have is one with which Mr. Latourelle will be intimately familiar and that we have asked of your predecessors going back a long way. I will not ask Mr. Latourelle whether he has enough money to do what he is being asked to do with this initiative in Canada's national parks, but this committee has long been of the view that it is a lovely thing to proclaim national parks and national marine protected areas and the like, but it is quite another matter to provide the resources that are necessary for their proper maintenance, stewardship, et cetera. Can you give us some assurance that not just this national park reserve but Canada's national parks in general are being well-funded?

Mr. Prentice: We have made provision for the funding of this park on a go-forward basis. The dollars necessary to deal with the purchase of the outfitters have been set aside. They have been built into the fiscal framework, and they are available to Parks Canada as they proceed with the negotiations.

In addition, within the existing capital budget of Parks Canada, \$5 million is set aside for capital facilities associated with the expansion. Parks Canada is in a position to invest what are currently estimated to be \$1.4 million of annual incremental operating expenditures that have been provisioned. Mr. Latourelle can add some details to that.

I can tell you that, over the course of the last two budgets, the investments that are being made in Parks Canada are historic in nature, and I think Mr. Latourelle would agree with this assessment. In the course of the last two budgets, the quantum of the resources that have been set aside for Parks Canada on projects in many different parks is probably the largest in history.

Senator Neufeld: Thank you for being here, Minister. I think this is great. It is a huge area, but it is also a magnificent area. I am familiar with part of it.

I have two questions. I am dating myself a bit, but I moved the first non-tent camp in Prairie Creek in 1967, as a young person, a child, driving a truck. I have also been to Cantung mine. The Cantung mine has been in operation for a long time. Obviously there is a route and a road into that mine. In looking at your map, I am a bit confused with the notes that say Prairie Creek and Cantung are outside of the park reserve, but I see Prairie Creek in an opening in the centre of the map. Perhaps I am not reading it correctly. The roads, especially the one to Prairie Creek mine, are under negotiation. It says that you will need to provide for that. As I say, Cantung is pretty straightforward. Prairie Creek might

Le sénateur Banks : Je tiens à rappeler au comité qu'il ne s'agit pas de la création d'un parc national, mais d'une réserve de parc national, ce qui n'est pas la même chose.

M. Prentice : C'est exact.

Le sénateur Banks : Je prends note du fait que, contrairement à ce qu'on pourrait croire, il n'y a pas de dispositions de non-dérogation dans cette loi. Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose. Nous avons changé d'idée à de multiples reprises sur de nombreuses questions, mais je tiens tout simplement à attirer votre attention sur ça.

La seule question que j'ai porte sur un sujet que M. Latourelle connaît très bien. Nous l'avons posée à vos prédécesseurs il y a longtemps. Je ne demanderai pas à M. Latourelle s'il a suffisamment d'argent pour faire ce qu'on lui demande avec cette initiative dans les parcs nationaux canadiens, mais les membres de ce comité pensent depuis longtemps que c'est une belle chose de créer des parcs nationaux et des aires marines nationales protégées, mais c'en est une autre de fournir les ressources nécessaires pour assurer leur entretien adéquat, leur intendance, et cetera. Pouvez-vous nous assurer que non seulement cette réserve de parc national, mais également les parcs nationaux canadiens en général sont bien financés?

M. Prentice : Nous avons prévu le financement de ce parc. L'argent nécessaire à l'achat des pourvoyeurs a été prévu. Il a été intégré au cadre financier. Il est disponible pour les négociations de Parcs Canada.

De plus, dans le budget d'immobilisations actuel de Parcs Canada, 5 millions de dollars sont prévus pour les immobilisations associées à l'agrandissement. Parcs Canada est en mesure d'investir 1,4 million de dollars en dépenses d'exploitation annuelles supplémentaires. M. Latourelle pourra vous donner plus de détails sur ce point.

Je peux vous dire que, dans les deux derniers budgets, les investissements faits dans Parcs Canada sont historiques, et je crois que M. Latourelle serait d'accord avec cette affirmation. Dans les deux derniers budgets, la quantité de ressources qui a été prévue pour les projets de Parcs Canada dans différents parcs est sans doute la plus importante de l'histoire.

Le sénateur Neufeld : Merci d'être ici, monsieur le ministre. C'est formidable. C'est une région énorme, mais magnifique. Je connais bien certaines parties de cette région.

J'ai deux questions à vous poser. Ça ne me rajeunit pas, mais j'ai participé au déménagement du premier camp dans le Nord, à Prairie Creek, en 1967, lorsque j'étais jeune, un enfant, au volant d'un camion. Je suis également allé à la mine Cantung. La mine Cantung est exploitée depuis longtemps. Manifestement, il y a une route qui se rend à cette mine. Quand je regarde votre carte, je suis un peu désorienté par les notes qui disent que Prairie Creek et Cantung se trouvent à l'extérieur de la réserve de parc, mais je vois que Prairie Creek se trouve dans une ouverture au centre de la carte. Peut-être que je ne la lis pas correctement. Les routes, particulièrement celle de la mine de Prairie Creek, font l'objet de

be different. You probably do not have it with you but I would ask for a clearer map, one that shows both the mines and the accesses. I am not against what you are doing here, and I think it is great, but if you can get that for me in much better resolution than we see here, I would appreciate it.

The Chair: May I just say, senator, for the record, that you are referring to a map that was circulated by the department in a press kit yesterday when the bill reached our chamber.

Mr. Prentice: Prairie Creek is the doughnut hole, as I referred to it.

Senator Neufeld: The notes say it is outside of the park reserve, so that is a bit confusing to me. If I had a better map, I might be able to understand.

Mr. Prentice: Mr. Latourelle will provide a better map. The mine or lease area is essentially a doughnut hole. It does not comprise part of the park. The question became, how do they get into and out of it? There have been extensive discussions about whether the road in and out would be excised from the park, in a sense an access ribbon that would not be national park land and therefore continue to be administered by Indian and Northern Affairs, or, alternatively, whether it would become national park land, and if it became national park land, how would they get a bankable lease, if you will, because they would not be able to finance their mining operation without a form of ingress and egress. We arrived at the solution whereby the access road would be national park land, but we would build into the legislation provisions for Alan Latourelle, as the CEO, to authorize a lease that would be in a bankable form for the mine operator. The legislation gives the authority to Parks Canada to issue that lease, which is an unusual arrangement but it is one that is necessary to achieve the right balance here.

Senator Neufeld: They are necessary; I am familiar with that kind of thing. A better map would help me. The other question I have is about the three outfitters. Are they local or offshore?

Mr. Prentice: They are all Canadian. They are not Northerners, though.

The Chair: They are Canadian but not Northerners, is that what was said?

Mr. Prentice: Yes.

Senator St. Germain: Many of my questions have been answered. I want to congratulate you because I know how tough it is to get some of these things through. They have been in the process for years. I think of the devolution of airports as one of them, when I was privileged enough to be in the government in the 1980s.

négociations. Il est écrit que vous devrez prévoir ça. Comme je le dis, Cantung est plutôt simple, mais Prairie Creek pourrait être différente. Vous n'en avez sans doute pas une avec vous, mais j'aimerais avoir une carte plus claire, sur laquelle on voit les deux mines et leurs accès. Je ne m'oppose pas à ce que vous faites ici, et je crois que c'est excellent, mais si vous pouviez me donner une carte avec une meilleure résolution que celle que nous avons en main, je l'apprécierais.

Le président : J'aimerais seulement préciser, monsieur le sénateur, que vous faites référence à une carte qui a été distribuée hier par le Ministère dans une trousse d'information lorsque le projet de loi a été transféré à notre Chambre.

M. Prentice : J'appelle Prairie Creek le trou de beigne.

Le sénateur Neufeld : Les notes disent qu'il se situe à l'extérieur de la réserve de parc et cela me désoriente. Si j'avais une meilleure carte, ça m'aiderait à mieux comprendre.

M. Prentice : M. Latourelle vous fournira une meilleure carte. La mine ou la région de la concession est essentiellement un trou de beigne. Elle ne fait pas partie du parc. La question est donc de savoir comment ils font pour s'y rendre et en revenir? Il y a eu de longues discussions visant à déterminer si la route pour y aller et en revenir devrait être retirée ou non du parc; il s'agirait, d'une certaine manière, d'un ruban d'accès qui ne ferait pas partie du parc national et qui pourrait donc continuer à être administré par Affaires indiennes et du Nord canadien. Le cas échéant, comment pourraient-ils obtenir une concession négociable, parce qu'ils ne seraient pas en mesure de financer leur activité minière sans avoir accès au site. Nous en sommes arrivés à la conclusion que la route d'accès ferait partie du parc national, mais qu'on intégrerait dans la loi des dispositions qui feront en sorte qu'Alan Latourelle, en tant que directeur général, devra autoriser une concession sous une forme négociable pour l'exploitant de la mine. La loi donne l'autorité à Parcs Canada d'émettre cette concession, qui représente une entente inhabituelle, mais nécessaire, pour en arriver à un équilibre.

Le sénateur Neufeld : Elles sont nécessaires. Je connais bien ce genre de chose. Une meilleure carte m'aiderait. Mon autre question porte sur les trois pourvoyeurs. S'agit-il de pourvoyeurs locaux ou non?

M. Prentice : Ce sont tous des Canadiens. Ils ne viennent cependant pas du Nord.

Le président : Ils sont Canadiens, mais ne viennent pas du Nord. Est-ce que c'est ce qui a été dit?

M. Prentice : Oui.

Le sénateur St. Germain : J'ai eu des réponses à bon nombre de mes questions. Je souhaite vous féliciter parce que je sais à quel point il est difficile de faire certaines de ces choses. Elles sont en cours depuis des années. Je pense notamment au transfert des responsabilités des aéroports, lorsque j'ai eu le privilège de faire partie du gouvernement dans les années 1980.

Most of my questions have been answered, as I said, but I have a question regarding the outfitters. If you cannot reach an agreement, is there an arbitration process that will take place after 10 years? As much as with Senator Spivak, these outfitters are my friends.

Senator Spivak: I am all for outfitters.

Senator St. Germain: Maybe you can answer that.

Mr. Prentice: Certainly. The legislation does not find an arbitration process. It simply gives us 10 years to work through the details. If we cannot come to an agreement, an arbitration process is a possibility but it would be a consent process between the parties.

Senator St. Germain: What is the ten years?

Mr. Prentice: Ten years is the period defined in the legislation. Without getting into the details, Mr. Latourelle has an excellent working relationship with the outfitters. There have been discussions. They will carry on from here.

Senator Lang: Mr. Minister, we appreciate you coming forward so quickly also.

I have some concerns from the Yukon's perspective and I want to make this observation: The area that the border between the Northwest Territories and the Yukon goes through is probably one of the richest in minerals in a good part of Canada. I am sure Mr. Latourelle is familiar with this situation. One of the largest lead and zinc deposits in the world, I think, is in the process of being explored in what they call Howard's Pass. There is also the possibility of a huge tungsten deposit called Mactung, beyond Cantung. This brings me to my first question, and I notice that it has been touched on, which is access to Howard's Pass, and whether or not Howard's Pass will be accessed through the Health Canada road eventually or along the border of the Northwest Territories-Yukon. I do not think those decisions have been taken.

In looking at this map, I am confused, similar to Senator Neufeld, because it does not give a full picture of the Yukon border and other aspects. In terms of the access to the Howard's Pass — and if I am not mistaken to Mactung — if it is required to go through there, will we be going through that reserve or will we be able to avoid it?

Mr. Prentice: We have a superior map we can give you here this morning.

First, be aware it is part of the Mineral and Energy Research Assessment, the MERA process. The government of the Yukon has signed off on this initiative. They have been fully consulted as part of all this negotiation.

The access to Howard's Pass access road has been an important consideration. Mr. Latourelle can speak to that.

With regard to the mineral lands you speak of, you are correct: There is a corridor of land between the Yukon border and the so-called Flat River that is extremely high in mineral potential. That

Comme je l'ai mentionné, j'ai eu des réponses à la plupart de mes questions, mais j'ai une question au sujet des pourvoyeurs. S'il vous est impossible d'en arriver à une entente, est-ce qu'un processus d'arbitrage sera utilisé après la période de 10 ans? Comme c'est le cas pour le sénateur Spivak, ces pourvoyeurs sont mes amis.

Le sénateur Spivak : Je suis entièrement du côté des pourvoyeurs.

Le sénateur St. Germain : Vous pouvez peut-être répondre à ça.

M. Prentice : Tout à fait. La loi ne prévoit pas un processus d'arbitrage. Elle prévoit simplement une période de 10 ans pour régler les détails. Si nous ne pouvons nous entendre, un processus d'arbitrage est une possibilité, mais il s'agirait d'un processus de consentement entre les parties.

Le sénateur St. Germain : Quelle est cette période de 10 ans?

M. Prentice : Il s'agit de la période de 10 ans prévue dans la loi. Sans entrer dans les détails, M. Latourelle a une excellente relation de travail avec les pourvoyeurs. Il y a eu des discussions. Ils poursuivront leur travail à partir de ce point.

Le sénateur Lang : Monsieur le ministre, nous vous remercions d'être venu nous rencontrer si rapidement.

J'ai certaines questions concernant le point de vue du Yukon, et je souhaite faire cette observation : la région traversée par la frontière entre les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon est sans doute une des plus riches en minéraux du Canada. Je suis convaincu que M. Latourelle connaît bien cette situation. Un des plus importants gisements de plomb et de zinc au monde, je crois, est en cours d'exploration au lieu appelé Howard's Pass. Il est également possible qu'il existe un énorme gisement de tungstène appelé Mactung, après Cantung. Cela m'amène à ma première question, et j'ai remarqué qu'on l'a abordée, qui porte sur l'accès à Howard's Pass. Howard's Pass sera-t-il accessible ou non par l'éventuelle route de Santé Canada ou le long de la frontière des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon? Je ne crois pas que ces décisions aient été prises.

Comme le sénateur Neufeld, je ne comprends pas bien la carte parce qu'elle ne présente pas une vue d'ensemble de la frontière du Yukon et d'autres éléments. Pour avoir accès à Howard's Pass — et à Mactung, si je ne me trompe pas —, traverserons-nous cette réserve ou pourrions-nous l'éviter?

M. Prentice : Nous avons une carte plus détaillée à vous remettre ce matin.

Tout d'abord, vous devez savoir que cet aspect fait partie de l'Évaluation des ressources minérales et énergétiques, le processus d'ERME. Le gouvernement du Yukon a donné son consentement à cette initiative et a été largement consulté dans le cadre de ces négociations.

La route d'accès à Howard's Pass est un aspect important. M. Latourelle pourrait vous en parler.

Ce que vous dites au sujet des terres minières est juste : il existe un corridor terrestre au potentiel minier très élevé entre la frontière du Yukon et ce qu'on appelle la rivière Flat. Il s'agit là

has been one of the issues over the years. Bill C-38 makes the lands that have high mineral potential available for development. That has been achieved with this bill. That has been part of the balancing of interests necessary to get to this point. There is a fairly substantial area of land between the Flat River and the Yukon border that will continue to be available for exploration and development.

Senator Lang: For further clarification, the land that we are talking about is not included in the reserve; it is strictly Crown land, as per any other area in the Northwest Territories, is that correct?

Mr. Prentice: Correct. That land has been one of the issues for many years.

Senator Lang: That was set aside. Is it the intention of the government to eventually buy out the mining companies that are within the reserve but designated so that they are — shall we say — outside the reserve?

Mr. Prentice: There is no current plan to do that. Future generations may decide to do that. None of us know. We have tried to achieve a balancing of conservation with economic development in the NWT and the Yukon, and we think we have struck the right balance after many years of working on this issue.

Senator Lang: I want to make one other observation, if I could. I am pleased to see this kind of multi-purpose approach, to some degree. It seems like good common sense has been applied here. We have seen national parks going ahead in the North before and it is easy, around this table when most people are not from the area, to go ahead and designate a park. However, economic potentials of areas have been ignored and designations have been just brought forward for parks, and subsequently where we could be using it in a more multi-purpose aspect, rather than just on the reserve side. That has been taken away for us. I am thinking, specifically, of Kluane National Park. I am pleased to see that the minister's office and the department have taken that aspect into consideration.

Mr. Prentice: Thank you. I would add that it has not only been the mining areas but the south-easterly portion of the area, as well. There have been areas available for hydrocarbon exploration and the area of the Nahanni Butte which, again, have not been included into the park reserve. It reflects a balance of interests and in accordance with what the First Nations have desired, as well.

Senator Spivak: I want to congratulate you. This is a wonderful legacy for you and all of the other people who have worked on this particular park. Paragraph 41.1 (3) obviously contemplates further development and also probably more access roads and that sort of thing. Can you comment on that? This looks like the minister has total discretion. Are the normal processes of looking at regulation to be followed, including statutory instruments and all of that in the sense that Parliament will also have a voice? How

d'une des questions d'intérêt des dernières années. En permettant l'exploitation des terres dont le potentiel minier est élevé, le projet de loi C-38 règle la question. Il a fallu concilier les intérêts des différentes parties pour y parvenir. Il y a un grand territoire entre la rivière Flat et la frontière du Yukon qu'on pourra continuer d'explorer et d'exploiter.

Le sénateur Lang : Je veux m'assurer d'avoir bien compris : les terres dont nous parlons ne font pas partie de la réserve; ce sont strictement des terres domaniales, comme toutes les autres des Territoires du Nord-Ouest. Est-ce exact?

M. Prentice : Oui. Ces terres font l'objet d'un débat depuis de nombreuses années.

Le sénateur Lang : Elles ont été mises en réserve. Le gouvernement a-t-il l'intention de racheter les sociétés minières qui sont dans la réserve mais qu'on considère être — disons-le ainsi — à l'extérieur de la réserve?

M. Prentice : Ce n'est pas dans les plans pour le moment. Les générations futures décideront peut-être de le faire. Aucun de nous ne le sait. Nous avons tenté de concilier la conservation et le développement économique des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, et nous croyons qu'après de nombreuses années de travail, nous avons atteint l'équilibre recherché.

Le sénateur Lang : J'aimerais faire une autre observation, si vous le permettez. Je suis heureux de voir qu'on adopte une approche qui est, dans une certaine mesure, polyvalente. Cela me semble judicieux. Par le passé, on a créé des parcs nationaux dans le Nord, et il est facile de le faire lorsque la plupart des décideurs concernés ne viennent pas de là. Toutefois, on a fait abstraction du potentiel économique de certaines régions et on a proposé la création de parcs; nous pourrions les utiliser d'une façon plus polyvalente plutôt que de se limiter à l'aspect « réserve ». Nous n'avons pas eu cette possibilité. Je pense ici tout particulièrement au parc national Kluane. Je suis bien heureux que le cabinet du ministre et que le ministère aient pris cet aspect en considération.

M. Prentice : Merci. J'ajouterais qu'il n'a pas été uniquement question des zones minières, mais aussi de la partie sud-est de la région. Les terres propices à la prospection de gisements d'hydrocarbures et les terres de Nahanni Butte ont été exclues de la réserve à vocation de parc. Les intérêts ont ainsi été harmonisés et la volonté des Premières nations a été respectée.

Le sénateur Spivak : Je tiens à vous féliciter. Toutes les personnes qui ont pris part au projet entourant le parc et vous-même avez contribué à enrichir le patrimoine. Le paragraphe 41.1(3) prévoit manifestement d'autres activités d'exploitation et probablement la création d'autres routes d'accès, entre autres. Pourriez-vous nous faire part de vos observations à cet égard? Le ministre semble disposer d'une marge de manœuvre illimitée. Est-ce que les processus normaux d'examen de la

do you contemplate that? Can you comment on the process that will inevitably be followed, now that you have reached this agreement and there are those riches to be accessed?

Mr. Prentice: This seemed to us to be the best way to go about it. You are referring to paragraph 41.1 (3), that is entitled “Land use permits.” It says that the minister may essentially issue permits for the use of lands for the purposes of mining access roads. You will see that it carries on to say:

. . .access roads referred to in subsection (2) . . .

That is only referring to the access roads for Prairie Creek mine and the access road from Tungsten to Howard’s Pass. The authority of the minister only relates to issuing access roads for those two purposes. It does not give a willy-nilly authority to issue access roads in other national parks. It is limited to those two purposes.

Senator Spivak: Does paragraph (3) not refer to future development?

Mr. Prentice: You need a legal mechanism for the minister and, through him, the CEO of Parks Canada, to issue an access road into those mines. Absent this provision, there is no authority on the part of the minister responsible for the national parks to allow that access road to happen. This simply allows the creation of an access road by way of a land use permit for those two exceptional circumstances. Essentially, the alternative would be to landlock those two mining operations and shut them down.

Senator Spivak: I understand that, but what about future development? That is what I am asking. How will that process proceed in terms of the minister’s discretion, and which minister? I assume it is your department. What about the regulation process? Future development is really what concerns me.

Mr. Prentice: It is a fair question. If I understand what you are getting at, those two mining operations will not be licensed as mining operations by Parks Canada. They will continue to be subject to their mining regulations by the Department of Indian and Northern Affairs. Therefore, Indian and Northern Affairs will continue to authorize their development.

Parks Canada is a referral agency in the approval process, but they continue to be lands that are held by the Northwest Territories and the Department of Indian and Northern Affairs; they issue the mining authorities to the companies. All we are doing, as Parks Canada, is creating a legal mechanism for an access road.

Senator Spivak: Very well. Thank you.

réglementation, dont les textes réglementaires, seront suivis? Autrement dit, est-ce que le Parlement aura lui aussi son mot à dire? Comment envisagez-vous la situation? Pourriez-vous commenter le processus qui sera forcément suivi, maintenant que vous avez conclu cette entente et que les richesses en question peuvent être exploitées?

M. Prentice : C’était selon nous la meilleure façon de procéder. Vous faites référence au paragraphe 41.1(3) intitulé « Permis d’utilisation des terres », qui prévoit que le ministre peut essentiellement délivrer des permis d’utilisation des terres aux fins de la création d’une route d’accès à la mine :

[...] le paragraphe (3) renvoie ensuite au paragraphe (2) [...]

Ceci s’applique uniquement à la route d’accès à la mine de Prairie Creek et à celle se trouvant dans le corridor reliant Tungsten à Howard’s Pass. Le ministre a seulement le pouvoir de délivrer des permis lorsqu’il est question de ces deux routes d’accès. Il ne peut pas délivrer au hasard des permis pour la création de routes d’accès dans d’autres parcs nationaux. Son pouvoir se limite à ces deux routes d’accès.

Le sénateur Spivak : Le paragraphe (3) ne prévoit pas d’activités d’exploitation futures?

M. Prentice : Le ministre et le directeur général de Parcs Canada, au nom du ministre, doivent disposer d’un mécanisme juridique pour pouvoir délivrer un permis de création d’une route d’accès à ces mines. En l’absence d’un tel mécanisme, le ministre responsable des parcs nationaux n’a pas le pouvoir d’autoriser la création d’une route d’accès. Ce mécanisme autorise seulement la création d’une route d’accès par le biais d’un permis d’utilisation des terres dans les deux situations exceptionnelles prévues. L’autre option consisterait à enclaver les deux sociétés minières et à mettre un terme à leurs activités.

Le sénateur Spivak : Je comprends ce que vous dites, mais qu’en est-il des activités d’exploitation futures? Voilà ma question. Quel ministre aura quel pouvoir discrétionnaire? Je suppose que c’est votre ministère qui assumera cette responsabilité. Qu’en est-il du processus de réglementation? Ma véritable préoccupation porte sur les futures activités d’exploitation.

M. Prentice : Votre question est légitime. J’espère bien la comprendre. Je vous répondrais que les deux sociétés minières ne seront pas considérées comme telles par Parcs Canada et n’obtiendront pas de permis. Elles resteront assujetties à la réglementation sur l’exploitation minière d’Affaires indiennes et du Nord Canada, qui, par conséquent, continuera d’autoriser leurs activités d’exploitation.

Parcs Canada joue un rôle d’orientation dans le processus d’approbation; toutefois, les terres restent en possession des Territoires du Nord-Ouest et d’Affaires indiennes et du Nord Canada, qui délivrent aux sociétés les autorisations relatives à l’exploitation minière. Tout ce que fait Parcs Canada, c’est instaurer un mécanisme juridique pour la création d’une route d’accès.

Le sénateur Spivak : Très bien. Merci.

Senator Milne: To begin with, I congratulate you, minister. I think this is a wonderful thing you are doing.

Back in the 1970s, when my husband was the parliamentary secretary to the Minister of Northern Affairs, under which Parks Canada fell at that point, we watched Judd Buchanan paddling down the South Nahanni. It was quite an experience.

This map does not show access roads. It does not show Howard's Pass. It shows the tungsten ridge, but not the actual location of the mines within that doughnut. I believe we drove in somehow from the south and east.

Mr. Prentice: I will show you the access map that has the road on it.

Senator Milne: Then it was not anywhere near the mining access — good. Very well, I thank you.

Mr. Prentice: I am planning to paddle down there this summer.

Senator Milne: I can remember quite a hike to get into the river. It was interesting. I did come downstream.

I have some concerns arising from what Senator Lang said about future exploitation of that hole in the doughnut there. You have no control over what goes on in that area. If there are further resources of tungsten and zinc in that area, there will undoubtedly be future mines. The average life of a mine, they tell me, is 30 years. If these tungsten and zinc deposits run out sometime in the future, does Parks Canada look at acquiring that land after it has been reclaimed?

Mr. Prentice: The situation in respect of the Prairie Creek mine continues on. It is no different after Bill C-38 is passed. There is a mining operation there. They have certain legal rights that they have obtained from governments. They have the right to continue to operate their mine, according to all the legal rules, and expand it within that area, according to the legal rules.

Parks Canada is a referral agency on any environmental approval, so we have a say in that respect. However, to be clear, those lands are not national park reserve lands. They will continue on as they are.

Senator Milne: I realize that. I am talking about future plans if and when these reserves run out, which they will do eventually. Have you done any estimates as to how long the reserves will last in that area, and have you thought ahead to perhaps acquiring that land?

Mr. Prentice: You are right about a mine lasting 30 years; our assessment is that it is about 25 years. One would assume, at that time, the government would look closely at dealing with that circumstance.

I would emphasize that getting to this point has required a careful balancing of all the interests, including those of the Northwest Territories government that wants to see economic

Le sénateur Milne : Je tiens tout d'abord à vous féliciter, monsieur le ministre. Je crois que vous faites quelque chose de merveilleux.

Dans les années 1970, à l'époque où mon mari était le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien — ministère dont Parcs Canada relevait à ce moment-là —, nous avons vu Judd Buchanan descendre la rivière Nahanni Sud. Ce fut toute une expérience.

On ne voit pas les routes d'accès ni Howard's Pass sur la carte. On y voit la crête de tungsten, mais non l'emplacement actuel des mines qui se trouvent à l'intérieur de ce beigne. Je crois que nous y sommes allés en voiture par le sud et l'est.

M. Prentice : Je vais vous montrer la carte sur laquelle figure la route d'accès.

Le sénateur Milne : Elle n'était donc pas près du point d'accès à la mine. Très bien. Je vous remercie.

M. Prentice : Je prévois descendre la rivière cet été.

Le sénateur Milne : Je me rappelle qu'il a fallu marcher longtemps pour se rendre à la rivière. Ce fut intéressant. Je me suis rendue à l'embouchure.

Je m'interroge sur l'exploitation future de la région comprise dans le trou du beigne, dont le sénateur Lang a parlé tout à l'heure. Vous n'avez aucun contrôle sur ce qui se passe dans cette région. Si on découvre davantage de tungsten et de zinc à cet endroit, il ne fait aucun doute qu'il y aura d'autres mines. On m'a dit que la durée de vie moyenne d'une mine est de 30 ans. Est-ce que Parcs Canada envisage d'acquérir ces terres une fois que les gisements de tungsten et de zinc, qui s'épuiseront un jour, auront été régénérés?

M. Prentice : La situation à la mine de Prairie Creek reste la même et elle ne changera pas après l'adoption du projet de loi C-38. La société minière qui y est établie a certains droits que les gouvernements lui ont conférés. Elle a le droit de continuer d'exploiter sa mine et d'étendre ses activités à cette région, conformément aux règles.

Parcs Canada joue toujours un rôle d'orientation quand vient le temps de donner une approbation en matière d'environnement; nous avons donc notre mot à dire à cet égard. Toutefois, pour que les choses soient bien claires, ces terres ne font pas partie d'une réserve à vocation de parc national et elles conserveront leur statut.

Le sénateur Milne : J'en suis consciente. Je parle de ce qu'on prévoit faire lorsque les gisements seront épuisés — ce qui arrivera un jour. Avez-vous évalué combien de temps les gisements pourraient être exploités dans cette région et avez-vous envisagé la possibilité d'acquérir ces terres?

M. Prentice : Ce que vous dites est juste : une mine a une durée de vie de 30 ans. Nous évaluons qu'elle est d'environ 25 ans. On pourrait supposer qu'à ce moment, le gouvernement examinera de près la situation afin d'y faire face.

Je tiens à souligner que pour en arriver là, nous avons dû concilier méticuleusement les intérêts de tous les partis, y compris le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, qui souhaite le

development in the North. The Prairie Creek mine and the continuity of that operation has been an important part of the discussion.

Senator Milne: My last question, Chair, is because of the lack of a non-derogation clause in this bill. As you realize, we received this bill so recently that I have not had a chance to read the whole thing and digest it properly. What clause is actually protecting all of the Aboriginal and treaty rights in this new park?

Mr. Prentice: It was not felt necessary to have a non-derogation clause included. There are several First Nations that we should talk about. First, the Dehcho are strongly on side. The reason we are using national park reserve status is that it allows the continuation of resolution of the land claims. That is essentially what national park reserve status is, as opposed to a full national park designation. The difference is that you carry on and deal with the First Nations claims.

Senator Milne: There are Dene claims in this area.

Mr. Prentice: This entire land — not only the area we are talking about today but the much broader Dehcho area — is the largest unresolved land claim in Canada at this point. We have been working on it for many years. A key element of that claim is having the Nahanni set aside in the way that it has been here. From the perspective of the Dehcho, it has been essentially a pre-condition to things proceeding. It fully satisfies their concerns.

There is also the prospect, at least, of discussion with the Kaska Dene First Nation, whose territorial area overlaps marginally. Their claims are not as far advanced as the Dehcho's. However, at some point in the future, it will be necessary for the Government of Canada to have discussions with the Kaska Dene.

We have done that; we have consulted with them through this process. I met with them previously in my former life as Minister of Indian and Northern Affairs. Their interests have been accommodated — we are not doing anything here that impedes or takes away any claims that they have.

My understanding is that the Canada National Parks Act has a non-derogation clause in it already. In Bill C-38, you are dealing only with amendments to that act and we are not taking the non-derogation clause out.

Senator Milne: That is a good thing to hear because the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs has come up with suggested wording for a non-derogation clause, and I would sincerely hope that the government looks at that suggested wording. We have worked on it for several years to come up with a wording that seems to satisfy all sides in the ongoing debate on what should be the wording for the non-derogation clause. I hope you will look at it and consider it for any future legislation of this sort.

développement économique du Nord. La mine de Prairie Creek et la poursuite de ses activités ont fait partie intégrante des discussions.

Le sénateur Milne : Monsieur le président, ma dernière question porte sur l'absence de disposition de non-dérogation dans le projet de loi. Comme vous le savez, nous avons reçu le projet de loi il y a très peu de temps; je n'ai donc pas eu la chance de le lire au complet et de bien l'assimiler. Quelle disposition vise à protéger tous les Autochtones et les droits issus de traités dans le nouveau parc?

M. Prentice : Nous n'avons pas jugé nécessaire d'inclure une disposition de non-dérogation. Nous devrions parler de plusieurs Premières nations, dont celles du Deh Cho, qui sont grandement en faveur. Nous avons opté pour le statut de réserve à vocation de parc national parce qu'il nous permet de poursuivre le règlement des revendications territoriales des Premières nations, à la différence du statut global de parc national.

Le sénateur Milne : Cette région fait l'objet de revendication par les Dénés.

M. Prentice : Toutes ces terres — non seulement la région dont nous parlons aujourd'hui, mais bien la région du Deh Cho, qui est beaucoup plus grande — font l'objet de la plus grande revendication territoriale non résolue au Canada à ce jour. Nous y travaillons depuis de nombreuses années. L'un des éléments clés de cette revendication porte sur la mise en réserve de Nahanni de la façon prévue dans ce cas-ci. C'était une condition préalable des Premières nations du Deh Cho, et leurs intérêts sont pleinement satisfaits.

On envisage également la possibilité de discuter, à tout le moins, avec les Premières nations Dénés Kaska, dont les terres se chevauchent légèrement. Leurs revendications ne sont pas aussi avancées que celles des Premières nations du Deh Cho. Toutefois, le gouvernement du Canada devra un jour entamer des pourparlers avec les Dénés Kaska.

Nous l'avons fait; nous les avons consultés dans le cadre du processus. Je les ai rencontrés à l'époque où j'étais ministre des Affaires indiennes et du Nord Canada. Nous avons tenu compte de leurs intérêts; nous n'entrevoyons aucunement leurs revendications et nous ne revenons pas sur celles pour lesquelles ils ont eu gain de cause.

Selon mon interprétation, la Loi sur les parcs nationaux du Canada renferme déjà une disposition de non-dérogation. Dans le projet de loi C-38, on traite uniquement de modifications à cette loi et on n'exclut pas la disposition de non-dérogation.

Le sénateur Milne : C'est bien de vous l'entendre dire parce que le Comité permanent des affaires juridiques et constitutionnelles du Sénat a proposé un libellé de disposition de non-dérogation, et j'espère sincèrement que le gouvernement l'examinera. Nous travaillons depuis plusieurs années à la rédaction d'un libellé de disposition de non-dérogation qui pourra satisfaire tous les partis qui prennent part au débat en cours. J'espère que vous vous pencherez sur ce libellé et que vous envisagerez de l'inclure dans les lois du même type à l'avenir.

Mr. Prentice: If you look at section 2(2) of the current national parks act, it says:

For greater certainty, nothing in this Act shall be construed so as to abrogate or derogate from the protection provided for existing aboriginal or treaty rights of the aboriginal peoples of Canada by the recognition and affirmation of those rights in section 35 of the Constitution Act, 1982.

Senator Brown: Minister, you talked about Indian and Northern Affairs controlling part of what goes on in mining areas. Does that include reclamation of those areas if they are mined out?

Mr. Prentice: Yes. I can tell you from my previous time as Minister of Indian and Northern Affairs, they have a modern mining environmental approval process, including reclamation standards. It is all administered by Indian and Northern Affairs, in consultation with the Northwest Territories government, working toward devolution of those authorities.

Senator Brown: That would be enforceable before the government decides to buy the reclaimed land?

Mr. Prentice: Yes.

Senator Milne: Again, I congratulate you on this legislation, but when I see this other map, I see that it actually shows the boundaries of the watershed, and they do extend across the Yukon border and into the Yukon. This is presumably the area that Senator Lang was talking about where there are tungsten and zinc deposits.

Senator St. Germain: Mr. Chair, I think this is a tribute to previous governments and the present government. As Senator Milne pointed out, this was started many years ago by Judd Buchanan, the minister at the time. I think we should all take pride in and credit for this, Minister Prentice, because it has been a great effort and is a great accomplishment. Congratulations extend to everyone involved.

Mr. Prentice: I agree with that sentiment and would add that the current Prime Minister has been quite adamant about this issue as well from the get-go. It goes back 31 years, and it is historic that we should be here today. This is the penultimate step in the process.

The Chair: We feel proud as a committee to be part of that process. Thank you, sir, for being here on such short notice, and thank you, Mr. Latourelle.

Senator St. Germain: On the committee that I work with, we generally ask for a fairly detailed map of the area so that members have a better idea of exactly what they are working with, where

M. Prentice : Le paragraphe 2(2) de la version actuelle de la Loi sur les parcs nationaux du Canada est ainsi libellé :

Il est entendu que la présente loi ne porte pas atteinte à la protection des droits existants — ancestraux ou issus de traités — des peuples autochtones du Canada découlant de leur reconnaissance et de leur confirmation au titre de l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982.

Le sénateur Brown : Monsieur le ministre, vous avez parlé d'Affaires indiennes et du Nord Canada qui contrôle une partie de ce qui se fait dans les sites miniers. Est-ce que sa responsabilité s'étend à la remise en état des sites une fois l'exploitation minière terminée?

M. Prentice : Oui. Je peux vous dire pour l'avoir observé du temps où j'étais ministre des Affaires indiennes et du Nord que le ministère est doté d'un processus moderne d'approbation environnementale touchant les sites miniers, qui comprend des normes en matière de remise en état. Toute l'administration du processus relève d'Affaires indiennes et du Nord Canada agissant de concert avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, tandis que le processus de transfert des pouvoirs à cet égard est amorcé.

Le sénateur Brown : Les obligations seraient exécutoires avant que le gouvernement décide d'acheter la terre remise en état?

M. Prentice : Oui.

Le sénateur Milne : Encore une fois, je vous félicite pour cette loi, mais je vois que l'autre carte indique les limites du bassin versant; elles traversent la frontière du Yukon et pénètrent à l'intérieur du territoire du Yukon. Je suppose que c'est la région dont parlait le sénateur Lang quand il évoquait la présence de gisements de tungstène et de zinc.

Le sénateur St. Germain : Monsieur le président, je crois qu'il faut rendre hommage aux gouvernements antérieurs et au présent gouvernement. Comme l'a souligné le sénateur Milne, tout a commencé il y a de nombreuses années à l'instigation de celui qui était ministre à l'époque, Judd Buchanan. Monsieur Prentice, je crois que nous devons tous être fiers du travail accompli et proclamer la part que nous y avons prise, parce que l'effort a été considérable et le résultat, à la hauteur. Félicitations à tous ceux qui ont eu un rôle à y jouer.

M. Prentice : Je partage ce sentiment et j'ajouterais que l'actuel premier ministre s'est montré fort résolu à l'égard de ce projet dès le départ. Nous vivons l'avant-dernière étape d'une œuvre amorcée il y a 31 ans et notre présence ici aujourd'hui a quelque chose d'historique.

Le président : Nous sommes fiers que notre comité ait eu un rôle à y jouer. Merci, monsieur, de vous être présenté devant nous à si bref préavis et merci à vous, monsieur Latourelle.

Le sénateur St. Germain : Le comité avec lequel je travaille demande généralement qu'on lui remette une carte assez détaillée de la région afin que ses membres puissent se faire une idée claire

boundaries are, and what have you. I would suggest that if that is not impossible, it would be ideal when we are dealing with issues such as this, Mr. Chair. I leave that with you.

The Chair: It makes absolutely good sense. Senator Milne has already made the point very well. We will take that suggestion to heart, and the clerk will note that.

Senator Lang: I would like to make a comment for the record, because it is important. We discussed the Prairie Creek mining area and the fact that some of these areas have been excluded but are still surrounded by the reserve and whatever. I would say for the viewers of this meeting that that should be seen to be a positive for the long-term interests of the park. We have learned a lot in the past about environmental clean-ups and things of this nature and what has to be done by the companies involved. At the end of the day, when this material is mined out, this will provide road access to Canadians and tourists so that they can go into an area that is relatively inaccessible. They will be able to, at least, get into the area and go from there.

I take this from our experience in Kluane National Park. We would have no access into that park other than by helicopter or by trail if it were not for the mining exploration done over the past decades. It is important to realize that it is a benefit to the park and should not be seen as a detriment to the park.

The Chair: That is a fine point, and it is noted.

Senator Neufeld: I appreciate the second map, but I asked the fellow from Parks Canada to get a much better map than this.

Mr. Chair, it is not a bad thing to look at the future, and I agree with Senator Lang. Once a road is built into Prairie Creek, that will give people access to go in there for other things. We sometimes create parks and reserves that exclude people. We should be including them so that they can get into those areas. When it is a national reserve or park, the monies that the federal government would receive from royalties from those activities should actually be put back into those parks. In many cases, it comes to the black hole here in Ottawa, and very little of it gets back to the area to actually develop it and make it a place where people want to go. I know federal governments and provincial governments are hesitant to do that, but that is one way of saying that the value we get out of there will be put it back into the park for conservation or whatever, and it actually goes back to that area for those purposes. We should think about that. It is a little bit late to do it now.

The Chair: It is, but it is a good point. You want to convert the black hole to a blue hole.

Senator Di Nino: I want to speak on Senator Lang's point. Some of you may or may not know that I am one of those crazy characters that actually runs rivers like this. A number of years ago I did canoe the Nahanni, and it was one of the most majestic

de ce sur quoi ils travaillent, des endroits où se trouvent les limites et que sais-je encore. À moins que ce soit impossible, je crois, monsieur le président, que nous devrions idéalement disposer de ce genre de carte lorsque nous débattons d'enjeux comme celui-ci. Je laisse cette question à votre discrétion.

Le président : Voilà une excellente suggestion. Le sénateur Milne en a déjà parlé avec beaucoup de justesse. Nous accorderons à cette suggestion l'attention voulue et le greffier en prendra note.

Le sénateur Lang : Il y a un commentaire que je tiens à faire parce que c'est important. Nous avons discuté du site minier de Prairie Creek et du fait que certains de ces sites ont été exclus mais qu'ils sont toujours entourés par la réserve. Je voudrais dire à l'intention des téléspectateurs qui nous regardent en ce moment qu'il faut y voir un facteur positif pour les intérêts à long terme du parc. Nous en avons appris beaucoup dans le passé au sujet des mesures d'assainissement de l'environnement et de ce que les entreprises concernées doivent faire. À terme, quand l'exploitation minière aura pris fin, les Canadiens et les touristes disposeront d'un accès routier qui leur permettra de pénétrer dans une région relativement inaccessible. Ils seront au moins capables de pénétrer dans la région; ensuite, à eux de voir.

Nous l'avons vu au parc national Kluane. Il serait impossible d'accéder au parc autrement que par hélicoptère ou par un sentier sans les travaux d'exploration minière des dernières décennies. Il est important de se rendre compte que c'est un avantage pour le parc, et non pas quelque chose qui se fait au détriment du parc.

Le président : C'est un excellent point, et il est noté.

Le sénateur Neufeld : Je remercie les gens de Parcs Canada pour la deuxième carte, mais je leur ai demandé d'en obtenir une beaucoup plus claire.

Monsieur le président, ce n'est pas une mauvaise chose de se tourner vers le futur, et je partage l'avis du sénateur Lang. La construction d'une route menant à Prairie Creek permettra aux gens de s'y rendre pour autres choses. On crée parfois des parcs et des réserves qui excluent les gens. On devrait les inclure afin qu'ils puissent se rendre dans ces régions. Dans le cas d'une réserve nationale ou d'un parc national, l'argent que le gouvernement fédéral reçoit grâce aux redevances devrait en réalité être réinvesti dans le parc en question. Dans beaucoup de cas, l'argent se retrouve dans le trou noir à Ottawa, et très peu est réinvesti dans le développement de la région pour en faire un endroit où les gens veulent aller. Je sais que le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux hésitent à le faire, mais c'est là une façon de dire que ce que nous retirons d'un parc sera réinvesti dans ce parc à des fins de conservation ou autres, et que l'argent retourne réellement à cette région aux fins prévues. Nous devrions y songer. C'est un peu tard pour le faire maintenant.

Le président : C'est un peu tard, mais c'est un bon point. Vous voulez convertir le trou noir en trou bleu.

Le sénateur Di Nino : Je veux parler du point soulevé par le sénateur Lang. Certains d'entre vous savent peut-être que je suis l'un de ces individus un peu fous qui descendent des rivières comme celle-ci. Il y a quelques années, j'ai fait du canot sur la

experiences. You cannot help but be impacted and affected when you go there. You truly appreciate the relationship of the Aboriginal nations, our first peoples, with the land when you are there. When you are portaging a canoe on your back without the roads that Senator Lang is talking about, it is very difficult, so I would suggest that these roads do bring value.

Mr. Chair, I would also like to strongly recommend a book, for those of you who have an interest in this area. It is by R. M. Patterson called *Dangerous River*. It is a great read and it talks about the Nahanni, the dangerous river. It is a wonderful read that will give you full appreciation for what we are doing here today, which I think we can all be very proud of.

Senator Spivak: I have a stupid question. Not being familiar with the area, which line on the map is the river? Is it the little squiggly line?

Senator Di Nino: You can probably see it better on the coloured map.

Senator Spivak: Thank you.

The Chair: Is it agreed that the committee shall now proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-38?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the preamble stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Nahanni; c'était l'une des expériences les plus merveilleuses de ma vie. On ne peut pas s'empêcher d'être touché lorsqu'on y va. On apprécie réellement la relation entre les nations autochtones, nos premiers peuples, et la terre lorsqu'on y est. Porter un canot sur son dos sans les routes dont parle le sénateur Lang, c'est très difficile, alors selon moi ces routes constituent un avantage.

Monsieur le président, j'aimerais également recommander fortement un livre à ceux d'entre vous que le sujet intéresse. C'est un livre écrit par R.M. Patterson intitulé *Dangerous River*. C'est un excellent livre qui parle de la Nahanni, la rivière dangereuse. C'est un livre formidable qui vous permettra d'apprécier pleinement ce que nous faisons ici aujourd'hui, et dont nous pouvons tous être très fiers je crois.

Le sénateur Spivak : J'ai une question idiote. Comme je ne connais pas très bien la région, quelle ligne sur la carte représente la rivière? Est-ce la petite ligne ondulée?

Le sénateur Di Nino : Elle est probablement plus visible sur la carte en couleur.

Le sénateur Spivak : Merci.

Le président : Sommes-nous d'accord pour que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-38?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude du préambule est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il reporté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chair: Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the preamble carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is agreed. Shall the bill as before us carry?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Milne: It was unanimous, Mr. Chair. I think that should be noted.

The Chair: The bill as presented to this committee is carried unanimously.

Does the committee wish to consider pending observations? I might say we have had some comments on the record but probably in this case, in terms of timing, it would be better not to have formal observations and to have a clean, unamended report.

Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you very much. Is it agreed that I shall report this bill to the Senate at the earliest possible time today?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is agreed.

Thank you very much, colleagues. As has been said by others, I think we should all be pleased with our response on such notice to deal with this matter. I think the record will show well in terms of our study of it, even though it was short in time. The minister clearly had a grasp of the subject as did the sponsor. There is history of a great deal of study preparatory to this bill. Senator Banks made that clear.

That is it, then, for Bill C-38.

Colleagues, is it your wish that we should now proceed to clause-by-clause study of Bill S-208, An Act to amend the Food and Drugs Act (clean drinking water)?

Hon. Senators: Agreed.

Le président : L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le préambule est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord. Le projet de loi dont nous sommes saisis est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Milne : Le vote a été unanime, monsieur le président. Je crois que ce devrait être consigné.

Le président : Le projet de loi dont était saisi le comité est adopté à l'unanimité.

Le comité souhaite-t-il examiner des observations en instance? Je dirais peut-être que nous avons eu certains commentaires officiels, mais probablement que dans ce cas-ci, pour ce qui est de l'horaire, il serait mieux de ne pas formuler d'observations officielles et d'avoir un rapport sans réserves et non modifié.

Êtes-vous d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Merci beaucoup. Dois-je faire rapport du projet de loi au Sénat le plus tôt possible aujourd'hui?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Merci beaucoup, chers collègues. Comme d'autres l'ont dit, je crois que nous devrions tous être satisfaits d'avoir traité ce dossier si rapidement. Je crois que le compte rendu reflétera positivement notre étude du sujet, même si nous n'avons pas eu beaucoup de temps. Le ministre et le parrain du projet de loi maîtrisaient clairement le sujet. Beaucoup d'études ont été menées en préparation pour ce projet de loi. Le sénateur Banks a été clair à ce propos.

C'est tout, donc, pour le projet de loi C-38.

Chers collègues, souhaitez-vous que nous passions maintenant à l'étude article par article du projet de loi S-208, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (eau potable saine)?

Des voix : D'accord.

The Chair: It is agreed. Before we do proceed, the chair was not present last week when this bill was considered for about the fifth time by the committee. Just as a reminder, this private member's bill, which is Senator Grafstein's bill, has been through this committee in other Parliaments and passed and referred back to the Senate unamended.

Given that we have new members here, the steering committee felt that we should at least have Senator Grafstein present. Although I was not present, I understand a number of legitimate questions were raised. Questions were also raised earlier.

I have consulted members of this committee privately since my return and I know there is concern by some of the new members. However, I believe there is a consensus that we should proceed to clause-by-clause today, notwithstanding. If there are any amendments or objections, we can move on division.

Senator Neufeld: Help me here a little bit, Chair, as I am a new member. I am not in favour of the bill at all.

The Chair: That is clear.

Senator Neufeld: Do I vote against every clause in clause-by-clause consideration?

The Chair: You say "On division." When I ask, "Is it agreed," you say, "On division," which means that it is not unanimous.

Senator Lang: I want to go on the record to say that I am opposed to the bill. I know that some members have said that the bill has come before the Senate a number of times and has passed through this committee and back into the Senate. That does not necessarily mean that we have to do it again. I think there was enough evidence and information provided in the committee that the provincial, territorial and federal governments are doing what they are supposed to be doing under the present legislation that is in place between the Clean Water Act, the Environmental Protection Act and all the territorial and provincial legislation that is in place.

I do not think that, because I or another member has a cause, it means that we must pass their legislation, necessarily. I think this clearly intrudes into the relationship between the provincial, territorial and federal governments and, if we proceed with this legislation, we would unintentionally be interfering in that relationship between the provinces, territories and the federal government.

There has been no consultation with the provinces on this bill. I know that they would not be supportive of it if they did present something formal to this committee. I do not know why we would be going in that direction.

The other point that must be made, and which I want to reinforce, is that the one area for which the federal government has responsibility in is the First Nation reserves. The reality is that they have not done that good a job. In fact, why would we, as a

Le président : D'accord. Avant de procéder, je dois mentionner que le président n'était pas présent la semaine dernière lorsque le comité a étudié ce projet de loi pour la cinquième fois environ. Je tiens à rappeler que le comité a étudié ce projet de loi d'initiative parlementaire, qui est le projet de loi du sénateur Grafstein, dans d'autres législatures, qu'il a été adopté et qu'il a été renvoyé au Sénat, inchangé.

Étant donné que le comité permanent compte de nouveaux membres, nous avons cru bon de demander au sénateur Grafstein d'être présent. Même si je n'y étais pas, je comprends que des questions légitimes ont été soulevées. D'autres questions ont été soulevées plus tôt.

J'ai consulté des membres du comité en privé depuis mon retour et je sais que certains des nouveaux membres sont inquiets. Cependant, je crois qu'il y a un consensus voulant que nous procédions article par article aujourd'hui malgré cela. S'il y a des amendements ou des objections, nous pouvons adopter les articles avec dissidence.

Le sénateur Neufeld : Vous devez m'aider un peu, monsieur le président, étant donné que je suis nouveau. Je ne suis pas du tout en faveur du projet de loi.

Le président : C'est clair.

Le sénateur Neufeld : Dois-je voter contre chaque article lors de l'examen article par article?

Le président : Vous devez répondre : « Avec dissidence. » Lorsque je demande si vous êtes d'accord, vous répondez : « Avec dissidence », ce qui veut dire que ce n'est pas unanime.

Le sénateur Lang : Je tiens à faire figurer dans le compte rendu que je m'oppose au projet de loi. Je sais que certains membres ont dit que le Sénat avait été saisi du projet de loi plusieurs fois, que le comité l'avait examiné et qu'il était retourné au Sénat. Cela ne signifie pas nécessairement que nous devons suivre le processus de nouveau. Je crois que le comité a fourni suffisamment de preuves et d'informations selon lesquelles les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral font ce qu'ils sont censés faire en vertu des lois qui existent actuellement, c'est-à-dire la Loi sur l'assainissement de l'eau, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et toutes les lois territoriales et provinciales existantes.

Je ne crois pas que parce que je soutiens une cause ou qu'un autre membre soutient une cause nous devons adopter son projet de loi nécessairement. Je crois que c'est clairement de l'ingérence dans la relation entre les gouvernements provinciaux, territoriaux et fédéral, et que si nous allons de l'avant avec cette loi, nous nous ingérerions involontairement dans cette relation entre les différents ordres de gouvernement.

Les provinces n'ont pas été consultées sur ce projet de loi. Je sais qu'elles ne l'appuieraient pas si elles avaient présenté quelque chose d'officiel au comité. Je ne sais pas pourquoi nous irions dans cette direction.

L'autre élément qui doit être souligné, et sur lequel je veux insister, c'est que le seul domaine où le gouvernement fédéral a compétence sont les réserves des Premières nations. La réalité, c'est qu'il n'a pas vraiment fait du bon travail. En fait, pourquoi

federal government, want to get more involved in territorial and provincial authorities when we have done such a poor job in the federal government, which has had a direct responsibility that has been exercised so poorly in decades past? That has improved in the past number of years with the priority that drinking water has taken on.

Subsequently, if you take a look at the budgets that have been put forward in the last ten years — but probably looking at the last three years — there have been significant major improvements done, both to the sewage and water treatment areas for the First Nations. That is ongoing, and it is being done.

Do we need another piece of legislation? Be assured that this kind of legislation causes more bureaucracy because you have to enforce these things when you proceed with them. I think it would be irresponsible of us to proceed with a bill, knowing that the process and the legislation that is presently in place is there and that there is enough of a legislative body in place to ensure that Canadians get what we all expect, which is clean drinking water.

The Chair: Thank you, Senator Lang, for those comments. I see a number of hands.

Senator Milne: You have a motion. I move that we proceed to clause-by-clause.

The Chair: We are having discussion on that motion. For what it is worth, I was not here last week when the matter was dealt with, as I said, and I did understand there was opposition. I have been informed, and I think you are all aware of that, by the government that the present government opposes the bill.

However, I think it was the view of the steering committee that we should at least proceed to clause-by-clause consideration. We can vote it down right now. There is a motion on the floor.

Senator St. Germain: I think the intent of the bill is honourable. In his efforts, Senator Grafstein looked at Walkerton, here in Ontario, where the incident there had such a huge impact. There was a loss of lives. Then I believe he cited North Battleford, Saskatchewan. Those are the ones that really stand out.

I can understand the frustration that we have as parliamentarians when we are questioned in our constituencies and our various regions as to what we are doing. Everyone expects that we should be able to protect and do everything through legislation.

I, too, am concerned about whether we are infringing on provincial and territorial rights and going into their turf. I am not sure that it is necessary. In the case of Aboriginal peoples, there is no question that there has been a huge challenge there. I hope that this resolves itself.

voudrions-nous, en tant que gouvernement fédéral, s'ingérer davantage dans les autorités territoriales et provinciales alors que nous avons fait un si mauvais travail au gouvernement fédéral, lequel a été directement responsable et a si mal exercé cette responsabilité dans les dernières décennies? La situation s'est améliorée au cours des dernières années, compte tenu de la priorité accordée à l'eau potable.

Ultérieurement, si on examine les budgets qui ont été présentés au cours des dix dernières années — mais on peut probablement examiner les trois dernières années —, des améliorations considérables ont été apportées dans les domaines du traitement des eaux usées et du traitement de l'eau pour les Premières nations. Les améliorations sont en cours et elles sont effectuées.

Avons-nous besoin d'une autre loi? Soyez certains que ce genre de loi entraîne plus de bureaucratie, car lorsqu'on va de l'avant avec une loi, il faut la faire appliquer. Je crois qu'il serait irresponsable de notre part d'aller de l'avant avec ce projet de loi, connaissant le processus et la loi existante et sachant qu'il y a suffisamment de corps législatifs en place pour faire en sorte que les Canadiens obtiennent ce à quoi nous nous attendons tous, c'est-à-dire à une eau potable saine.

Le président : Merci de vos commentaires, sénateur Lang. Je vois plusieurs mains.

Le sénateur Milne : Vous avez une motion. Je propose que nous procédions article par article.

Le président : Nous discutons actuellement de la motion. Soit dit en passant, je n'étais pas ici la semaine dernière lorsque le sujet a été abordé, comme je l'ai mentionné, mais j'ai compris qu'il y avait de l'opposition. Je crois que vous savez tous déjà que le présent gouvernement m'a informé de son opposition au projet de loi.

Cependant, je crois que le Comité permanent était d'avis que nous devrions au moins procéder à une étude article par article. Nous pouvons mettre le projet de loi aux voix tout de suite. Une motion a été déposée.

Le sénateur St. Germain : Je crois que l'objectif du projet de loi est honorable. Dans ses efforts, le sénateur Grafstein s'est penché sur Walkerton, ici en Ontario, où l'incident a eu de si grandes répercussions. Des vies ont été perdues. Ensuite je crois qu'il a parlé de North Battleford, en Saskatchewan. Ces événements ressortent vraiment du lot.

Je peux comprendre la frustration que nous ressentons, à titre de parlementaires, lorsqu'on nous pose des questions sur ce que nous faisons dans nos circonscriptions et nos diverses régions. Tout le monde s'attend à ce que nous soyons en mesure de protéger et de tout faire au moyen de lois.

Moi aussi, je suis inquiet du fait de violer les droits provinciaux et territoriaux et de marcher dans leurs plates-bandes. Je ne suis pas certain que ce soit nécessaire. Dans le cas des Autochtones, il est évident qu'un défi considérable s'est posé. J'espère que la situation se réglera d'elle-même.

I do not believe that legislation is necessary, but I certainly would not dismiss, in any way, shape, or form, the intent of the senator who brought this issue forward. I leave it at that. I think the intent is good, but we are using a sledgehammer to kill a mosquito.

The Chair: Are there any other comments on the motion to proceed to clause-by-clause?

Senator Brown, I point out that your comments will be noted but you will not be entitled to vote.

Senator Brown: I will not vote on this bill because of my status. I was on the committee last year and voiced my opinion on the exact same issue that the two senators opposite have voiced. It is a provincial issue.

Senator Nolin of Quebec and I were both adamant that all these water bills are provincial interests. I echo what Senator St. Germain has said about the fact that the native peoples in the North do have a problem because of the water systems in the North. It is the federal government's right to make that an actual obligation to make them safe. The provinces, with two exceptions, one in Walkerton and one in North Battleford, do not warrant the size of a bureaucracy that would be created by such a bill.

Senator Lang: I want to make another point. My opposition to the bill is not because the government in the other place is opposed to it. It is based on my own research and reading, and also the evidence that was provided to the committee. That is important to note.

Second, I appreciate the work that Senator Grafstein has done on this bill and his commitment to it. However, I think it should be pointed out for First Nations that in the research that I have done, the Government of Canada is presently working with the First Nations to bring in not only guidelines but eventually a legislative framework to apply to First Nations land. That is under way as well. It is a priority.

I agree with Senator St. Germain, too, but I feel things are getting done, and I do not think this bill is necessary. If I felt that it was not being done, I would be the first to support a bill of this kind.

Senator Banks: I was not intending to comment, but I think I must, that we have adduced evidence in this committee, in prior —

The Chair: It has been adduced before the committee.

Senator Banks: Exactly; the bill before us is constitutional. I think the word used was "likely," because it is a shared jurisdiction and the CFIA already exists. There has been argument that we must set up a new regulatory entity of some kind. I do not think that is so.

I want to point out that enforcement by sight, as the police refer to it, is an important factor in criminal law. The fact that people do not put out packaged ice and bottled water and

Je ne crois pas qu'une loi soit nécessaire, mais je ne rejetterais certainement pas, de quelque façon que ce soit, l'intention du sénateur qui a présenté le dossier. Je m'arrêterai ici. Je crois que l'objectif visé est bon, mais nous essayons de tuer un moustique à coups de masse.

Le président : Y a-t-il d'autres commentaires sur la motion voulant que nous procédions article par article?

Sénateur Brown, je souligne que vos commentaires seront pris en note, mais que vous n'aurez pas le droit de voter.

Le sénateur Brown : Je ne voterai pas sur ce projet de loi en raison de mon statut. J'ai siégé au comité l'an dernier et j'ai fait connaître mon opinion sur exactement la même question à laquelle les deux sénateurs se sont opposés. C'est une question qui relève du provincial.

Le sénateur Nolin, du Québec, et moi-même avons été catégoriques en affirmant que les projets de loi sur l'eau relèvent des provinces. Je répète ce que le sénateur St. Germain a dit sur le fait que les peuples autochtones du Nord ont un problème causé par les systèmes d'eau du Nord. Le gouvernement fédéral a le droit de rendre obligatoire leur sécurité. Ce qui s'est passé dans les provinces — et il y a deux exceptions, une à Walkerton et une à North Battleford — ne justifie pas la bureaucratie pesante qui serait créée par l'adoption de ce projet de loi.

Le sénateur Lang : Je voudrais ajouter quelque chose. Je ne m'oppose pas au projet de loi parce que le gouvernement à l'autre endroit s'y oppose. Mon opposition est fondée sur mes recherches et mes lectures, ainsi que sur les témoignages qui ont été présentés au comité. C'est important de le noter.

Deuxièmement, j'apprécie le travail que le sénateur Grafstein a fait par rapport à ce projet de loi ainsi que son dévouement. Cependant, je crois qu'il faut souligner qu'en ce qui concerne les Premières nations — dans les recherches que j'ai faites — le gouvernement du Canada travaille en ce moment avec les Premières nations pour mettre en place non seulement des lignes directrices, mais éventuellement un cadre législatif applicable aux terres des Premières nations. Ce projet suit son cours. C'est une priorité.

Je suis d'accord avec le sénateur St. Germain, mais j'estime que les choses avancent et je ne crois pas que ce projet de loi est nécessaire. Si j'avais l'impression que rien n'était fait, je serais le premier à appuyer un tel projet de loi.

Le sénateur Banks : Je n'avais pas l'intention d'intervenir, mais je crois qu'il le faut, de l'information a été présentée au comité, avant...

Le président : Elle a été présentée devant le comité.

Le sénateur Banks : Exactement; le projet de loi respecte la Constitution. Je crois que le terme utilisé était « probablement », parce qu'il s'agit d'une compétence partagée et que l'ACIA existe déjà. On a fait valoir qu'il fallait mettre en place un nouvel organisme de réglementation. Je ne crois pas que ce soit nécessaire.

Je veux souligner que la présence des autorités, comme la police l'appelle, est un facteur important en droit criminel. La raison pour laquelle les gens ne mettent pas en marché de la glace

bubblegum and cornflakes that make us sick is not because there is an inspector standing beside everyone on the production lines of those things. It is because the people who own the companies, who purvey those things which we consume, understand that if they are not careful in making a product that they sell us that we ingest — that will not make us ill, let alone, God forbid, kill us — there are criminal sanctions for that, and that is what this bill simply does. It places it under the the purview of the existing act. The mechanism is already there. The provisions are already there. The sanctions are already there.

This act is as simple as that. It simply says: Water is a food. That is what this argument boils down to. I do not think it is possible to argue that water is not a food, since it is the only thing without which we cannot exist. We can live without wheat and we can live without meat, but we can only live for three days without water.

Therefore, I argue that this bill is appropriate and that we should proceed with it.

Senator Peterson: I have a comment. Although there were only two instances raised by the witness, in the future there will be a lot more. Municipalities are struggling now to meet the demands of the population.

On the Prairies, we rely on groundwater; it is depleting, and pretty soon the only water we will have will be that brought down from major rivers. That will require, I think, a lot of oversight.

Senator Mitchell: I would like to emphasize, first, the argument made by Senator Banks, which is that there has been a good deal of evidence that this issue is absolutely constitutional.

The other point I would like to make is that it is not all that common, although not entirely rare, that a Senate bill gets as far as this one has. It has a long way to go from here to becoming law in the other place. However, in the process of getting there, however far along the way it gets, this bill makes a statement. It is one way that senators can make a powerful statement.

I think we all agree with the issue, that there are concerns with regard to water. We might not agree — that is obvious, from earlier arguments — that it should be handled by the federal government but, rather, by the provincial governments. However, the fact of the matter is that this bill, in some way — and not all that small a way — elevates the issue, provides more impetus to the debate, sends the message. To get it from here to third reading in the Senate is one more step in advancing that process. I think that is all good. There is no particular complication in federal-provincial relations that would be created by that advance. Then further steps can address these other questions. I would hate to see the process discouraged at this point.

emballée, de l'eau embouteillée, de la gomme à mâcher et des flocons de maïs qui nous rendent malades n'est pas qu'il y a un inspecteur à chaque chaîne de production. C'est parce que les propriétaires des entreprises qui produisent ce que nous consommons comprennent que s'ils ne prennent pas de précautions lorsqu'ils fabriquent un produit qu'ils nous vendent et que nous consommons — qui ne nous rendra pas malades, et Dieu nous en garde, qui ne nous tuera pas —, ils feront face à des sanctions pénales, et c'est l'objectif de ce projet de loi. Ça relèvera de la loi actuelle. Les mécanismes existent déjà. Les dispositions existent déjà. Les sanctions existent déjà.

Cette loi est aussi simple que ça. Elle dit simplement : « L'eau est un aliment ». Voilà en quoi consiste cet argument. Je ne crois pas qu'il soit possible de soutenir que l'eau n'est pas un aliment parce que c'est la seule chose dont nous ne pouvons pas nous passer pour vivre. Nous pouvons vivre sans blé et nous pouvons vivre sans viande, mais nous pouvons survivre à peine trois jours sans boire d'eau.

Par conséquent, j'affirme que ce projet de loi a sa raison d'être et que nous devrions l'adopter.

Le sénateur Peterson : J'ai un commentaire à formuler. Il n'y a eu que deux cas rapportés par les témoins, mais il y en aura beaucoup plus dans l'avenir. Les municipalités ont du mal à répondre aux exigences de la population.

Dans les Prairies, nous comptons sur les eaux souterraines; cette ressource s'épuise et très bientôt, la seule source d'eau que nous aurons sera l'eau qui coule des grandes rivières. Cela exigera, je crois, beaucoup de surveillance.

Le sénateur Mitchell : Tout d'abord, j'aimerais mettre l'accent sur l'argument avancé par le sénateur Banks, selon lequel tout porte à croire que cette question est tout à fait constitutionnelle.

J'aimerais également dire que ce n'est pas très courant, même si ce n'est pas extrêmement rare, qu'un projet de loi émanant du Sénat se rende aussi loin que celui-ci. Il y a beaucoup de chemin à faire avant qu'il ne soit adopté à l'autre endroit. Cependant, dans le processus d'adoption... peu importe jusqu'où il se rend — ce projet de loi est une prise de position. C'est une façon pour les sénateurs d'adopter une position ferme.

Je crois que nous sommes unanimes sur cette question; il y a des préoccupations en ce qui concerne l'eau. Nous avons des points de vue divergents — c'est évident, d'après les discussions précédentes — quant à savoir si la question devrait être gérée par le gouvernement fédéral ou par les gouvernements provinciaux. Cependant, le fait est que ce projet de loi, d'une certaine façon — pas si anodine que ça —, élève la question, donne une impulsion au débat et envoie un message. En partant de là et en se rendant à la troisième lecture au Sénat, le projet de loi franchit une étape de plus dans le processus d'adoption. Je crois que tout cela est bien. Cette avancée ne créera pas de complications particulières dans les relations fédérales-provinciales. Puis, il sera possible d'aborder les autres questions lors des étapes subséquentes. Je n'aimerais vraiment pas que le processus soit désavoué à ce stade-ci.

Senator Neufeld: This is a great discussion, and I respect all of it. I think Senator Lang encapsulated it very well. To Senator Banks' argument, I do not disagree with some of the things he said but there are sanctions in the provinces if you do not provide water. Provinces and territories have their own regulations as it relates to water. I do not think we need another federal regulation on top of that.

Although I respect Senator Banks' argument very much, if this ever got to a place where it became law, do not ever think it would not require some more administration and more costs. Also, although provinces and territories appreciate there are things for which the federal government should be responsible, there are things that the provinces and territories feel strongly that they should be responsible for. There is not a need for the federal government to put something in place that requires more administration on behalf of those provinces. The administration costs will be borne by the provinces and the territories, and not by the federal government.

Clean water is as important to me as it is to anyone else, including Senator Grafstein. I appreciate Senator Grafstein's work on the bill. I am new here. I come with a different viewpoint on some of these things than previous senators do. I am not opposed to clean drinking water. I want to make that clear. However, I am totally opposed to more administration in trying to make that happen.

I will not repeat what Senator Lang has said about First Nations reserves, but it is a fact that the federal government has not done a good job there. I am not in favour of saying I should have open arms and come to British Columbia and help us see if we can do the same thing there. That is why I oppose this bill, not because there has not been hard work done and sincerity expressed about bringing something like this forward.

Senator Spivak: In the time that I have been here, I recall only two Senate bills that won the approval of the House of Commons. One was Senator Kenny's bill on the fleet using alternative gas, and the other was Senator Carney's bill on lighthouses.

Senator Milne: Senator Bryden had one.

Senator Banks: I had the Statutes Repeal Act. That makes four.

Senator Spivak: Really, the chances of this bill becoming law in a minority situation are not strong. One of my bills got to the House of Commons and first reading, and then there was an election and it died.

My point is that we tend to forget that the Senate should be a check on executive power, and it should be bringing forth ideas that are missed. The House of Commons sometimes makes

Le sénateur Neufeld : Cette discussion est très intéressante et j'en respecte tous les aspects. Le sénateur Lang a très bien résumé la situation. En ce qui concerne les propos du sénateur Banks, je ne rejette pas tout ce qu'il a dit, mais des sanctions sont prévues dans les provinces en cas de problèmes d'approvisionnement en eau. Les provinces et les territoires ont leurs propres règlements en ce qui concerne l'eau. Je ne crois pas qu'il faille adopter une réglementation fédérale supplémentaire.

Je respecte énormément les arguments du sénateur Banks, mais si ce projet de loi devait être adopté, il ne faudrait pas croire que nous n'aurions rien à administrer ou qu'il n'y aurait pas de coûts supplémentaires. De plus, même si les provinces et les territoires comprennent que le gouvernement fédéral doit être responsable de certaines choses, les provinces et les territoires croient également fermement avoir leurs propres responsabilités. Il n'est pas nécessaire que le gouvernement fédéral mette quelque chose en place qui nécessite plus d'administration de la part des provinces. Les dépenses d'administration seront assumées par les provinces et les territoires, et non par le gouvernement fédéral.

Il est aussi important pour moi que pour n'importe qui d'autre, y compris le sénateur Grafstein, d'avoir de l'eau saine. J'apprécie le travail qu'a fait le sénateur Grafstein en ce qui concerne le projet de loi. Je suis nouveau ici. J'arrive avec un point de vue différent de celui des sénateurs plus anciens sur certaines choses. Je ne m'oppose pas au fait qu'on ait accès à de l'eau potable saine. Je veux que ce soit clair. Cependant, je m'oppose totalement à l'accroissement des mesures administratives pour y arriver.

Je ne répéterai pas ce que le sénateur Lang a dit à propos des réserves des Premières nations, mais c'est un fait que le gouvernement fédéral n'a pas fait du bon travail dans ce dossier. Je ne suis pas d'accord pour qu'on dise que je devrais me rendre en Colombie-Britannique les bras ouverts afin de voir si nous pouvons faire la même chose là-bas. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet de loi, et non parce qu'il n'y a pas eu beaucoup de travail de fait et une grande sincérité de la part de ceux qui ont fait avancer ce projet.

Le sénateur Spivak : Depuis que je siège au Sénat, je ne peux me souvenir que de deux projets de loi émanant du Sénat qui ont été approuvés par la Chambre des communes. Il y a eu le projet de loi du sénateur Kenny sur l'utilisation de combustible de remplacement pour la flotte et celui du sénateur Carney sur les phares.

Le sénateur Milne : Il y en a eu un présenté par le sénateur Bryden.

Le sénateur Banks : J'ai eu la Loi sur l'abrogation des lois. Cela en fait quatre.

Le sénateur Spivak : En réalité, les chances que ce projet de loi soit adopté dans une situation minoritaire sont faibles. Un de mes projets de loi s'est rendu en première lecture à la Chambre des communes, puis il y a eu une élection et le projet de loi est mort au *Feuilleton*.

Ce que je veux dire, c'est que nous avons tendance à oublier que le Sénat devrait surveiller le pouvoir exécutif, et qu'il devrait apporter de nouvelles idées. La Chambre des communes fait

mistakes. No one thinks senators are against clean drinking water, but given the favourable aspects of this bill, it is not exactly a hammer to kill a fly. It is more like a cattle prod.

Senator Milne: Since everyone else is speaking up, I will too. Water is a mixed responsibility, federal, provincial and territorial. I quite agree with Senator Neufeld that the federal government has done a dreadful job of its responsibility for safe drinking water on reserves — an absolutely abysmal job. However, last time I checked, there were boil water advisories in every single province of this country. If anything can be done to urge all levels of government to do what they have a responsibility to do, which is to provide clean drinking water, the stuff that life depends upon, to their peoples, then we should prod them as much as we possibly can.

Senator Lang: I want to respond to Senator Spivak, if I might. I do not think that any one of us should vote for a bill because we do not think it will get through the other place.

The Chair: Noted.

Senator Lang: I think you want to deal with the principle of the bill. You want to look at the bill and ask whether it makes reasonable, logical, common sense to bring into effect. Every effort should be made, if the majority of senators agree with the bill, that it should eventually become law. That is my point, and I would ask all senators to look at whether this is truly necessary. I do not think it is necessary. There has been enough evidence put on the record here to say that it is not necessary. We do have clean drinking water. In those areas where we do not, the provinces, territories, and federal government are working on it under the legislation and guidelines that are presently in effect.

The Chair: That has been noted, as has been your strong belief in democracy.

Everyone has had a say. I note some controversy, but a healthy, mature discussion. I believe we will have a vote on it. When there is a vote, I believe the chair votes first. To maintain what I hope is manifest impartiality, I will abstain from voting.

Shall the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-208?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division. Shall the title stand postponed?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division.

parfois des erreurs. Personne ne croit que les sénateurs s'opposent au principe de l'eau potable saine, mais étant donné les aspects favorables de ce projet de loi, il ne s'agit pas exactement de tuer une mouche avec un marteau. C'est plus comme un coup de fouet.

Le sénateur Milne : Puisque tout le monde émet son opinion, je vais le faire également. L'eau est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Je suis tout à fait d'accord avec le sénateur Neufeld qui dit que le gouvernement fédéral a failli de manière pitoyable à sa responsabilité d'assurer l'approvisionnement en eau potable sur les réserves — c'est une catastrophe. Toutefois, la dernière fois que j'ai vérifié, toutes les provinces de ce pays émettaient des avis de faire bouillir l'eau. Si l'on peut faire quoi que ce soit pour pousser tous les ordres du gouvernement à prendre leurs responsabilités, c'est-à-dire approvisionner leurs citoyens en eau potable, denrée essentielle à la vie, et bien nous devrions encourager une telle initiative autant que nous le pouvons.

Le sénateur Lang : J'aimerais répondre au sénateur Spivak si je le peux. Je ne crois pas qu'aucun d'entre nous ne devrait voter pour un projet de loi simplement parce que nous pensons qu'il ne sera pas passé dans l'autre Chambre.

Le président : C'est noté.

Le sénateur Lang : Je crois que nous devons nous pencher sur le principe qui sous-tend ce projet de loi. Nous devons étudier le projet de loi et nous demander s'il est raisonnable, logique et pertinent de l'adopter. Tous les efforts doivent être concentrés, si la majorité des sénateurs sont d'accord avec le projet de loi, sur son entrée en vigueur. C'est mon point de vue, et je demanderais à tous les sénateurs de se demander si c'est vraiment nécessaire. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire. Suffisamment d'éléments de preuve ont été présentés pour montrer que ce n'était pas nécessaire. Nous avons de l'eau potable. Pour ce qui est des régions qui n'en ont pas, les autorités gouvernementales fédérales, provinciales et territoriales travaillent en vertu des lois et des lignes directrices qui sont déjà en vigueur.

Le président : Cela a été noté, tout comme votre foi en la démocratie.

Tous ont parlé. J'ai vu poindre un peu de controverse, mais nous avons eu des discussions mûres et saines. Nous allons maintenant passer au vote. Lorsqu'il y a un vote, je crois que le président vote en premier. Pour démontrer mon impartialité, je vais m'abstenir de voter.

Est-ce que le comité devrait étudier article par article le projet de loi S-208?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence. Est-ce que l'étude du titre devrait être reportée?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence.

Senator Lang: To clarify the procedure here, when do I get to vote?

The Chair: You voted. You said nay, or did you not?

Senator Lang: I know I did, but I want to be on the record.

The Chair: So you would like a recorded vote.

Senator Lang: I want a recorded vote.

The Chair: You are entitled to a recorded vote.

Senator Milne: For every clause, or just at the end?

Senator Lang: At the end of the bill.

Senator Neufeld: That is what I thought.

The Chair: As a practical matter, would it be fair for me to conclude that you gentlemen will vote negatively on all of the clauses and that other senators will vote affirmatively? Senator Spivak and Senator St. Germain?

Senator St. Germain: I am going against the bill.

Senator Mitchell: I am affirmative.

The Chair: Could we go through these clauses and, at the end, note the senators who are for? I need the record to show if we agree that, as we go through clause by clause, a voice vote suffices and we do not need to have it written. At the end, we will name the senators who are negative on each item.

Senator Lang: I have one other point.

The Chair: You are trying hard.

Senator Lang: I am trying hard. I wonder why the chair is not allowed to vote.

The Chair: He is allowed, but he has already declared he will abstain.

Senator Lang: Is that in the spirit of democracy?

The Chair: It is what I consider to be appropriate chairmanship, especially in these circumstances where I am on the record as having voted for this bill on February 13, 2007.

Senator Lang: Mr. Chair, there are new members here and new evidence has been brought to the table.

The Chair: We heard all of the evidence. Senator Milne and I have been party to a situation where we did not go individually by each of these clauses and we did them en bloc. Senate committees and committee chairs were advised that that was an inappropriate procedure. In these circumstances, I would suggest for your consideration that we would agree that all these items on the clause-by-clause are passed —

Senator Milne: Clauses 1 to 4.

The Chair: Plus the title, et cetera. At the end, I would indicate that this bill has been carried, on division, with Senator Milne, Senator Peterson, Senator Banks, Senator Spivak and Senator

Le sénateur Lang : Pour comprendre un peu mieux la procédure, quand est-ce que je vote?

Le président : Vous avez déjà voté. Vous avez dit non, est-ce exact?

Le sénateur Lang : Oui je sais que j'ai voté, mais je veux que cela soit enregistré.

Le président : Vous voulez un vote par appel nominal.

Le sénateur Lang : Je veux un vote par appel nominal.

Le président : Vous avez droit à un vote par appel nominal.

Le sénateur Milne : Pour chaque article, ou seulement à la fin?

Le sénateur Lang : À la fin du projet de loi.

Le sénateur Neufeld : C'est ce que je pensais.

Le président : D'un point de vue pratique, est-ce que l'on peut dire que vous, messieurs, allez voter contre tous les articles et que les autres sénateurs voteront en faveur? Sénateur Spivak et sénateur St. Germain?

Le sénateur St. Germain : Je suis contre le projet de loi.

Le sénateur Mitchell : Je suis pour.

Le président : Pouvons-nous passer tous ces articles et à la fin, noter quels sénateurs sont en faveur? Je veux que le compte rendu note que, alors que nous passons à travers tous les articles, si nous sommes d'accord, nous n'aurons besoin que d'un vote par oui ou non et qu'il n'est pas nécessaire que cela soit rédigé. À la fin, nous allons nommer les sénateurs qui sont contre chaque article.

Le sénateur Lang : J'ai un autre point à soulever.

Le président : Vous essayez très fort.

Le sénateur Lang : Oui j'essaie très fort. Je me demande si le président a le droit de voter.

Le président : Il a le droit de voter, mais il a déjà déclaré qu'il s'abstenait.

Le sénateur Lang : Est-ce dans l'esprit de la démocratie?

Le président : C'est selon moi la meilleure façon d'exercer sa présidence, surtout dans les circonstances actuelles : il figure dans le compte rendu que j'ai voté en faveur de ce projet de loi le 13 février 2007.

Le sénateur Lang : Monsieur le président, il y a de nouveaux membres ici et de nouvelles preuves qui ont été présentées.

Le président : Nous avons entendu toute la preuve. Le sénateur Milne et moi-même avons déjà été dans une situation où nous n'avons pas étudié chaque article individuellement et nous avons tout fait en bloc. Les comités du Sénat et le président des comités ont été avisés que c'était une procédure inappropriée. Dans ces circonstances, je suggère que nous considérons que tous ces éléments ont été passés article par article —

Le sénateur Milne : Les articles 1 à 4.

Le président : En plus du titre et cetera. À la fin, j'indiquerai que ce projet de loi a été adopté, avec dissidence, que les sénateurs Milne, Peterson, Banks, Spivak et Mitchell ont voté en faveur et

Mitchell voting in favour; and with Senator Neufeld, Senator Lang and Senator St. Germain voting against. Have I characterized it correctly? Therefore, we would report the bill back as being carried unamended, on division. Do you agree that we do it that way, en bloc, in the Angus-Milne formula?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you very much. I think the record should now show that Bill S-208 is carried, on division.

That is the en bloc part, which we agreed to just do. I am having procedural difficulties here.

Just to be sure the record is clear: Shall the title stand postponed?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division. Shall clause 1 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division. Shall clause 3 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division. Shall clause 4 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division, as stipulated before. Shall the title carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division. Shall the bill carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Some Hon. Senators: On division.

The Chair: Agreed, on division.

Senator Banks: You might want a voice vote. If we want to have a voice vote, the clerk should call a voice vote so that it is on the record as having been done. You have now gone through it clause by clause, in the old formal sense. We should now have a recorded voice vote.

The Chair: With respect to each and every one of those on divisions, will you call it?

que les sénateurs Neufeld, Lang et St. Germain ont voté contre. Ai-je bien résumé le tout correctement? Par conséquent, nous allons faire rapport sur ce projet de loi et dire qu'il a été adopté sans amendement, avec dissidence. Êtes-vous d'accord avec cette façon de faire, en bloc, selon la formule Angus-Milne?

Des voix : D'accord.

Le président : Merci beaucoup. Je crois que le compte rendu devrait inscrire maintenant que le projet de loi S-208 a été adopté, avec dissidence.

Voilà pour la partie en bloc que nous venons de faire. J'ai quelques problèmes avec la procédure en ce moment.

Juste pour être bien clair : est-ce que l'étude du titre doit être reportée?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence. Est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence. Est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence. Est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence comme il a été déclaré juste avant. Est-ce que le titre est adopté?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence. Est-ce que le projet de loi est adopté?

Des voix : D'accord.

Des voix : Avec dissidence.

Le président : D'accord, avec dissidence.

Le sénateur Banks : Aimerez-vous avoir un vote par oui ou non? Si oui, le greffier doit demander un vote par oui ou non afin qu'il soit enregistré dans le compte rendu. Vous l'avez maintenant passé en revue article par article avec la vieille méthode formelle. Nous devons maintenant avoir un vote par oui ou non enregistré.

Le président : À l'égard de chacune de ces divisions, allez-vous demander le vote?

Shall the bill carry?

Lynn Gordon, Clerk of the Committee: The Honourable Senator W. David Angus?

The Chair: Abstain.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Tommy Banks?

Senator Banks: In favour.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Daniel Lang?

Senator Lang: Against.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Lorna Milne?

Senator Milne: Agreed.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Grant Mitchell?

Senator Mitchell: Agreed.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Richard Neufeld?

Senator Neufeld: Opposed.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Robert Peterson?

Senator Peterson: Agreed.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Mira Spivak?

Senator Spivak: Agreed.

Ms. Gordon: The Honourable Senator Gerry St. Germain?

Senator St. Germain: Opposed.

The Chair: The yeas have it, five to three.

Ms. Gordon: With one abstention.

The Chair: Shall I report the bill in this fashion to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you very much. Colleagues, that is it for the summer, I think. I want to say one thing that I did say at our first meeting. When I started in this place, I was taken under the wing of Michael Kirby, who was chair of the Banking Committee. I was his deputy chair. He took me to the woodshed one day and he said, "You know, in my committee, we never have votes. This Senate is a place where we strive for consensus. We give sober second thought and only in exceptional circumstances would we vote." He said, "It does not mean you cannot vote, but I hope we can run the committee in that way."

I thought that made a lot of sense. In all my 14 years on that committee, we never had a contested vote. I felt it was very salubrious and maybe one of the reasons the Banking Committee had the reputation that it had. Granted, I am particular, but all of us agreed that we did not want to usurp that reputation and make it our own. If we can work together, which is the way I think we believe is the way that senators should work, that is great. All of

Est-ce que le projet de loi est adopté?

Lynn Gordon, greffière du comité : L'honorable sénateur W. David Angus?

Le président : Je m'abstiens.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Tommy Banks?

Le sénateur Banks : En faveur.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Daniel Lang?

Le sénateur Lang : Contre.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Lorna Milne?

Le sénateur Milne : D'accord.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Grant Mitchell?

Le sénateur Mitchell : D'accord.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Richard Neufeld?

Le sénateur Neufeld : Contre.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Robert Peterson?

Le sénateur Peterson : D'accord.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Mira Spivak?

Le sénateur Spivak : D'accord.

Mme Gordon : L'honorable sénateur Gerry St. Germain?

Le sénateur St. Germain : Contre.

Le président : Adopté, à cinq contre trois.

Mme Gordon : Avec une abstention.

Le président : Dois-je présenter ce projet de loi sous cette forme au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Merci beaucoup. Chers collègues, c'est tout pour l'été je crois. J'aimerais dire une chose que je crois avoir déjà dit à notre première réunion. Lorsque j'ai débuté ici, Michael Kirby m'a pris sous son aile, il était le président du Comité des banques. J'étais son vice-président. Il m'a pris à part un jour pour me dire : « Vous savez, dans mon comité nous ne votons jamais. Le Sénat est un endroit où nous cherchons le consensus. Nous exprimons nos réticences et seulement dans de rares exceptions passons-nous au vote. » Il a dit, « Cela ne veut pas dire que vous ne pouvez pas voter, mais j'espère que nous pourrions diriger ce comité de cette façon. »

J'ai pensé qu'il avait tout à fait raison. Au cours de mes 14 années au sein de ce comité, nous n'avons jamais eu de vote contesté. J'ai trouvé que c'était très sain et peut-être une des raisons pour lesquelles le Comité des banques avait si bonne réputation. Bien sûr je vous l'accorde, je suis une personne pointilleuse, mais nous étions tous d'accord pour ne pas nous approprier cette réputation. Si nous pouvons travailler de concert,

us, or most of us, have been saying that in the Senate, especially Senator Lang the other night. It is very important that we conduct ourselves in a way that is non-partisan to the extent that we can.

This was an exceptional circumstance. It is a private bill. We have all had a chance to get our feelings on the record. I want to thank you very much but hope we will keep in mind in the future that, if we can avoid voting in a contrary fashion, so be it.

I hope you all have a great summer and it does not look like we will be into the polls but that is still not too sure yest, to me.

Senator Brown: I asked if you might have five minutes for an in camera session the other day and you said we might. Are we out of time altogether?

The Chair: Can you give us an idea on the purpose?

Senator Brown: It is about energy and the most important thing we are discussing right now in Canada. The trip to Copenhagen is coming up and I wanted to give the committee, in an in camera session — not on the public air waves — some information that I have which I think they could read and greatly benefit by.

The Chair: Do colleagues agree that we can take five minutes? I think it is a reasonable request.

Senator Lang: I would like to go on the record to thank you, as the chair, and the deputy chair as well as the steering committee for the work that you have done. I do not think the viewers out there recognize the time and effort that you and the steering committee put in beyond the committee meetings that we have here. It takes a lot of time, effort and organization and, as a member, I would like to say — and I think I speak for all members — that we do appreciate it. The way in which you conduct the committee makes it a nice committee to be a part of. Thank you.

The Chair: That is very kind.

I will suspend while we go in camera.

(The committee continued in camera.)

ce qui je crois est la façon dont nous pensons tous que le travail d'un sénateur doit être fait, c'est excellent. Nous tous, ou plutôt la plupart d'entre nous, disions la même chose au Sénat, plus particulièrement le sénateur Lang l'autre soir. Il est très important que nous nous conduisions de manière non partisane dans la mesure du possible.

En l'espèce, il s'agit de circonstances exceptionnelles. C'est un projet de loi d'intérêt privé. Nous avons tous eu la chance de nous exprimer et de voir nos opinions notées dans le compte rendu. J'aimerais vous remercier, mais j'aimerais également vous rappeler qu'à l'avenir il serait préférable d'éviter si possible les votes contestés.

J'espère que vous aurez tous un excellent été et rien n'indique que nous serons en élection, bien qu'à mon avis, rien n'est jamais sûr.

Le sénateur Brown : L'autre jour je vous ai demandé si nous pourrions avoir cinq minutes pour une séance à huis clos et vous avez dit que ce serait possible. Manquons-nous de temps?

Le président : Pourriez-vous nous donner une idée du sujet de votre requête?

Le sénateur Brown : Il s'agit d'énergie et de la chose la plus importante dont nous discutons en ce moment au Canada. Le voyage à Copenhagen arrive à grand pas et j'aimerais informer le comité, dans une séance hors caméra — pas sur les ondes publiques — de certains renseignements que je détiens et dont la lecture pourrait être grandement bénéfique.

Le président : Est-ce que tous nos collègues sont d'accord pour prendre cinq minutes? Je crois que c'est une requête raisonnable.

Le sénateur Lang : J'aimerais souligner le travail que vous et votre vice-président avez fait pour ce comité de direction et j'aimerais vous remercier. Je ne crois pas que tous les téléspectateurs reconnaissent le temps et les efforts que vous et votre comité de direction investissez au-delà des réunions du comité que nous tenons. Il faut beaucoup de temps, d'effort et d'organisation et, en tant que membre, j'aimerais dire, et je parle au nom de tous, que nous l'apprécions. La façon dont vous dirigez ce comité rend la tâche plus agréable. Merci.

Le président : C'est très gentil.

Je vais donc suspendre la réunion pour aller en huis clos.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)

Senate



Sénat

Canada

Report Addressing Bill C-10, *Navigable Waters Protection Act*

Ninth Report of the
Standing Senate Committee on
Energy, the Environment and Natural Resources
June 2009

Members of the committee:

Senator W. David Angus, Chair

Senator Willie Adams

Senator Tommy Banks

Senator Daniel Lang

Senator Pana Merchant

Senator Lorna Milne

Senator Grant Mitchell, Deputy Chair

Senator Richard Neufeld

Senator Robert W. Peterson

Senator Nick G. Sibbeston

Senator Mira Spivak

Senator Gerry St. Germain

Ce rapport est aussi disponible en français

Des renseignements sur le comité sont donnés sur le site :

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Information regarding the committee can be obtained through its website:

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

TABLE OF CONTENTS

MEMBERS	I
ORDER OF REFERENCE	II
EXECUTIVE SUMMARY	III
LIST OF RECOMMENDATIONS	IV
INTRODUCTION	1
BACKGROUND	3
NAVIGABLE WATERS PROTECTION PROGRAM.....	3
APPLICATION AND APPROVAL PROCESS UNDER PREVIOUS LEGISLATION	3
MINOR WORKS	4
AMENDMENTS TO THE NWPA CONTAINED IN BILL C-10	5
APPLICATION AND APPROVAL PROCESS	6
REVIEW BASED ON DEGREE OF NAVIGATIONAL INTERFERENCE.....	6
MINOR WORKS AND MINOR WATERS.....	7
OBSERVATIONS AND RECOMMENDATIONS	8
A) CONSULTATION PROCESS	8
B) MINOR NAVIGABLE WATERS	9
C) MINISTERIAL ORDERS	11
<i>Establishing classes of works and waters</i>	12
<i>Power to cancel work at anytime</i>	12
<i>Referencing Documents</i>	13
D) THE ENVIRONMENT AND NWPA.....	14
E) IMPROVING THE PROGRAM	16
CONCLUSION	18
APPENDIX A	19
APPENDIX B	22
APPENDIX C	23

Members of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources

Honourable W. David Angus – Chair

Honourable Grant Mitchell – Deputy-Chair

Honourable Willie Adams

Honourable Tommy Banks

Honourable Daniel Lang

Honourable Pana Merchant

Honourable Lorna Milne

Honourable Richard Neufeld

Honourable Robert W. Peterson

Honourable Nick G. Sibbeston

Honourable Mira Spivak

Honourable Gerry St. Germain, P.C.

Ex-officio members of the committee:

The Honourable Senators Cowan (or Tardif) and LeBreton, P.C., (or Comeau).

In addition, the Honourable Senators Brown, Dickson, Fraser, McCoy and Raine were members of the committee or participated from time to time during this study.

Staff of the committee:

Ms. Sam Banks and Mr. Marc LeBlanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament;

Mr. Jacques Bélanger, Acting Communications Officer, Communications Directorate;

Ms. Lynn Gordon, Clerk of the committee, Committees Directorate; and

Ms. Chelsea Saville, Administrative Assistant, Committees Directorate.

Order of Reference

Extract from the Journals of the Senate, Thursday, March 12, 2009:

The Honourable Senator Cowan moved, seconded by the Honourable Senator Hubley:

That, notwithstanding any rules or usual practices, and without affecting any consideration or progress made by the Senate with respect to Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009, the following committees be separately authorized to examine and report on the following elements contained in that bill:

(a) The Standing Senate Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7);

(b) The Standing Senate Committee on Banking, Trade, and Commerce: those elements dealing with the Competition Act (Part 12);

(c) The Standing Senate Committee on Human Rights: those elements dealing with equitable compensation (Part 11); and

(d) The Standing Senate Committee on National Finance: all other elements of the bill, in particular those dealing with employment insurance; and

That each committee present its final report no later than June 11, 2009.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Executive Summary

Enacted in 1882, the Navigable Waters Protection Act (NWPA) is one of Canada's oldest and most fundamental pieces of legislation. The Act protects the public right of navigation by regulating works over waterways such as bridges, dams and docks in order to minimize the overall impact on navigation.

Amendments to the NWPA were introduced in the 2009 federal Budget to help reduce the backlog of applications and streamline the approval process for infrastructure and natural resource projects to address the current economic downturn.

The Act had not been substantially amended since 1886 and many users of waterways recognized the need to modernize the Act. However, some believed that the changes went too far in eroding the public's right to navigation and they were concerned that the amendments diminished the public consultation process, transparency and environmental protection, while others believed the changes were long overdue and would help expedite works while maintaining environmental protection.

As part of the streamlining features of the amendments, classes of minor works and minor navigable waters introduced through Ministerial Order were excluded from the application process under the Act. The committee recognizes that the Ministerial Order was used to speed up the rule making process in order to meet short term economic goals. However, now that the minor works and waters criteria have been created, the committee recommends that the federal government develop regulations with the purpose of replacing the Order. The committee also recommends amending sections relating to the incorporation of reference materials.

The committee is also concerned that the users of waterways were not sufficiently consulted or communicated with in a timely manner during the process that led to the amendments which contributed to the apprehension many of these groups felt when the amendments were announced in the 2009 Budget.

The Act plays a wider role beyond protecting the right of navigation because the navigational approval process can trigger environmental assessments. The committee feels that the primary purpose of NWPA should be navigation not environmental policy but it also believes that changes to the NWPA should not occur for the sole purpose of diminishing environmental assessments.

The amendments contain features that received near unanimous support from witnesses such as the increase in maximum fines from \$5,000 to \$50,000 per infraction per day, additional inspection and investigative powers and the five year review of the Act. However, the committee believes that additional work is needed to improve application processing times. To this end, the committee recommends that the federal government ensure adequate resources are made available to the Navigable Waters Protection Program so that it can better meet its economic targets and its responsibility to protect and regulate the public right of navigation.

List of Recommendations

1. The committee recommends that Transport Canada develop and implement an effective communication strategy and consultation process to seek the views of waterway stakeholders on any future amendments to the Act, including any changes to regulations, and during the five year review of the Act.
2. That the Navigable Waters Protection Program develop regulations to replace the Ministerial Order of May 9, 2009.
3. That Transport Canada amend relevant sections of the NWPA using a process outlined in section 32 of the *Canada Shipping Act, 2001* for incorporating reference materials.
4. That the federal government ensure adequate resources are made available to the Navigable Waters Protection Program so that it can better meet its economic targets for infrastructure development and reduce the delays for larger projects while maintaining its responsibility to protect the public right of navigation.

Introduction

The *Navigable Waters Protection Act* (NWPA), “the Act”, is one of Canada’s oldest and most fundamental pieces of legislation. It was enacted in 1882 when there were fewer options, other than waterways to readily transport people and goods.¹ The Act was introduced to protect the public right of navigation,² an inheritance given to all Canadians and deeply rooted in our identity as a nation with special significance to Aboriginal peoples.

However, every Canadian’s right of navigation is balanced with the need to construct works such as bridges, dams or docks on or over navigable waters. Therefore, the Act not only protects but allows for a process that restricts the right of navigation in search of this balance.³

The Act has not been substantially amended since 1886.⁴ Since that time, the use of rivers and other waterways has shifted considerably towards recreational and sport activities. There are over 6 million recreational users of waterways in Canada. However, the demands for works over these waterways have also grown in step to meet the needs of all Canadians.

In later years, the Act not only protected the public’s right to navigate on waterways, but also became one of the triggers for federal environmental assessments through the *Canadian Environmental Assessment Act*.

The federal government introduced amendments to the NWPA in the 2009 Budget Implementation Bill C-10 which came into force on March 12, 2009. According to the federal government, the amendments modernize the Act and provide a better balance of the shared use of waterways. The amendments are designed to help reduce the backlog of applications and streamline the approval process for infrastructure and natural resource projects to address the current economic downturn, while maintaining the “commitment to protect the environment and the public’s right to navigate.”⁵

¹ This period was also marked by more commercial uses of waterways for fishing.

² The Act does not create, but protects, the public right of navigation. The public right of navigation is a common law right.

³ Transport Canada, Navigable Waters Protection Program, “Frequently Asked Questions”, available at <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/nwpp/faqs.htm>

⁴ An Act respecting the protection of Navigable Waters, 49 V. (1886), Chap. 36 arose from three separate earlier Acts concerning works constructed in or over navigable waters (1882, 1883 and 1886). The Act has been amended approximately 20 times since 1886. However, it has not been substantially amended for numerous decades.

⁵ Transport Canada, “Federal government moves toward modernizing Navigable Waters Protection Act” May 8, 2009 Press Release, available at <http://news.gc.ca/web/article-eng.do?m=/index&nid=449019>

However, many Canadians, including recreational users of waterways, Aboriginal Canadians and environmental advocates are worried that the changes diminish the public consultation process, transparency and environmental protection. While many of these groups recognize the need to modernize the Act, they express concerns that the amendments go too far in eroding the public right of navigation. At the same time, other Canadians and organizations believe the changes were long overdue and would help expedite works while maintaining environmental protection.

This report examines major issues raised during the hearings held by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources pursuant to the above noted Order of Reference on the amendments to the NWPA contained in Bill C-10. It also provides four recommendations to the federal government.

Background

Navigable Waters Protection Program

The federal government has sole jurisdiction to regulate navigation on Canada's waterways. This is done through the NWPA which is administered by Transport Canada via the Navigable Waters Protection Program (NWPP). It is through this program that the federal government approves works⁶ "built or placed in, on, over, under, through or across navigable water"⁷ to minimize the overall impact on navigation.⁸

Application and Approval Process under Previous Legislation

Before a work over water can begin, details of the work plans and waterway are submitted to the NWPP to determine whether the waterway is navigable and to assess the work's degree of interference with navigation. If a waterway was not navigable then the Act did not apply.

If a proposed work was deemed to interfere with navigation or if it was one of the four 'named works' – that is, a bridge, boom, dam or causeway over navigable waters – it underwent an approval process which triggered an environmental assessment in accordance with the *Canadian Environment Assessment Act* (see Figure 1). An environmental assessment is a separate report with recommendations.

The approval process required work plans and supporting documentation be publicly accessible and advertised in at least two local newspapers and reported in the *Canada Gazette* during which time the "public [would] have an opportunity to comment on the project's potential impact on navigation."⁹ Final approval could include conditions such as time limits and environmental mitigation measures under the advice of an environment assessment which could include a Fisheries Act Authorization as per the *Fisheries Act*, which was required for works in or around water where fish habitat might be negatively affected.¹⁰ Upon completion, a final inspection was made by NWPP officers.

⁶ A 'work' can be the repair or construction of a bridge, boom, dam, wharf, dock, pier, tunnel or pipe; any dumping of fill or excavation of materials from the bed of a navigable water; any telegraph or power cable or wire, or any structure, device or thing that may interfere with navigation. This definition is from Transport Canada's NWPP Application Guide available at <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/nwpp/guide.htm>

⁷ Transport Canada, "Navigable Waters Protection Program" available at <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/nwpp/menu.htm>

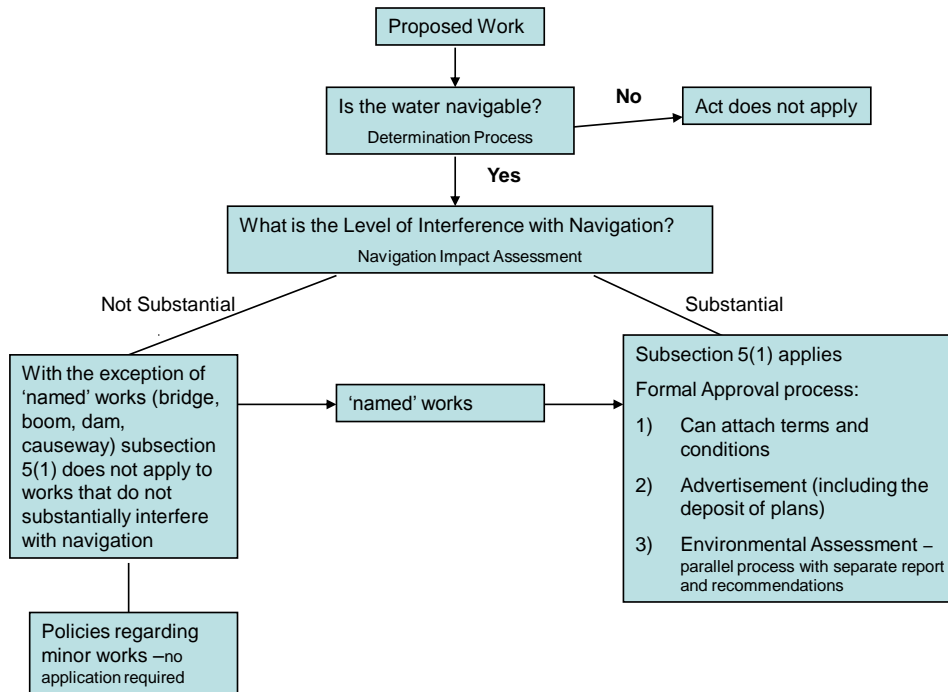
⁸ *Ibid.*

⁹ Transport Canada, Navigable Waters Protection Program, "Application Guide" available at <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/nwpp/guide.htm>

¹⁰ The *Fisheries Act* applies to works where fish habitat might be negatively affected, while this may be more likely for works that substantially interfere with navigation, works that do not substantially interfere could still require a Fisheries Act Authorization. For more information please refer to Fisheries and Oceans Canada, "Working Around Water?", Fact Sheet Series (Ontario Edition), available at <http://www.dfo-mpo.gc.ca/regions/central/pub/factsheets-feuilletinfos-on/11-eng.htm>

If the proposed work was not a ‘named work’ and did not interfere with navigation, it could proceed without advertisement or environmental assessment. Applicants nonetheless submitted plans to their local NWPP office which may have resulted in recommendations by NWPP program officials.

**Figure 1
General Process Map
Navigable Waters Protection Act (pre amendments)**



Minor Works

Over the past year, a ‘minor works’ policy was introduced to streamline the NWPP. If a project was a ‘minor work’ such as a boathouse, dock, aerial cables or involved dredging, erosion protection, pipeline crossings, submarine cables, water intakes or winter crossing and was constructed according to approved standards, then no application was necessary even if it was being built on navigable water.

However, ‘minor works’ must still comply with the Act, meaning if the work was not constructed in accordance with prescribed standards then Transport Canada may resort to enforcement action and have the work altered or removed.

Amendments to the NWPA contained in Bill C-10

Major changes to the Act are summarized below:

- **Establishes classes of works and navigable waters by Ministerial Order:**¹¹
The purpose is to exclude from application for approval, works over ‘minor water’ identified as not reasonably navigable by the public. The exclusion also applies to ‘minor works’ over navigable waters.
- **Reference to the four named works under subsection 5(2) of the Act is deleted:**
Eliminates the formal approval process for ‘named works’ (bridges, booms, dams and causeways).
- **Adds inspection and investigative powers and increases fine limits:** Introduces inspection powers to the Act and increases the maximum fine from \$5,000 per infraction to \$50,000 per infraction per day.
- **Includes a five year review clause in the Act:** The provisions and operations of the Act are to be reviewed by the Minister within five years from the day in which the Act comes into force. The review shall be reported by the Minister to each House of Parliament.
- **Creates new regulation-making powers in the Act:** The amendments give the Minister greater flexibility over conditions for approvals, the consultation process and other administrative items. Also, it provides flexibility to establish classes of works and waters.
- **Clarifies that the Act is binding on Her Majesty in right of Canada, Provinces and the Territories and Permit the Grandfathering of Crown Works:** A 1992 Supreme Court decision found that the Crown was subject to the NWPA. The decision made all Crown works retroactively subject to the Act. The legislation is amended to clarify the application of the Supreme Court ruling and grandfathers existing work currently owned by the Crown or originally owned by the Crown. It gives existing Crown works the status of having received approval under the Act. This measure will expedite the application process for the refurbishment of many large projects.
- **Removes Section 13 –Approval of bridges over the St. Lawrence River:** Section 13 of the Act required that all bridges over the St. Lawrence River except for international bridges under the *International Bridges and Tunnels Act* receive formal Parliamentary

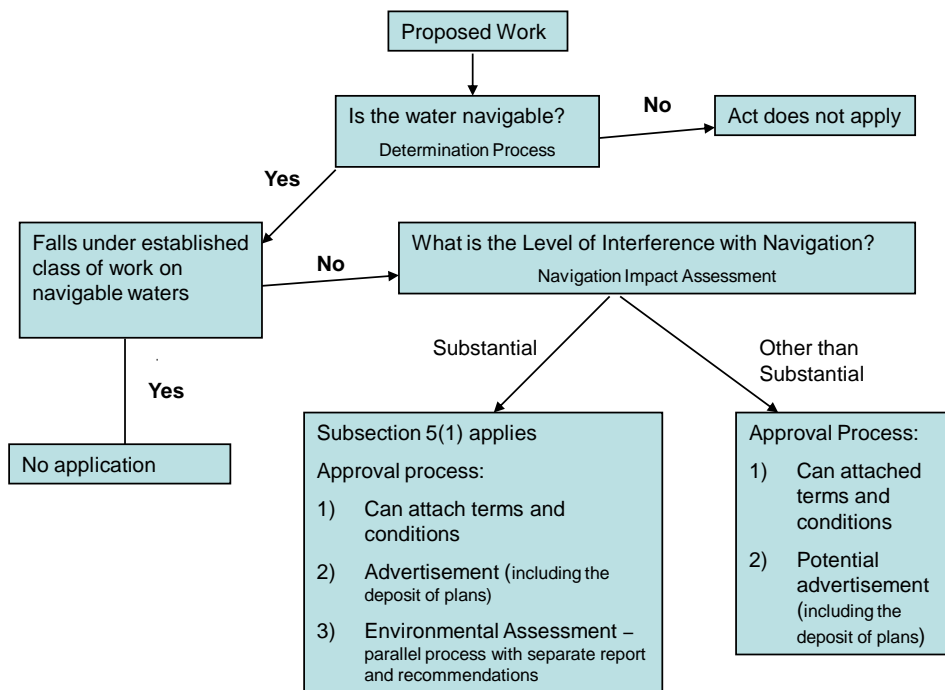
¹¹ The classes were not specifically prescribed in the Act but were described in the Ministerial Order which was later released in the *Canada Gazette*, Part 1, 9 May 2009, Vol. 143, No. 19.

approval. By removing this section, bridges over the St. Lawrence River are now approved by the NWPA.

- **Provides for increased ministerial discretion to alter or remove works if deemed as interference to navigation or a danger to the public or in the public interest.** Work may be altered, removed or made to comply with any terms and conditions by Ministerial Order.

Application and Approval Process

**Figure 2
General Process Map
Navigable Waters Protection Act (post amendments)**



Review Based on Degree of Navigational Interference

The four named works: bridges, booms, dams and causeways are removed from the Act. Such works no longer automatically trigger an approval process that requires public notification or triggers an environment assessment in accordance with the *Canadian Environment Assessment Act*. Instead, works are reviewed commensurate to their potential impact upon navigation.

If a project is not a class of work or water excluded by Ministerial Order and it *substantially* interferes with navigation then the project requires a NWPP approval, an environmental assessment in accordance with the *Canadian Environment Assessment Act* which could include a Fisheries Act Authorization under the *Fisheries Act*. Work plans require public disclosure and the work is advertised in one or more local newspapers and in the *Canada Gazette*.

In cases where the work does not substantially interfere with navigation, the Minister may impose any terms or conditions on the approval the Minister feels appropriate. This could include terms for public notice.

Minor Works and Minor Waters

If a work is a ‘minor work’ or is to be built on ‘minor water’ outlined by Ministerial Order¹² then there is no need to apply for approval under the Act (see figure 2). Mr. David Osbaldeston, Manager of the Navigable Waters Protection Program, Transport Canada explained the aim of this measure:

The intention of defining classes of minor waters is to better focus efforts on truly navigable waters as opposed to farmers' drainage ditches or watercourses too small, shallow, obstructed or steep to reasonably be used for navigation.¹³

The Ministerial Order excludes nine classes of ‘minor works’ and three classes of waters. The nine classes of ‘minor works’ parallel the category of minor works which were excluded under the existing NWPA. However, a class for temporary works has been added.

The three classes of water are 1) ‘minor navigable waters’; 2) artificial irrigation channels & drainage ditches and 3) private lakes (five hectares or less). ‘Minor navigable waters’ are described as waterways with an average width of less than 1.2 meters¹⁴ and average depth of less than 0.3 meters outlined in 200 meter sections.

¹² The Ministerial Order outlining the excluded classes of works and waterways were published in the *Canada Gazette* on, 9 May 2009 and came into force 9 June 2009.

¹³ Mr. David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, April 23, 2009.

¹⁴ The average width measured at the high-water level.

Observations and Recommendations

The following section outlines the major issues discussed during committee hearings or submitted to the committee by interested stakeholders during the course of its review of the NWPA amendments. The report makes recommendations as a starting point in moving forward with Transport Canada's statutory review of the Act. While the committee focused on areas that require improvement, several features of the amendments have received near unanimous approval from witnesses such as the increase in maximum fines from \$5,000 to \$50,000 per infraction per day, additional inspection and investigative powers and the five year review of the Act.

a) Consultation Process

Transport Canada officials told the committee repeatedly that the amendments reflected years of input from key stakeholders. The 2009 federal Budget cited the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (TRAN) hearings on the NWPA that took place between February and June 2008 as a key feature of the Act's consultation process.¹⁵

However, several groups including those representing Aboriginals, recreational water users and environmental organizations felt overlooked by the consultation process and they cited the witnesses and submissions listed in TRAN's June 2008 report as evidence to support their criticisms.

TRAN invited users of waterways to the hearings but many were unable to participate because the invitation was given with short notice. However, TRAN did receive some submissions from recreational users. In any case, TRAN's report was considered a starting point and further consultation was expected once TRAN received the proposed amendments to the Act.¹⁶

This did not occur because of the 2008 federal election and worsening economic situation. Instead, the amendments were included in the 2009 federal Budget as part of a package of initiatives aimed at cutting red tape and addressing the downturn in the economy in the short term. According to Transport Canada's own briefing material, the consultation process was aimed at provincial, territorial and local governments who had vested interests in infrastructure development.¹⁷

¹⁵ Federal Budget 2009 p144.

¹⁶ Report of the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, "Consideration of Proposed Amendments to the *Navigable Waters Protection Act*" June 2008 2nd Session, 39th Parliament, page 1.

¹⁷ Transport Canada, briefing book to the Senate Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on Bill C-10 Amendments to the *Navigable Waters Protection Act*

Most witnesses who appeared before the committee conceded that the Act needed amending but emphasized that they would have preferred a larger role in the process. Aboriginal groups felt that the federal government failed its duty to consult as per section 35 of the *Constitution Act, 1982*. In practice, Crown consultation occurs on a project by project basis when there is a possibility of infringement of Aboriginal or treaty rights, but Aboriginal groups argued that section 35 applies whenever the federal government proposes to amend an act that might affect their interest. To this point, the establishment of classes of minor waters may result in fewer Aboriginal consultations because works over minor waters no longer require application for approval to the federal government.

Mr. Richard Alexander, President, Paddle Canada summed up the apprehension of many witnesses:

From my own personal perspective, how consultation is carried out can either alleviate or generate fears. From my constituency I think it is safe to say that it generated fear.¹⁸

Mr. Osbaldeston told the committee that there was a great deal of misinformation in the public about the effects of the NWPA amendments. If this is so, it follows that Transport Canada failed to adequately publicize and explain the proposed amendments to the users of waterways.

RECOMMENDATION:

The committee recommends that Transport Canada develop and implement an effective communication strategy and consultation process to seek the views of waterway stakeholders on any future amendments to the Act, including any changes to regulations, and during the five year review of the Act.

b) Minor Navigable Waters

According to Transport Canada, the new classes of works and waters will have no significant impact on navigation and will allow inspectors to spend more time on waterways that pose a greater concern to navigation. Mr. Brian Jean, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities told the committee:

In fact, some projects are so minor that before our governmental changes, it was basically the regulatory equivalent of hitting a tack with a sledgehammer. A ditch with water for three days a year, we heard evidence in our committee, would require the same regulatory approval as a large bridge. This government wants to

¹⁸ Mr. Richard Alexander, President, Paddle Canada, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 7, 2009.

use the people of Canada's tax money and resources on projects that could actually pose real issues to Canadians for boating and for navigation.¹⁹

This view was echoed by Dr. Brenda Kenny, President of the Canadian Energy Pipeline Association, who explains:

The pipeline industry believes that the authority of the Minister to designate classes of works of navigable waters reflects a very modern risk-based approach to regulation that is both effective and efficient...As a result, the expertise and attention can be focused on protection of the public's rights to navigate Canadian waterways where and when it is really needed.²⁰

The committee received many formal submissions and heard from several witnesses that expressed considerable apprehension with the establishment of a class of water named 'minor navigable waters'. There was less concern with 'minor works', perhaps because Transport Canada had already begun a 'minor works' program, but it is more likely because defining navigable waters strikes a chord with many paddlers. They and other water user groups feel it gets to the core of the issue that the NWPP is effectively defining which waters are navigable and eroding the public's right to navigate without public consultation.

The Act, as amended, does not define 'navigable waters'. Instead, it has been defined through court rulings.²¹ In practice, the definition of navigable water is any water that can float a canoe. Many feel that the definition of 'minor navigable waters' (an average width of less than 1.2 meters and average depth of less than 0.3 meters) includes many waterways that are very clearly navigable by canoe which can be as little as a few inches of water. As Mr. Jay Morrison, Chair of the Right to Paddle Campaign for the Canadian Parks and Wilderness Society expressed to the committee:

Is there a material difference between a foot of water and four inches? I think so. The less optimistic definition of navigable water would allow the Minister of Transport to deem most of thousands of smaller rivers and parts of larger ones as

¹⁹ Mr. Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 5, 2009.

²⁰ Dr. Brenda Kenny, President, Canadian Energy Pipeline Association, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 14, 2009.

²¹ Specifically, *Coleman v. Ontario (Attorney General)* (1983), 143 D.L.R. (3d) 608 which set out principals with respect to navigation and navigable waters which were used as a basis for Transport Canada's Navigable Waters Protection Program definition of navigable water which is "any body of water capable of being navigated by floating vessels of any description for the purpose of transportation, commerce or recreation. This includes both inland and coastal waters." available at <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/oep/nwpp/guide.htm>

unnavigable and subject to obstruction by human works without due assessment of their impact on the right of public navigation and the environment.²²

Transport Canada officials have pointed out that ‘minor navigable waters’ are not excluded from the Act. While works on or over these waters do not require notice or approval and can be constructed in any manner, the Minister can order the owner to remove or alter works if the waterway does not fit the criteria of ‘minor navigable waters’ outlined in the Act. Many recreational users have argued against this policy and have asked Transport Canada, for the sake of clarity to develop and define ‘navigable water’ in the Act.

While the committee understands the concerns of users of waterways, the committee supports the government’s efforts to reduce uncertainty, delay and cost in building works over waters that attract little navigational use and are built to common standards.

c) Ministerial Orders

The amended Act includes provisions that significantly expand the discretionary powers of the Minister through Ministerial Orders. It is through Ministerial Orders that the Minister (or a designate of the Minister) can now establish classes of works and waters and provide for the expansion of ministerial power to alter or remove works at any time.

Section 13(2) of the Act, as amended states that such Ministerial Orders are not statutory instruments within the meaning of the *Statutory Instruments Act*. In other words, there is no requirement for parliamentary review and oversight through examination, publication and scrutiny of regulations, with the exception that the orders must be published in the *Canada Gazette* within 23 days of being made. Unlike the enactment of regulations, there is no prepublication process where the public can comment before the regulations are made. Ministerial Orders are not required to be submitted to the Parliamentary Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations for review.

The benefit of Ministerial Orders is that the federal government can create rules quickly to address pressing problems. Mr. Osbaldeston explained that Ministerial Orders were used to streamline the timing for approval of works in order to address the current economic crisis through infrastructure development over two years:

²² Mr. Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign, Canadian Parks and Wilderness Society, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, April 28, 2009.

Regulatory process takes a number of years for full public consultation. It was determined that, to provide the benefit over the two-year period of the economic stimulus package, orders would be the more efficient and effective way to move quickly and follow up at a later date with a full regulatory review process.²³

Establishing classes of works and waters

A number of witnesses were concerned that the Minister may now delegate his or her ministerial discretion to establish classes of works and waters to unelected departmental officials. Also, they were concerned that the lack of criteria governing the exercise of this discretionary power make it possible to exclude major waterways from the approval process. However unlikely this may be, the committee is concerned that there is nothing in the Act that prevents it from happening.

There is uncertainty as to how often section 13(2) will be used by the government to introduce additional classes without the benefit of parliamentary or public scrutiny. Mr. Bob Gowe, Manager of the Navigable Waters Protection Program, Transport Canada confirmed that additional classes of works or waters may be introduced from time to time on an interim basis in the future, but provided this reassurance:

We may add to the orders document if we find other classes of works or waters that we feel appropriate to add to that. Certainly, our intent is not to continue using orders. They were an interim measure to meet the government's goal of accelerating infrastructure.²⁴

Power to cancel work at anytime

Unease over the use of Ministerial Orders was shared on both sides of the debate. Witnesses from both Transportation Alberta and the Federation of Canadian Municipalities supported streamlining the approval process and had no difficulty with the establishment of classes of water and works. However, they were concerned with the exceptional ministerial discretion to withdraw or change approvals of projects at any time. Normally, governments seek regulatory approval before they tender their work and if the Minister (or a department official) can withdraw approval after the work has been tendered, it creates uncertainty and potentially increases costs. Mr. Ron Middleton advised the committee:

²³ Mr. David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, April 23, 2009.

²⁴ Mr. Bob Gowe, Manager, Navigable Waters Protection Program, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, May 26, 2009.

[W]e could see some fast-tracking of some of our other projects with this amendment. By the same token, they can arbitrarily withdraw approvals or change them once we have gone into the tender process. That is a dangerous thing for us.²⁵

Similar concerns were expressed in a brief submitted by the Federation of Canadian Municipalities:

While the changes to the legislation provide mechanisms for streamlining the process, there are also amendments that give the Minister broad and relatively arbitrary powers to amend or cancel approvals for projects at any time. This division shows the need for ongoing consultations with municipalities and other stakeholders as the amendments to the NWPA are implemented and enforced.²⁶

Referencing Documents

The committee was concerned that the Act uses broad language to incorporate material by reference from any source at any time either through Ministerial Order or by regulation. The practice of referencing materials is used to allow a regulatory authority the flexibility to reference technical documents that outline specifications, classifications or standards such as those by the Canadian Standards Association (CSA) without having to actually cite these documents or even specifying the intent of the reference.

The committee is concerned that the provisions are too broadly defined and ambulatory in the sense that any future changes in the referenced documents would automatically be part of the regulations under the Act. In response to committee concerns, Transport Canada officials suggested a framework based on Section 32 of the *Canada Shipping Act, 2001*²⁷ to better target the intent of provisions that reference documents. Mr. Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada told the committee:

Within the *Canada Shipping Act, 2001*, there is an entire section regarding incorporations by reference. It talks about "externally produced material" and a regulation made under this act, it says: "may incorporate by reference material produced by a person or body who, other than the minister, recommends to the Governor-in-Council that the relation be made, including by . . ." followed by a series of frameworks that include "an

²⁵ Mr. Ron Middleton, Director, Environmental Management Services, Transportation Alberta, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Ottawa, May 12, 2009.

²⁶ Federation of Canadian Municipalities (FCM) Submission to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Improving the Navigable Waters Protection Act, 14 May 2009, at page 4.

²⁷ *Canada Shipping Act, 2001*, 2001, c.26 Department of Justice, available at <http://laws.justice.gc.ca/en/C-10.15/index.html>

organization established for the purpose of writing standards, including an organization accredited by the Standards Council of Canada. . . "28

The federal government introduced Ministerial Orders to help speed up the approval process in order to ensure that the benefits of infrastructure funding are felt over the next two years. **The committee believes that the Ministerial Orders should be of a temporary nature.** To this end, the committee is requesting that the Minister of Transport Canada write a letter to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources specifying the time period and the intention to change the Ministerial Order into regulations. The committee also feels that the intent of provisions referencing materials should be more clearly outlined.

RECOMMENDATIONS:

That the Navigable Waters Protection Program develop regulations to replace the Ministerial Order of May 9, 2009.

That Transport Canada amend relevant sections of the NWPA using a process outlined in section 32 of the *Canada Shipping Act, 2001* for incorporating reference materials.

d) The Environment and NWPA

The NWPA plays a wider role beyond that of protecting public navigational rights because the navigational approval process under the NWPA can trigger environmental assessments through the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA). This is because CEAA mandates federal environmental assessments in circumstances where projects involve a federal authority.²⁹ Therefore, in cases involving works over water, a federal environmental assessment can also be triggered by an authorization under the *Fisheries Act* or in cases where a federal decision or permit is

Types of Environmental Assessments under CEAA

There are different types of environmental assessments. The most important are the following: 1) the **screening assessment**: this is a flexible assessment process which can accommodate small, routine or large projects and it is done in more than 99% of the cases; 2) the **comprehensive study**: this is a more in depth assessment carried out for large scale projects; 3) **review panel/mediation**: ordered by the Minister of Environment due to certain circumstances such as when transboundary implications occur or when public concern is raised.

²⁸ Mr. Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada Navigable Waters Protection Program, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Ottawa, May 28, 2009

²⁹ This happens when the federal government funds or grants land for a project. It also happens, in certain circumstances, when the project involves the federal government as a regulator, as is the case with the NWPA. Specific sections of the NWPA trigger assessments under CEAA because they are referred in CEAA's Law List Regulations.

required under the *Indian Act*.

The amended NWPA may reduce the number of environmental assessments in two ways: 1) by excluding classes of work or waters from the application for approval; and 2) by removing the reference to the four 'named works'.

The purpose of an environmental assessment is to provide information in order to help mitigate a project's potential impact on the environment. Several witnesses were concerned that the federal government's efforts to streamline the Act will result in fewer environmental assessments while other witnesses felt that many of the federal environmental assessments triggered by the NWPA were largely unnecessary and increased project delays and costs.

The amendments were welcomed by Mr. David Marit, President of the Saskatchewan Association of Rural Municipalities:

[T]here can be significant cost to the municipality in association with an environmental assessment including consultant fees, project management and project delays even for comparatively minor projects with limited risks already covered by provincial, territorial or municipal environmental project provisions. The end result is that municipalities are often forced to spend time and money to build infrastructure and respond to requirements to accommodate nonexistent public water travel.³⁰

There was some dispute regarding the role the NWPA played as the sole trigger for environmental assessments. Mr. Stephen Hazell told the committee that in examining the Canadian Environment Agency's registry, he found a sizable number of environmental assessments that were only triggered by the NWPA, while other witnesses such as Mr. Ron Middleton of Alberta Transportation told the committee that in practice it was "difficult to imagine a situation where a project involving impacts to an environmentally sensitive waterway would not trigger an authorization under the *Fisheries Act*."³¹

Some witnesses added that even if a *Fisheries Act* authorization is triggered, it does not guarantee a thorough assessment process. Ms. Krystyn Tully, Vice President, Lake Ontario Waterkeeper explained:

"While *Fisheries Act* authorizations do trigger the environmental assessment process, Fisheries and Oceans is in the business of not doing EAs whenever possible. They have a "no net loss policy." If you are to destroy one acre of fish

³⁰ Mr. David Marit, President of the Saskatchewan Association of Rural Municipalities, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 14, 2009

³¹ Mr. Ron Middleton, Director, Environmental Management Services, Transportation Alberta, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 12, 2009.

habitat, as long as you can build one acre of fish habitat somewhere else, no EA is required.”³²

Mr. Aaron Hill of Watershed Watch Salmon Society pointed out that the push towards more renewable forms of energy such as hydroelectric power will likely increase as the economy looks for options beyond fossil fuels.³³ Mr. Hill warned that hydroelectric energy projects carry environmental consequences that vary by size, location and type of project and that one should not lose sight of the cumulative impacts that densely located projects can have on a region’s water resources and environment.

For many witnesses, the NWPA trigger of environmental assessments under CEAA is a central concern and part of a larger effort to maintain or prevent the overall reduction of federal environmental assessments. However, the committee feels that the main purpose of the NWPA is navigation (safety and access) and not environmental policy. **This also means that Transport Canada should not amend the NWPA or adjust its guidelines for the sole purpose of reducing environmental assessments.**

e) Improving the Program

The amendments to the Act were introduced in order to modernize the NWPA and to streamline the application process and to move quickly in addressing the current economic crisis in the short term (1 to 2 years) through infrastructure projects.

Transport Canada officials provided the committee documents indicating that 38% of the infrastructure projects under the current government’s Building Canada Fund were likely to fall under NWPP scrutiny and a sizable amount of these are subject to the NWPA amendments.

There are some 42 designated officers currently responsible for ensuring the navigational safety and access of Canada’s vast array of rivers and waterways³⁴. Transport Canada officials indicated that the NWPA amendments will help remove the backlog and free up resources so that inspectors can work on projects that pose a greater public concern to both navigation and safety.

Mr. Osbaldeston told the committee that the program handles roughly 2,500 applications per year and roughly 2,500 applications are carried over to the next year, totalling to an annual workload of 5,000 active files. There is a sense that in practice the program had a policy of

³² Mr. Ron Middleton, Director, Environmental Management Services, Transportation Alberta, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 12, 2009.

³³ Mr. Aaron Hill, Watershed Watch Salmon Society, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 12, 2009.

³⁴ Mr. David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, April 23, 2009.

“don’t ask, don’t tell” with respect to certain works, in order to ease the workload, as described by Mr. Middleton:

For a number of years, we have had this sort of working agreement with the local Transport Canada people. They said “Do not bring us stuff that obviously is not navigable. We do not need the extra paper on our desk.” Therefore, we have been making that decision for them, with very few problems.³⁵

Mr. Osbaldeston said that a modest reduction in application for smaller works is expected, “In the first year at least, we are hoping for a drop of about 15 per cent of the small stuff”³⁶. Also, a 10% increase in the program’s overall workforce is expected, although this does not mean 10% increase in inspectors, Mr. Roussel indicated that the increase in workforce will help with “databases, policies, procedures or constructions and other work in the regions.”³⁷

Several witnesses were frustrated with the long delays at Transport Canada in determining whether or not a waterway was navigable under the Act. Some felt frustrated with the overall uncertainty and unpredictability of the approval process and others said that sometimes an approval took up to two years to complete, only to provide conditions that were either based on accepted standards or were already contained in the initially submitted work plans.

RECOMMENDATION:

That the federal government ensure adequate resources are made available to the Navigable Waters Protection Program so that it can better meet its economic targets for infrastructure development and reduce the delays for larger projects while maintaining its responsibility to protect the public right of navigation.

³⁵ Mr. Ron Middleton, Director, Environmental Management Services, Transportation Alberta, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, May 12, 2009.

³⁶ Mr. David Osbaldeston, Mr. David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, Issue No. 4, Ottawa, April 23, 2009.

³⁷ Mr. Donald Roussel, Manager, Navigable Waters Protection Program, Proceedings (Evidence), Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources,, Ottawa, May 26, 2009.

Conclusion

The NWPA has not been substantially amended since 1886. There was general agreement from all sides of the issue that the Act required modernization. However, the process by which the amendments were made did not consult the users of waterways in a timely manner, the very group whose rights the Act was designed to protect.

The amendments to the Act were part of an economic stimulus effort to reduce red tape and streamline the approval process for infrastructure and natural resource projects to address current economic circumstances. The committee believes that Transport Canada should have more flexibility in approving works over waterways while at the same time maintain the public right to safe and accessible navigation. However, the committee is concerned that the Act provides too much discretionary power through Ministerial Orders to the Minister of Transportation.

The Minister is required to undertake a review of the Act and its application within five years and table a report on this review before both houses of Parliament. The committee is encouraged by this process and is hopeful that the Senate will refer the review to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

While the amendments are not perfect, features like the five year review and the increase in maximum fines from \$5,000 to \$50,000 per infraction per day and the additional inspection and investigative powers should be noted as an improvement to the program.

As the Act undergoes further changes and updates, the federal government must maintain the public right of navigation and be mindful of its duty to safeguard the environment. The federal government has sole responsibility to regulate navigation in Canada. This means that it must consult not only those who build works in, over, on, under, through or across Canada's waterways, but also those who live along side and work and play in them.

APPENDIX A

List of witnesses who appeared before the committee:

April 23, 2009

Transport Canada

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program

Donald Roussel, Director General, Marine Safety

April 28, 2009

Sierra Club of Canada

Stephen Hazell, Executive Director

Canadian Parks and Wilderness Society

Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign

Canadian Wildlife Federation

Terri-Lee Reid, Conservation Researcher

Leigh Edgar, Conservation Researcher

May 5, 2009

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

Transport Canada

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program

Donald Roussel, Director General, Marine Safety

May 7, 2009

Canadian Rivers Network

Phil Green, Director

Paddle Canada

Richard Alexander, President

Lake Ontario Waterkeeper

Krystyn Tully, Vice President

Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association

Jim Wood, Vice President, Corporate Development

May 12, 2009

Watershed Watch Salmon Society

Aaron Hill, Ecologist

Transportation Alberta

Ron Middleton, Director, Environmental Management Services

Assembly of First Nations

Bob Watts, Chief Executive Officer

Stuart Wuttke, Acting Director, Environmental Fellowship

Association of Iroquois and Allied Indians

Deputy Grand Chief Chris McCormick

Nishnawbe Aski Nation

Terry Wilson, Forestry Coordinator

May 14, 2009

Canadian Energy Pipeline Association

Brenda Kenny, President

Jeff Angel, Vice President, External Relations

Canadian Association of Petroleum Producers

Peter Miller, Counsel, Law Department, Imperial Oil Resources

Federation of Canadian Municipalities

David Marit, President of Saskatchewan Association of Rural Municipalities

Susan Irwin, Policy Advisor

University of Ottawa - Ecojustice Environmental Law Clinic

William Amos, Staff Counsel

Yolande Saito, Research Assistant

May 26, 2009

Group McLellan Ross LLP

Ron Kruhlak, Partner

Transport Canada

Donald Roussel, Director General, Marine Safety

Bob Gowe, Manager, Navigable Waters Protection

Brigit Proulx, Counsel, Legal Services

May 28, 2009

Transport Canada

Donald Roussel, Director General, Marine Safety

Ann Gillen, Navigable Waters Protection Officer, Operations and Environmental Programs

Brigit Proulx, Counsel, Legal Services

APPENDIX B

List of submissions:

Rivershed Society of BC

Wilderness Canoe Association

Coalition for Equitable Water Flow

Canoe-Kayak Canada White-water

Dave Rolston, as an individual

Dwayne Dosch, as an individual

Sault Fly Anglers

National Council of Women of Canada

Alberta Roadbuilders & Heavy Construction Association

Tusket River Environmental Protection Association

Peter Karwacki, as an individual

Jeremy Arney, as an individual

Alliance Romaine

APPENDIX C

The Navigable Waters Protection Act amendments:³⁸

Act	General description of the amendments
<i>An Act respecting Bridges over navigable waters, constructed under the authority of Provincial Acts, 45 V. (1882), c. 37</i>	Original Act stipulating all bridges must be built and maintained in accordance to plans approved by the Railway Committee of the Privy Council. All bridge plans must be approved by the Governor General in Council.
<i>An Act respecting booms and other works constructed in navigable waters whether under the authority of Provincial Acts or otherwise, 46 V. (1883), c. 43</i>	Certain structures not to be built in navigable waters unless authorized by the Governor General in Council.
<i>An Act respecting certain works constructed in or over Navigable Waters, 49 V. (1886), c. 35</i>	Any work on navigable waters (bridge, boom, aboiteau, dock, pier, etc.) must deposit plans and have them approved by the Governor in Council.

³⁸ Source: Célia Jutras, Intern, Legal and Legislative Affairs Division Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament

<p><i>An Act respecting certain works constructed in or over Navigable Waters, R.S.C. (1886), c. 92</i></p>	<p>Revised statute; consolidated 45 V., c.37, 46 V., c. 43, and 49 V. c.35</p>
<p><i>An Act respecting the protection of Navigable Waters, 49V. (1886), c. 36</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Original <i>Act</i> preventing anyone from obstructing, impeding, or rendering more difficult the navigation of any Canadian navigable water.
<p><i>An Act to Amend the Act respecting the Protection of Navigable Waters, 60-61 V. (1897), c.23</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Allows the Minister to remove any thing / property that is left stranded or upon property of the Crown.
<p><i>An Act further to amend the Act respecting the Protection of Navigable Waters, 61 V. (1898), c. 41</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • No ballast, ashes, cinders, rubbish, etc. to be thrown into navigable tidal waters where there are not at least 12 fathoms of water (approx. 72 ft) at low tide.
<p><i>An Act further to amend the Act respecting the Protection of navigable Waters, 62-63 V. (1899), c. 31</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Repealed s. 1 of 61 V., c. 41 (see entry above) and replaced with an interdiction to throw or deposit any stone, gravel, earth, cinders, ashes or other material or rubbish in any navigable tidal or non-tidal waters.
<p><i>An Act to amend the Act respecting certain works constructed in or over Navigable Waters, 62-63 V., c. 32</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Repealed s. 6 of R.S.C., c. 92: specifying an authority must obtain approval for work constructed prior to 1 March 1899.

<p><i>An Act respecting the Protection of Navigable Waters</i>, R.S. (1906), c.115</p>	<ul style="list-style-type: none"> • R.S.C. (1886), c.92 and R.S.(1886), c. 91 were consolidated into this revised statute (<i>an Act respecting certain works constructed in or over Navigable Waters and an Act respecting the Protection of navigable waters</i>)
<p><i>An Act to amend the Navigable Waters Protection Act</i>, 1909, c. 28</p>	<ul style="list-style-type: none"> • redefined vessel by adding at the end of the paragraph: “and includes also everything forming part of the machinery, tackle, equipment, cargo, stores or ballast of a vessel”; • clarifies that partially sunk vessels qualify as obstructions; • abandoned vessels may be taken possession of and removed two years following its abandonment; • New definitions for “ferry cable” and “swing or draw bridge”; • New regulation-making powers for the Governor in Council to govern; ferry cables and swing and draw bridges.
<p><i>An Act to amend the Navigable Waters Protection Act</i>, 1910, c. 44.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • s. 4 and 5 of the Act are repealed and replaced; • added wharf, dock, pier, or any other structure of any kind to the list of structures that cannot be built without Governor in Council approval.
<p><i>An Act to amend the navigable Waters Protection Act</i>, 1918, c.33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • “work” is redefined to include more construction structures (e.g. tunnel or pipe, or telegraph or power cable or wire); • S. 4 and 5, as enacted in 1910 c. 44, are repealed and replaced: clarification that the Minister of Public Works will judge whether a structure interferes with navigation.
<p><i>An Act respecting the Department of Transport</i>, 1936, c. 34, s. 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wherever Department of Marine and Fisheries is mentioned in an act, it is now substituted by the Department of Transport.
<p><i>An Act to amend the navigable Waters Protection Act</i>, 1946, c.10</p>	<ul style="list-style-type: none"> • S. 5(2) is repealed and replaced: Governor in council may approve of constructed works, not only works in the process of construction.

<p><i>An Act to provide for the Publication of Statutory Regulations</i>, 1950, c. 50, s. 10</p>	<ul style="list-style-type: none"> • The enactments of s. 12 and 33 were repealed; in s. 23, the words “published in the Canada Gazette” were repealed.
<p><i>An Act to amend the navigable Waters Protection Act</i>, 1953-1954, c. 37</p>	<ul style="list-style-type: none"> • s. 16(1) repealed and replaced; clarifying how the Crown is entitled to recovery costs for removing wrecks, placing signals, etc.; • New definitions for Canadian Ship, Great Lakes, seaman; • New regulation-making powers allowing the Governor in Council to regulate the employment of seamen on Canadian ships in the Great Lakes.
<p><i>An Act to amend the navigable Waters Protection Act</i>, 1956, c. 41</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interpretation: s. 2 (<i>aa</i>): added definition, “Minister” (Minister of Public Works); • Application: s. 3: added “or altering” to the following phrase, “Except so much of this Part as related to rebuilding, repairing, <i>or altering</i> any lawful work...”; • S. 4 is repealed and replaced: the section on the construction of works in navigable waters continues to be subject to approval of the Minister. Changes reflect the kind of works the section does not apply to (i.e. Work, of a values <i>less than \$5000</i> (originally \$1000) that does not interfere <i>substantially</i> with navigation. • S. 5 is repealed and replaced: clarifies that the Minister grants approval, not the Governor in Council. Any work that hasn’t received approval from the Minister may be removed. Clarification on how the Minister may approve plans and the site after construction has already started. • Ss. 7-9 repealed and replaced: Any mention of Governor in Council is now replaced by “the Minister”; new subsection on deposit of plan at the nearest land titles office; reference to the National Harbours Board.
<p><i>An Act to amend the navigable Waters Protection Act</i>, 1968, c. 15</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interpretation: Minister is now defined as “Minister of Transport”; navigable water includes a canal or any other body of water created or altered as a result of the construction of any work. • Repealed s. 2 (<i>aa</i>) and (<i>b</i>), replaced with new definition of “owner” and “work”. • S. 4(1)(<i>a</i>) and (<i>b</i>) are repealed and replaced: clarification on how work, site, and plans are approved by the Minister upon terms and conditions as he deems fit; Minister sets period of construction. • S. 4(2) repealed and replaced: No more mention of value less than \$5000 construction cost exception.

- S. 5 is repealed and replaced: The Minister has new discretionary power to order to the owner of work that interferes with navigation the removal or alteration of the work. In the event of non-compliance, Minister may remove or destroy the work and impose a penalty. A new fee is imposed for a person applying for an approval of a work after the construction has started.
- S. 8 is amended; new sub-section clarifies that a work may become a danger or interfere by reason of wear-and-tear over time (changing conditions and passage of time). Alteration, repairs, etc. are treated as new work subject to approval.
- S. 9 repealed; no more mention of National Harbours Board.
- S. 10(1) is repealed and replaced: Governor in Council may set regulations without restrictions, may fix fees payable for an approval and the period of time the approval is valid for, and penalties.
- S. 12(a) is repealed; s. on interpretation of Minister (Minister of Transport).
- S. 16 is amended; new subsections on orders to the owner to remove vessels that are left anchored and associated penalties.
- S. 18 and 19 are repealed and replaced: sections on throwing rubbish in water are amended. No more mention of sawmills. Clarification that although it is not permitted to throw stones, gravel, earth, and other materials into navigable waters where there is not at least *20 fathoms* (no longer 12) of water, the section should not be construed so as to permit garbage dumping in navigable waters.
- S. 20 and 21 are repealed. S. 20 prevents garbage dumping in navigable non-tidal waters where there is not at least 8 feet of water. S. 21 referred to fishery officers examining the water from time to time.
- S. 22 is repealed and replaced: proclamation of exemption of certain rivers from ss. 18 and 19 re: depositing of rubbish in water.
- S. 23 is repealed.
- S. 24 to 29 repealed and replaced (+ fines and penalties).

<p><i>An Act to amend the national Harbours Board Act, the Government harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act, 1980-81-82-83, c. 121, s. 17</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S. 17: any mention of the National Harbours Board is substituted by the Canada Ports Corporation.
<p><i>An Act respecting Customs, 1985, c. 1 (2nd suppl.), s. 213(1)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S. 15(1)(a) is repealed and replaced: the chief officer of customs or the Minister (no longer the collector of customs) will receive notice and indication of an obstruction. • S. 26 is repealed and replaced: owner is fined if he fails to notify the chief officer of customs or the Minister (no longer the collector of customs) of an obstruction. -
<p><i>An Act respecting Customs, 1986, c. 1, s. 211</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S. 13 of the <i>Act</i> is repealed and replaced: the chief officer of customs must now be notified (or the Minister) by the owner of a vessel obstructing navigable bodies of waters. • S. 24 is repealed and replaced: an owner that fails to notify the Minister or the chief officer of customs of his obstructing vessel will be fined. • S. 26 is repealed and replaced: vessel may be detained by any port warden <i>or the chief officer of customs</i>.
<p><i>An Act to provide for the repeal of the land Titles Act and to amend other Acts in relation thereto, 1993, c. 41, s. 8</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ss. 9(1) and (2) are repealed and replaced: a proposition for construction may deposit a duplicate at the office of the registrar of deed <i>or the land titles office for the district</i>.
<p><i>An Act for making the system of Canadian ports competitive, efficient and commercially oriented, providing for the establishing of port authorities and the divesting</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S. 24 is replaced: new provision adds “or a port authority established under the Canada Marine Act” to the list of authorities whose powers are not affected by the Act.

<p><i>of certain harbours and ports, for the commercialization of the St. Lawrence Seaway and ferry services and other matters related to maritime trade and transport and amending the Pilotage Act and amending and repealing other Acts as a consequence, 1998, c. 10, s. 189</i></p>	
<p><i>An Act to amend certain Acts of Canada, and to enact measures for implementing the Biological and Toxin Weapons Convention, in order to enhance public safety, 2004, c.15, s. 94-96</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S. 2 replaced: Minister means the Minister of Fisheries and Oceans. • S. 13 is amended, adding sections: the Minister may make an interim order where he believes immediate action is required. • S. 31 is amended, adding a new section: minister may make an interim order where he believes immediate action is required to deal with risks specifically associated with ferry cables and swing or draw bridges.
<p><i>Bill C-10, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on January 27, 2009 and related fiscal measures</i></p>	

Sénat



Senate

Canada

Rapport sommaire

Conférence GLOBE 2008

Septième rapport au Comité sénatorial permanent de
l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

L'honorable W. David Angus, *président*
L'honorable Grant Mitchell, *vice-président*

mai 2009

This report is also available in English

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Table des matières

Membres du comité	i
Ordre de Renvoi – 40-2	ii
À propos de la Conférence GLOBE	1
Plénière inaugurale	1
Gordon Campbell, premier ministre de la Colombie-Britannique.....	1
Son Altesse Royale le prince Philippe de Belgique.....	1
Beth Lowery, vice-présidente à l’environnement et à l’énergie, General Motors.....	2
Marché mondial du carbone – La voie de l’avenir	2
Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l’échange de droits d’émission.....	2
Steven Schleimer, directeur, Barclays Capital.....	3
Jill Duggan, chef, Échanges internationaux d’émissions, ministère de l’Environnement, de l’Alimentation et des Affaires rurales du Royaume-Uni.....	3
Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l’action climatique, gouvernement de la Colombie-Britannique.....	3
Énergie propre : Croissance des énergies renouvelables	4
L’avenir du dialogue sur l’énergie	5
Bob Elton, président et chef de la direction, BC Hydro.....	5
Bill Smith, vice-président, Production d’énergie, Siemens Canada.....	5
Marc Jozs, chef, Stratégie et gestion du portefeuille, Suez Energy International.....	5
Bob Huggard, président, Services résidentiels et d’affaires, Amérique du Nord, Direct Energy.....	5
Discussion.....	6
Dialogue ministériel sur le développement durable	6
Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique.....	6
Jim Rondeau, ministre des Sciences, de la Technologie et de l’Énergie et ministre de la Compétitivité, de la Formation et du Commerce, Manitoba.....	7
Gianluca Salvatori, ministre des Sciences et de la Technologie, province de Trente, Italie...7	
John Gerretsen, ministre de l’Environnement, Ontario.....	7
Capture et stockage du CO₂	7
David Lewin, vice-président principal, Développement IGCC, EPCOR.....	7
Gerry Protti, vice-président exécutif, Relations d’entreprise, EnCana.....	7
Jay Nagendran, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta, gouvernement de l’Alberta.....	8
Gary Weilingner, vice-président, Spectra Energy Transmission.....	8
Stephen Kaufmann, président, Réseau intégré du CO ₂	8

Politique de lutte contre les changements climatiques et tendances de la réglementation en Amérique du Nord	9
Bill Jones, consultant principal, EcoSecurities Consulting Limited.....	9
Barbara Hendrickson, associée, McMillan Binch Mendelsohn LLP.....	9
Beverly Yee, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta	9
Forêts et changements climatiques.....	10
Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada	10
Chris Elliott, vice-président, Région du Pacifique, Fonds mondial pour la nature (Canada)..	10
Bruce Lippke, président, Consortium for Research on Renewable Industry Materials.....	10
Avrim Lazar, président et chef de la direction, Association des produits forestiers du Canada.....	10
Biocarburants – Des solutions novatrices pour relever le défi	11
Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada	11
Claude Letourneau, président-directeur général, Vaperma Inc.	11
Jeff Passmore, vice-président exécutif, Iogen Corporation	11
Michael Scott, vice-président principal, Développement de l’entreprise, Nexterra Energy Corp.....	11
Piles au lithium : La technologie révolutionnaire de la voiture verte	11
Ulrik Grape, chef de la direction, EnerDel Inc.	11
Prabhakar Patil, chef de la direction, Compact Power.....	12
David Vieau, président-directeur général, A123 Systems	12
Atelier : Le diesel propre.....	12
Timothy V. Johnson, directeur, Corning Inc.	12
Norbert Krause, directeur, Groupe Volkswagen d’Amérique du Nord	12
Kevin McMahon, associé directeur, The Martec Group.....	12
La biomasse	13
Maxson Hence, expert-forestier, Dynamotive Energy Systems	13
Joel Velasco, représentant en chef en Amérique du Nord, UNICA (Association de l’industrie de la canne à sucre), Brésil	13
Uwe Sollfrank, président du conseil d’administration, Holinger AG.....	13
Jack Saddler, doyen de la Faculté de foresterie, Université de la Colombie-Britannique.....	14
Discussion	14
Modèles de collaboration ONG-sociétés : Nouvelles tendances.....	14
David Yarnold, vice-président exécutif, Défense environnementale	14
Helen Howes, vice-président, Gestion intégrée, Santé et sécurité, Exelon Corporation	14
Paul Hunt, Enbridge.....	15
Plénière de clôture – Le carbone : Taxe ou échanges?	15
Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique.....	15
Bob Page, professeur TransAlta de gestion et de protection de l’environnement, Université de Calgary	15

Toby Heaps, président et rédacteur en chef, Corporate Knights	15
Mathieu Bouchard, vice-président, Développement durable et changements climatiques, Rio Tinto Alcan.....	16
Mark Jaccard, professeur, École de gestion des ressources et de l'environnement, Université Simon Fraser	16
David Hone, conseiller en changements climatiques, Shell International.....	16
Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l'action climatique, gouvernement de la Colombie-Britannique.....	16
Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l'échange de droits d'émission.....	17

Membres du comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources

L'honorable W. David Angus – président

L'honorable Grant Mitchell – vice-président

L'honorable Willie Adams

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Daniel Lang

L'honorable Pana Merchant

L'honorable Lorna Milne

L'honorable Richard Neufeld

L'honorable Robert W. Peterson

L'honorable Nick G. Sibbeston

L'honorable Mira Spivak

L'honorable Gerry St. Germain

Membres d'office du comité:

Les honorables sénateurs Cowan (ou Tardif) et LeBreton, C.P., (ou Comeau).

En outre, les honorables sénateurs Brown, Cochrane, Dawson, Kenny, McCoy, Meighen, Nolin and Trenholme Counsell étaient membres du comité ou ont participé de temps en temps durant le 39^e Parlement, 2^e session.

Personnel du comité:

Mme Sam Banks et M. Marc Leblanc, analystes, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement;

M. Jacques Bélanger, agent intérimaire de communications, Direction des communications;

Mme Lynn Gordon, greffière du comité, Direction des comités du Sénat;

Mme Chelsea Saville, adjointe administrative, Direction des comités du Sénat.

Nota:

Ce rapport résume la participation des honorables sénateurs Adams, Banks et Mitchell à la Conférence GLOBE 2008 qui a eu lieu durant la 2^e session de la 39^e législature. Les analystes Frédéric Beaugard-Tellier et Sam Banks, de la Bibliothèque du Parlement, assistaient aussi à cette conférence.

Ordre de Renvoi – 40-2

Extrait des Journaux du Sénat du mardi 3 mars 2009 :

L'honorable sénateur Angus propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson,

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;

b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;

c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont, sans y être limité, l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;

d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Paul C. Bélisle
Greffier du Sénat

À propos de la Conférence GLOBE

GLOBE est une conférence internationale biennale sur les affaires et l'environnement. Des milliers de cadres d'entreprises, de responsables gouvernementaux et de chefs de file de l'industrie environnementale venant de plus de 70 pays ont assisté à GLOBE 2008.

Le programme de la conférence était tellement étendu qu'en dépit du fait que votre comité était représenté à GLOBE 2008, il a été impossible de couvrir toutes les séances, discussions, présentations et autres manifestations. Les sénateurs et le personnel du Sénat du Canada qui ont participé étaient les suivants : les honorables sénateurs Adams, Banks et Mitchell et, de la Bibliothèque du Parlement, Frédéric Beaugard-Tellier et Sam Banks.

Le programme de 2008 était axé sur quatre grands thèmes : climat et énergie, finances et durabilité, développement durable des entreprises et villes durables. Ce rapport présente un résumé de ce que nous avons entendu à GLOBE 2008.

Plénière inaugurale

Gordon Campbell, premier ministre de la Colombie-Britannique

- La durabilité est l'idée la plus importante de notre temps.
- Le nouvel avenir se fondera sur le développement durable.
- Chacun d'entre nous est appelé à agir différemment. Nous devons commencer à agir d'une façon désintéressée et à penser aux générations futures.
- Nous pouvons choisir l'avenir que nous voulons créer. Il est temps de changer l'ordre de la révolution industrielle.
- Il nous incombe maintenant de passer des mots et des idées à l'action.
- Le monde n'est plus ce qu'il était. Les changements climatiques ont des effets sérieux. Par exemple, près de 80 p. 100 des pinèdes de la Colombie-Britannique sont infestées par le dendroctone du pin ponderosa.
- Opposer l'économie à l'environnement est une fausse dichotomie.
- Nous devons penser à nos enfants et à l'avenir que nous voulons.
- Soyons audacieux. Imaginons l'avenir que nous souhaitons et travaillons pour l'atteindre.

Son Altesse Royale le prince Philippe de Belgique

- Des mesures d'une grande portée sont nécessaires pour stabiliser, puis pour réduire les émissions. Ne rien faire n'est pas un choix possible.
- Notre défi mondial est de progresser rapidement vers un monde exempt de carbone.
- L'Europe est en tête. Le programme d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne pourrait se transformer en un marché mondial du carbone.
- Le marché du carbone est un pont reliant la protection de l'environnement aux perspectives commerciales.
- Les technologies, les idées et la volonté politique sont toutes présentes en Europe. Il suffit de trouver des capitaux de risque pour démarrer.
- Les premiers à s'élancer auront un avantage concurrentiel.

- Pour réussir vraiment, tous les pays doivent coopérer afin d'atténuer les effets des émissions de gaz à effet de serre.
- Une forme de gouvernance mondiale (par l'entremise des Nations Unies, par exemple) est nécessaire pour affronter le problème des changements climatiques.
- La communauté internationale a fait des progrès réguliers, mais le Protocole de Kyoto n'a eu qu'un succès partiel. Une plus grande coopération internationale est nécessaire.
- En fin de compte, la protection de l'environnement est un impératif moral.
- Nous avons besoin d'une approche commune qui puisse être appliquée de différentes façons. Les pays riches ont une obligation morale envers ceux qui peuvent le moins relever le défi.

Beth Lowery, vice-présidente à l'environnement et à l'énergie, General Motors

- Les moteurs à combustion interne brûlant des dérivés du pétrole ne permettent pas d'atteindre l'objectif du transport personnel durable.
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessitera toute une gamme de technologies et de carburants.
- À l'heure actuelle, 35 p. 100 de l'énergie mondiale et 96 p. 100 de l'énergie utilisée pour les transports sont d'origine pétrolière. Nous devons diversifier en nous écartant du pétrole.
- Le monde compte aujourd'hui 6,6 milliards de personnes et 890 millions de véhicules. On estime qu'en 2020, ces chiffres seront respectivement passés à 7,5 milliards et 1,1 milliard.
- General Motors appuie des mesures de lutte contre les changements climatiques fondées sur des technologies avancées, axées sur le marché et s'étendant à l'ensemble de l'économie. Le comportement des consommateurs constitue également une importante partie de l'équation.

Marché mondial du carbone – La voie de l'avenir

Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l'échange de droits d'émission

- Les années 2008-2009 constitueront une période critique. La question de savoir ce qui remplacera le Protocole de Kyoto après 2012 est importante.
- Les signataires du Protocole de Kyoto essaient de définir des cibles pour la période qui suivra 2012.
- Toutes les parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques négocient un cadre pour la période qui suivra 2012.
- Il ne sera pas possible d'aller très loin avant de savoir ce que les États-Unis ont l'intention de faire.
- L'UE réduira ses émissions de 20 à 30 p. 100 d'ici 2020.
- La demande des pays de l'UE en matière de crédits d'émissions provenant du Mécanisme pour un développement propre est incertaine après 2012.
- La disposition de mise en œuvre conjointe faisant partie des mécanismes dits de flexibilité du Protocole de Kyoto pourrait ne pas être maintenue après 2012.

- Les marchés du carbone offrent des possibilités peu coûteuses d'atténuation des émissions.
- Le marché du carbone valait 60 milliards de dollars en 2007. Les volumes sont en croissance.
- Le marché semble fonctionner.

Steven Schleimer, directeur, Barclays Capital

- Le secteur de l'énergie électrique est le plus grand émetteur de l'Amérique du Nord. Le marché se comporte déjà comme si la réglementation du carbone était imminente.

Jill Duggan, chef, Échanges internationaux d'émissions, ministère de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales du Royaume-Uni

- Les échanges de droits d'émissions offrent de nombreux avantages : ils réduisent le coût des mesures de lutte contre la pollution, contribuent à l'accélération du rythme de l'innovation et exercent une forte influence sur les prix.
- Quelques États des États-Unis et quelques provinces du Canada sont en train d'établir leurs propres systèmes régionaux d'échange de droits d'émissions (par exemple, la Western Climate Initiative).
- Le défi est de trouver des moyens d'intégrer les programmes régionaux dans un marché mondial du carbone.
- Il est nécessaire de collaborer maintenant sur les questions liées à la conception du marché afin de faciliter les liens à l'avenir. Il est essentiel d'échanger des pratiques exemplaires pour que les systèmes d'échange puissent être reliés les uns aux autres indépendamment de leur taille.

Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l'action climatique, gouvernement de la Colombie-Britannique

- Nous ne pouvons pas nous permettre de ne rien faire face aux changements climatiques. La Colombie-Britannique a déjà été durement touchée par le dendroctone du pin ponderosa.
- Le défi est d'affronter le problème à l'échelle mondiale.
- La Colombie-Britannique prend des mesures de lutte contre les changements climatiques. Le budget 2008 prévoit déjà une taxe sur le carbone. Le gouvernement consacre en outre un milliard de dollars à diverses initiatives de lutte contre les changements climatiques et a annoncé qu'il adopterait la norme californienne d'émissions des véhicules automobiles.
- La Colombie-Britannique a adhéré à la Western Climate Initiative. Il est toujours plus avantageux d'avoir un plus grand marché du carbone.
- Nous aurons besoin à un moment donné de règlements mondiaux et d'un marché mondial. Le Partenariat international d'action sur le carbone est la tribune la plus indiquée à cet égard.
- Un marché du carbone encouragera l'industrie à déployer les technologies existantes.
- Il faudra de la volonté politique pour faire accepter des prix plus élevés qui pourront, à leur tour, favoriser l'innovation.

- Le prix du carbone devra atteindre au moins 30 à 40 \$ US la tonne pour que le secteur américain de l'énergie électrique envisage d'utiliser des combustibles autres que le charbon.
- Personne ne pense que les prix du carbone baisseront avec le temps, mais l'émission de carbone demeure gratuite à beaucoup d'endroits.
- Une approche progressive est la plus susceptible d'amener les pays en développement à adopter des cadres de réduction du carbone.

Énergie propre : Croissance des énergies renouvelables

Énergie géothermique

- Avantages : Pas de combustibles de sources extérieures et pas de lignes de transmission.
- La sécurité énergétique est le nouveau moteur de l'énergie géothermique et d'autres sources d'énergie renouvelable.
- L'énergie géothermique est économique et respectueuse de l'environnement. Elle a déjà une base législative aux États-Unis.
- L'énergie géothermique représente actuellement un créneau de marché. Elle a un grand potentiel et est largement disponible.

Énergie solaire

- Peut alimenter aussi bien des maisons que de grandes sociétés.
- Le prix de l'électricité solaire est « décentralisé » parce que la production de l'énergie se fait sur place.
- Il faudrait établir des règles du jeu équitable pour l'énergie solaire par rapport aux sources conventionnelles d'énergie. Des encouragements tels que des remises et des programmes d'achat par les services publics d'électricité peuvent aider.

Énergie hydroélectrique

- La Colombie-Britannique cherche à réaliser l'autonomie énergétique au niveau provincial d'ici 2016.
- La province s'est fixé pour objectif de réduire de 33 p. 100 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020.
- La Colombie-Britannique dispose d'importants moyens hydrauliques et éoliens, comme les petites centrales « au fil de l'eau ».
- Dans le cas de la Colombie-Britannique, le succès est largement attribuable à la collaboration des Premières nations.

Énergie éolienne

- La capacité installée est en croissance.
- Si les objectifs fixés par le gouvernement sont atteints, 5 p. 100 de l'électricité produite au Canada d'ici 2016 sera d'origine éolienne.
- Un plan ou une stratégie est nécessaire pour favoriser la croissance de l'énergie éolienne. Nous devons considérer celle-ci comme une ressource stratégique et « penser grand » : il ne faut pas envisager l'énergie éolienne comme un créneau ne pouvant jouer qu'un rôle limité.

- Nous devons éviter de mettre en place des politiques et des règlements disparates dans les différentes administrations.
- Sur le plan de la planification :
 - Les nouveaux investissements au titre de la transmission seront-ils conçus pour faciliter l'accès à l'énergie éolienne et son intégration?
 - La construction de nouvelles centrales sera-t-elle envisagée dans une optique d'intégration des sources d'énergie renouvelable?
- Tout cela nécessite un engagement permanent au niveau de la collectivité et des intervenants.

L'avenir du dialogue sur l'énergie

Bob Elton, président et chef de la direction, BC Hydro

- La demande d'énergie augmentera dans les 50 prochaines années compte tenu de la croissance rapide des économies émergentes.
- Les économies émergentes ne feront pas la transition vers les énergies renouvelables à moins que celles-ci ne deviennent moins coûteuses que les autres.
- À l'heure actuelle, la Chine construit chaque année des centrales au charbon dont la capacité est plus importante que le total mondial des énergies renouvelables.

Bill Smith, vice-président, Production d'énergie, Siemens Canada

- Les combustibles fossiles continueront à dominer.
- Pas de solution miracle au problème mondial des émissions de gaz à effet de serre.
- Contrairement aux consommateurs d'énergie nord-américains, les Européens comprennent qu'il est nécessaire de conserver l'énergie. Cette situation est partiellement attribuable au fait que l'Amérique du Nord n'a pas à payer le prix réel de l'énergie.
- Trois forces doivent agir de concert pour assurer un approvisionnement énergétique durable : poussée technologique, attraction des besoins et politique-cadre.
- La protection climatique est le nouveau paradigme.

Marc Jozs, chef, Stratégie et gestion du portefeuille, Suez Energy International

- La Chine a construit de nouvelles centrales d'une capacité de 105 GW, dont 90 p. 100 sont au charbon.
- Le charbon pourrait bien devenir le combustible de référence du XXIe siècle. Il est abondant, on en trouve un peu partout dans le monde et son prix est assez stable.
- La capture et le stockage du carbone ne sont pas donnés : ils consomment beaucoup d'énergie et nécessitent d'importants capitaux.

Bob Huggard, président, Services résidentiels et d'affaires, Amérique du Nord, Direct Energy

- Le grand problème en Amérique du Nord est que nous ne payons pas le vrai prix de l'énergie.
- Nous n'avons pas mis en place les bons paramètres économiques.

Discussion

- Chris Henderson (animateur) : L'histoire de l'énergie est marquée par une succession de bouleversements. L'histoire récente est une anomalie.
- Bob Elton : Le marché ne permettra pas à lui seul de régler nos problèmes d'énergie. Nous sommes très loin de tenir pleinement compte du prix de tous les facteurs externes.
- Bob Elton : Nous ne résoudrons pas de notre vivant le problème des émissions de gaz à effet de serre. Les pays développés continueront à s'adapter, mais nous aurons à affronter des catastrophes.
- Bob Elton : Pour la plupart d'entre nous, le lien entre les changements climatiques et la consommation d'énergie n'est ni réel ni immédiat. Il est peu probable que nous puissions éviter de dangereux changements climatiques.
- Marc Josz : Les particuliers et les sociétés sont de plus en plus conscients de la situation.
- Bob Elton : BC Hydro peut faire preuve d'imagination en matière de gestion axée sur la demande parce que c'est une société d'État. Son objectif est de n'augmenter ni la production ni la consommation.
- Bob Elton : Nous élisons des gens qui nous représentent. Ils ont l'impression que nous valorisons davantage la consommation que la protection de l'environnement.
- À la question de savoir quelle politique ils privilégiaient pour combattre les émissions de gaz à effet de serre, les panélistes ont donné les réponses suivantes :
 - Bill Smith - Attribuer un prix aux émissions de carbone.
 - Bob Huggard - Laisser monter les prix de l'énergie pour qu'ils reflètent les vrais coûts.
 - Bob Elton - Mettre en place un code du bâtiment comportant des exigences radicales.
 - Marc Josz - Collaborer avec la Chine et l'Inde.

Dialogue ministériel sur le développement durable

Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique

- Le budget provincial de 2008 tend à assurer à la fois la prospérité économique et un avenir durable.
- La province envisage un système de plafonds et d'échanges et une taxe sur le carbone.
- La taxe provinciale sur le carbone n'aura pas d'incidence sur les recettes : les contribuables pourront choisir comment réduire leur bilan carbone.
- La taxe sur le carbone permettra à la province de réduire l'impôt sur le revenu des particuliers et des sociétés.
- Cela encouragera considérablement l'investissement dans la province.
- La Colombie-Britannique envisage d'utiliser les arbres détruits par le dendroctone pour produire du biocarburant.
- Les technologies propres représentent l'avenir : « Le vert peut produire de l'or. »

Jim Rondeau, ministre des Sciences, de la Technologie et de l'Énergie et ministre de la Compétitivité, de la Formation et du Commerce, Manitoba

- Le Manitoba est la première province à inscrire les cibles de Kyoto dans ses lois. Les cibles devraient être atteintes d'ici 2012.
- Le Manitoba a un abondant potentiel hydroélectrique : 96 p. 100 de son électricité est d'origine hydraulique.
- Le Manitoba exporte la moitié de l'électricité qu'il produit.
- La province a un mandat d'éthanol : 85 p. 100 du carburant devra contenir 10 p. 100 d'éthanol.
- Le Manitoba construit un important pourcentage des autobus qui roulent en Amérique du Nord. Il a donc la possibilité d'agir sur tout le continent en dotant tous les autobus qu'il fabrique de la capacité de fonctionner au biodiésel.

Gianluca Salvatori, ministre des Sciences et de la Technologie, province de Trente, Italie

- Les changements climatiques touchent des endroits tels que Trente. Le tourisme d'hiver a baissé à cause de la qualité moindre de la neige. Par suite de la fonte, il y aura moins d'eau cette année.

John Gerretsen, ministre de l'Environnement, Ontario

- Des changements culturels et comportementaux sont nécessaires.
- Il faudra pour cela beaucoup de collaboration entre les entreprises, le secteur de l'environnement, l'agriculture, les ONG environnementales et le gouvernement.
- L'Ontario a créé un Secrétariat des changements climatiques qui réunit de nombreux organismes sous une même direction.
- Il faudrait plus d'apport et de pouvoirs au niveau local.
- L'Ontario a signé un protocole d'entente avec la Californie au sujet des normes d'émission.
- L'Ontario se joint à d'autres administrations dans des groupes tels que la Western Climate Initiative.

Capture et stockage du CO₂

David Lewin, vice-président principal, Développement IGCC, EPCOR

- EPCOR aura du dioxyde de carbone à vendre d'ici 2015.

Gerry Protti, vice-président exécutif, Relations d'entreprise, EnCana

- Le projet de capture et de stockage du carbone de Weyburn est un grand succès sur le double plan environnemental et commercial :
 - C'est le plus grand projet canadien de récupération assistée des hydrocarbures à l'aide de dioxyde de carbone.
 - C'est le plus grand projet de capture et de stockage de carbone du monde (2 millions de tonnes de dioxyde de carbone par an).
- Depuis 2000, près de 10 millions de tonnes de CO₂ ont été séquestrés à Weyburn.

- L'injection de dioxyde de carbone a accru de 60 p. 100 la production du champ de Weyburn, qui n'avait pas connu de tels niveaux depuis 35 ans.
- Pour l'ensemble du Canada, le potentiel de capture et de stockage du carbone pourrait atteindre 600 millions de tonnes par an.
- La récupération assistée des hydrocarbures est une option intéressante à moyen terme (aux endroits pouvant disposer d'une source de dioxyde de carbone d'une grande pureté).
- La capture et le stockage du carbone à grande échelle constituent une option à long terme.
- Le potentiel est réel et la technologie s'améliore, les lacunes dans les connaissances diminuant constamment.
- Des questions continuent à se poser quant aux aspects économiques et réglementaires et aux perceptions du public.
- La capture et le stockage du carbone pourraient trouver des applications dans les pays en développement.

Jay Nagendran, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta, gouvernement de l'Alberta

- Le recours à la capture et au stockage du carbone pour minimiser les émissions de gaz à effet de serre constitue le plus grand défi et la plus grande occasion pour l'Alberta.
- Les études montrent que la capture et le stockage du carbone pourraient représenter 70 p. 100 de l'objectif de réduction des émissions de l'Alberta d'ici 2050.
- L'Alberta a une centaine de grandes installations industrielles concentrées dans un petit nombre de régions dont la géologie se prête admirablement à la séquestration du carbone.
- La capture et le stockage du carbone présentent des problèmes : coût, acceptation par le public, technologie, réglementation, etc.
- La capture et le stockage du carbone constitueront un élément essentiel d'une exploitation responsable des sables bitumineux.
- Étapes suivantes : Favoriser la capture et le stockage du carbone à l'appui d'un secteur énergétique durable à valeur ajoutée.

Gary Weilinger, vice-président, Spectra Energy Transmission

- En Colombie-Britannique, le problème consiste à trouver des réservoirs pour le stockage du dioxyde de carbone.

Stephen Kaufmann, président, Réseau intégré du CO₂

- Le Réseau intégré du CO₂ a pour mandat de travailler avec les gouvernements pour établir des mécanismes d'élaboration de politiques et de partage des risques en matière de capture et de stockage du carbone, en vue de favoriser la participation à court terme.
- Il y a une période de transition dans laquelle les facteurs économiques et les risques décourageront l'investissement dans les technologies de capture et de stockage du carbone. Les gouvernements ont un rôle à jouer pour faciliter le démarrage.
- Nous devons trouver un moyen équitable de partager les coûts d'un déploiement rapide des technologies de capture et de stockage du carbone (comme dans le cas d'autres technologies telles que l'énergie nucléaire, l'éthanol, etc.).
- Au départ, les volumes séquestrés de dioxyde de carbone seront petits : environ 10 millions de tonnes par an en 2015, qui passeront à 25 millions de tonnes ou plus en 2030.

Politique de lutte contre les changements climatiques et tendances de la réglementation en Amérique du Nord

Bill Jones, consultant principal, EcoSecurities Consulting Limited

- La Western Climate Initiative vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 15 p. 100 d'ici 2020, probablement grâce à la mise en œuvre d'un système de plafonds et d'échanges. Les lignes directrices sont en préparation.
- Il y a d'autres initiatives régionales telles que la Regional Greenhouse Gas Initiative et le Midwestern Regional Greenhouse Gas Reduction Accord, mais elles n'ont encore défini ni cibles ni échéancier.
- La stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre des États-Unis est principalement animée par les États, avec la Californie en tête. Il y a de la résistance au niveau fédéral.
- Le Congrès américain est saisi de plusieurs projets de loi (par exemple, le Lieberman-Warner Bill S2191) visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Le Bill 32 de la Californie a pour objet de ramener les émissions au niveau de 1990 d'ici 2020.
- Obstacles à l'élaboration de politiques :
 - Volonté politique
 - Incertitude du marché volontaire
 - Incertitude du marché réglementé
 - Règlements fédéraux possibles : Quelle interaction auraient-ils avec les efforts régionaux et les initiatives des États?
- Étape suivante : Les élections fédérales américaines de 2008.

Barbara Hendrickson, associée, McMillan Binch Mendelsohn LLP

- On ne sait pas encore comment le plan fédéral *Prendre le virage* de lutte contre les changements climatiques sera mis en œuvre ni quelle sera son interaction avec les initiatives provinciales.

Beverly Yee, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta

- Avec son plan d'action de 2002 sur les changements climatiques, l'Alberta a été la première administration canadienne à exiger de l'industrie qu'elle déclare ses émissions de gaz à effet de serre et qu'elle se conforme à des cibles obligatoires de réduction des émissions fondées sur l'intensité.
- Moyens possibles d'atteindre les cibles :
 - Améliorations du rendement
 - Achat de crédits d'émissions
 - Fonds des technologies novatrices.
- Sur le plan de l'élaboration des politiques, tous les Albertains doivent contribuer à la solution. Le plan provincial favorise l'intendance et la collaboration.
- La technologie est l'élément clé.
- Le plan favorise une approche ascendante axée sur de vraies occasions et sur l'équilibre entre l'économie et l'environnement.

- Cibles :
 - 2010 – Réduction de 23 p. 100 de l'intensité des émissions
 - 2020 – Réduction des émissions grâce à la capture et au stockage du carbone
 - 2050 – Réduction de 50 p. 100 des émissions projetées.

Forêts et changements climatiques

Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada

- Une gestion durable des forêts est essentielle pour affronter les changements climatiques à l'échelle mondiale.
- Le Canada a 10 p. 100 des forêts du monde. Les forêts constituent une ressource renouvelable.
- On n'a pas beaucoup tenu compte des forêts jusqu'ici dans le débat sur les changements climatiques.
- Près de 20 p. 100 des émissions mondiales de gaz à effet de serre sont attribuables à la déforestation.

Chris Elliott, vice-président, Région du Pacifique, Fonds mondial pour la nature (Canada)

- La comptabilisation du carbone est difficile. Il y a beaucoup d'incertitude quant au rôle des forêts dans le cycle du carbone.
- La Fédération mondiale de la faune et l'Association des produits forestiers du Canada élaborent de nouvelles techniques de comptabilisation du carbone.
- La déforestation se produit surtout dans les pays en développement (qui n'ont pas signé le Protocole de Kyoto).
- L'Indonésie compte parmi les pays du monde qui émettent le plus de gaz à effet de serre.
- Les forêts joueront un rôle important dans toute entente sur le climat après 2012.
- La Fédération mondiale de la faune et l'Association des produits forestiers du Canada cherchent à s'entendre sur des techniques et des pratiques exemplaires de comptabilisation du carbone dans la gestion du cycle de vie des produits forestiers.

Bruce Lippke, président, Consortium for Research on Renewable Industry Materials

- La surveillance du carbone est complexe. Il est nécessaire de procéder à des analyses du cycle de vie.
- Comme matériau de construction, le bois est préférable à l'acier et au béton au chapitre des émissions.
- Les changements climatiques pourraient doubler les risques d'incendies de forêt dans le Nord-Ouest pacifique.
- L'imposition d'une taxe sur le carbone rendrait l'énergie solaire plus attrayante.

Avrim Lazar, président et chef de la direction, Association des produits forestiers du Canada

- L'industrie canadienne des produits forestiers vise la neutralité en carbone d'ici 2015 (sans achat de droits d'émission).
- Pour le monde, le défi est de trouver un moyen terme entre la croissance massive, sous forme d'urbanisation et d'industrialisation, et la protection de l'environnement.

- Le monde a besoin de produits neutres en carbone.
- Le nouveau « trois R » : repenser, redessiner, réaménager.

Biocarburants – Des solutions novatrices pour relever le défi

Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada

- L'innovation technologique est la clé de la transformation économique et sociale.
- La stratégie fédérale des carburants renouvelables augmentera la demande de ces carburants.

Claude Letourneau, président-directeur général, Vaperma Inc.

- Vaperma fabrique des membranes pour une production plus efficace des biocarburants.
- Vaperma cherche à réduire les émissions de gaz à effet de serre à la source en retirant l'eau de l'éthanol à l'aide d'une membrane plutôt que par distillation. Ce procédé peut réduire de 50 p. 100 la consommation d'énergie.
- L'investissement du gouvernement dans Vaperma montre que des efforts gouvernementaux et des initiatives basées sur le capital-risque peuvent se conjuguer pour donner des résultats.

Jeff Passmore, vice-président exécutif, Iogen Corporation

- Iogen produit de l'éthanol cellulosique.
- L'usine d'Iogen n'utilise pas l'électricité du secteur. Elle recycle plutôt l'énergie produite par son procédé.
- L'éthanol cellulosique a beaucoup retenu l'attention des médias parce qu'il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, produit une énergie sûre et offre de nouvelles occasions au secteur agricole.
- Les résidus agricoles donnent une matière première suffisante pour répondre aux besoins en énergie renouvelable.

Michael Scott, vice-président principal, Développement de l'entreprise, Nexterra Energy Corp.

- Nexterra participe à la commercialisation avancée de la technologie de gazéification de la biomasse.
- Le développement et l'exploitation des possibilités de la biomasse comportent de nombreux avantages financiers.
- Les gaz de synthèse tirés de la biomasse peuvent servir au chauffage et à la production d'électricité.

Piles au lithium : La technologie révolutionnaire de la voiture verte

Ulrik Grape, chef de la direction, EnerDel Inc.

- Dans le domaine des transports, les batteries de piles au lithium-ion constitueront le critère ultime pour tous les véhicules futurs, y compris les hybrides, les branchables, les véhicules à piles à combustible, etc.

Prabhakar Patil, chef de la direction, Compact Power

- Les batteries au lithium-ion domineront le marché pendant les 15 à 20 prochaines années.

David Vieau, président-directeur général, A123 Systems

- Le problème est de savoir si les batteries peuvent durer aussi longtemps que les véhicules qu'elles propulsent (environ 12 ans).
- La disponibilité des matières premières nécessaires pour fabriquer les batteries peut constituer un problème. Les géologues pourraient affirmer qu'il est impossible de produire à temps suffisamment de lithium.
- Les hybrides à moteur diesel s'annoncent déjà en Europe. C'est un phénomène régi par la demande.
- Certains s'attendent à ce qu'environ la moitié des voitures neuves vendues en Amérique d'ici 2020 soient des hybrides.
- La tendance à l'électrification des véhicules personnels s'intensifiera dans les 20 à 30 prochaines années.
- La hausse du prix des carburants rendra les batteries plus rentables.

Atelier : Le diesel propre

Timothy V. Johnson, directeur, Corning Inc.

- Les moteurs diesel offrent de nombreux avantages : ils sont efficaces, ils ont un meilleur rendement et leur technologie est arrivée à maturité. Les véhicules à moteur diesel représentent plus de 50 p. 100 des ventes de véhicules neufs en Europe.
- Les problèmes comprennent la réglementation des émissions, le coût, l'infrastructure de distribution du carburant et l'impression (parmi les consommateurs nord-américains) que le diesel est un carburant sale.
- Pour que les voitures européennes puissent être vendues aux consommateurs américains, elles doivent être modifiées pour répondre aux normes d'émission plus strictes des États-Unis.

Norbert Krause, directeur, Groupe Volkswagen d'Amérique du Nord

- La technologie du diesel « propre » est en concurrence avec les moteurs hybrides, les moteurs à essence avancés, etc.
- Les gouvernements devraient favoriser l'innovation et assurer une concurrence loyale en établissant des programmes d'encouragement indépendants de la technologie utilisée.

Kevin McMahon, associé directeur, The Martec Group

- Il y a un marché pour les véhicules légers à moteur diesel « propre ».
- Beaucoup de consommateurs ont entendu l'expression « diesel propre », mais, dans l'ensemble, la technologie est mal connue. L'industrie doit faire des efforts pour changer l'impression que le moteur diesel est lent, bruyant et sent mauvais.

La biomasse

Maxson Hence, expert-forestier, Dynamotive Energy Systems

- L'utilisation de la biomasse pour produire de l'énergie peut contribuer à l'autonomie énergétique des États-Unis.
- Les ressources devraient servir dans les applications où elles sont les plus utiles. Le fait de subventionner des récoltes telles que le maïs pour produire de l'éthanol introduit des distorsions.

Joel Velasco, représentant en chef en Amérique du Nord, UNICA (Association de l'industrie de la canne à sucre), Brésil

- UNICA fabrique la moitié de la production totale d'éthanol et de sucre du Brésil et commence à devenir un chef de file dans le domaine de la production d'électricité à partir de la biomasse.
- Les régions productrices de canne à sucre sont très loin de l'Amazonie (plus de 1 000 km).
- 45 p. 100 du carburant utilisé dans les véhicules du Brésil est tiré de la canne à sucre.
- 90 p. 100 des véhicules légers neufs vendus au Brésil peuvent brûler soit de l'éthanol soit de l'essence.
- L'essence est en train de devenir un carburant parallèle, notamment parce que l'éthanol est moins coûteux.
- La conversion de la canne à sucre en éthanol est rentable sur le double plan énergétique et financier : le bilan énergétique est de 9 à 1 par rapport à 1,3 à 1 pour l'éthanol tiré du maïs.
- Le rendement des champs de canne à sucre est supérieur à celui des champs de maïs.
- Il a été possible de déplacer près de 50 p. 100 de la consommation d'essence du pays en utilisant 1 p. 100 de ses terres arables.

Uwe Sollfrank, président du conseil d'administration, Holinger AG

- L'inquiétude suscitée par les changements climatiques a fait monter la demande d'énergie renouvelable.
- Une étude de l'Institut fédéral suisse de technologie a révélé que l'utilisation de denrées telles que les pommes de terre, le maïs, la betterave sucrière, le soja et le canola pour produire de l'énergie a des effets environnementaux plus importants que la combustion de produits pétroliers.

Jack Saddler, doyen de la Faculté de foresterie, Université de la Colombie-Britannique

- La biomasse forestière peut constituer une source d'énergie (biocarburants liquides) et de produits chimiques industriels.
- L'exploitation de la biomasse forestière permet à la Suède de répondre à 25 p. 100 de l'ensemble de ses besoins d'énergie.
- La Colombie-Britannique a des avantages : biomasse forestière abondante et expertise croissante dans le domaine de la bioénergie.
- Il est temps de faire la transition entre l'économie des hydrocarbures et l'économie des hydrates de carbone. Cette transition prendra du temps.

Discussion

- La société sera le moteur de la transition vers l'énergie de la biomasse.
- Nécessité est mère d'invention : l'épidémie causée par le dendroctone du pin ponderosa en Colombie-Britannique pourrait bien entraîner des progrès dans l'utilisation de la biomasse forestière, tout comme la crise pétrolière des années 1970 avait incité le Brésil à utiliser la canne à sucre pour produire un combustible liquide.

Modèles de collaboration ONG-sociétés : Nouvelles tendances

David Yarnold, vice-président exécutif, Défense environnementale

- Nous devons établir des relations et former des partenariats dans l'intérêt de la planète.
- Il faut encourager les solutions axées sur le marché qui favorisent le changement social et entrepreneurial. Par exemple :
 - Défense environnementale (DE) a collaboré avec McDonald's en vue de l'élimination des emballages en polystyrène expansé et avec les fournisseurs pour mettre fin à l'utilisation de produits pharmaceutiques dans les élevages de poulet.
 - DE a collaboré avec FedEx en vue de la mise en service de camions hybrides. Aujourd'hui, plusieurs entreprises de messageries se servent de véhicules hybrides.
 - Wal-Mart est en relation avec 60 000 fournisseurs du monde entier et peut donc jouer un très grand rôle dans l'écologisation de la chaîne d'approvisionnement.
- La Chine constitue le défi suivant.
- Les ONG peuvent agir plus rapidement que les gouvernements.
- Nous devons nous méfier de l'« écopornographie » ou fausse publicité écologique. DE s'efforce de collaborer avec les entreprises pour atteindre des résultats vérifiables et mesurables.

Helen Howes, vice-président, Gestion intégrée, Santé et sécurité, Exelon Corporation

- Exelon produit de l'électricité, dont 90 p. 100 vient de centrales nucléaires.
- La société ne peut pas avoir un programme environnemental de son cru. Elle doit former des partenariats avec des ONG.
- Exelon travaille dans le cadre du Partenariat d'action climatique des États-Unis, qui milite en faveur de la réglementation des émissions de gaz à effet de serre dans le pays.

- La société a l'impression que l'idée de la réglementation fait son chemin aux États-Unis. Elle souhaite participer à son élaboration de concert avec les gouvernements et les ONG.

Paul Hunt, Enbridge

- Enbridge considère la responsabilité sociale des entreprises comme un investissement plutôt qu'une dépense.
- Une collectivité durable a besoin de quatre éléments clés : l'environnement, la santé, l'éducation ainsi que les arts et la culture.
- Les entreprises doivent mériter leur permis d'exploitation par rapport tant aux organismes de réglementation qu'à la collectivité où elles exercent leurs activités.

Plénière de clôture – Le carbone : Taxe ou échanges?

Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique

- Il faut trouver le meilleur moyen de mettre un prix sur les émissions de carbone.
- Le Québec et la Colombie-Britannique ont adopté une taxe sur le carbone et sont en train de rallier les industries.
- À l'heure actuelle, il existe au Canada de nombreux programmes différents de lutte contre les changements climatiques et beaucoup de systèmes d'établissement du prix du carbone.

Bob Page, professeur TransAlta de gestion et de protection de l'environnement, Université de Calgary

- Une taxe sur le carbone permet de garantir les prix tandis qu'un système de plafonds et d'échanges garantit les cibles à atteindre.
- Les taxes sur le carbone sont analogues aux taxes sur l'alcool et le tabac. Les recettes ne servent pas ordinairement à atteindre des objectifs sociétaux.
- Le Canada devrait faire partie du marché mondial du carbone.
- Les taxes sur le carbone et les systèmes de plafonds et d'échanges ne s'excluent pas mutuellement.

Toby Heaps, président et rédacteur en chef, Corporate Knights

- Les émissions de la Chine augmentent rapidement.
- Même si une taxe sur le carbone n'est pas une panacée, nous devons en adopter une car, autrement, nous ne serons même pas en mesure d'agir.
- Nous avons besoin d'établir un prix mondial du carbone si nous ne voulons pas courir le risque de voir les activités polluantes migrer vers les régions où le carbone n'est pas taxé.
- Le problème des systèmes de plafonds et d'échanges, c'est que la Chine et l'Inde n'accepteront pas de fixer une limite à leurs émissions.
- Il est possible que les consommateurs ne réagissent pas à une taxe sur le carbone, mais les sociétés le feront.

Mathieu Bouchard, vice-président, Développement durable et changements climatiques, Rio Tinto Alcan

- Nous émettons sensiblement plus carbone que nos forêts et nos océans ne peuvent en absorber. Cette situation ne peut pas durer.
- Les gouvernements doivent reconnaître que certaines industries et certaines entreprises ont agi très tôt pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.
- Les cibles d'intensité sont préférables aux cibles absolues à moyen terme, parce que la société a besoin de nos produits.
- Et la taxe et les échanges ont un rôle à jouer. Les deux moyens devraient être combinés pour assurer des règles du jeu équitables aux entreprises qui ont des activités internationales.

Mark Jaccard, professeur, École de gestion des ressources et de l'environnement, Université Simon Fraser

- Il importe peu que les décideurs optent pour un système de plafonds et d'échanges ou pour une taxe sur le carbone. L'important est de mettre un prix sur le carbone.
- Nous ne pouvons plus continuer à considérer l'atmosphère comme une décharge gratuite de carbone. Tant qu'on peut polluer gratuitement, les émissions continueront d'augmenter.
- La réduction des émissions nécessitera de grandes innovations technologiques pendant plusieurs décennies. Ce sera plus coûteux que de déverser simplement le carbone dans l'atmosphère.
- Une taxe sur le carbone encouragera davantage le changement technologique que le changement de comportement chez les consommateurs.
- Les systèmes de plafonds et d'échanges n'ont pas toujours des résultats sûrs (à cause d'une attribution excessive de crédits, d'exemptions, etc.).

David Hone, conseiller en changements climatiques, Shell International

- Nous avons besoin d'une réglementation gouvernementale énergétique. Il ne suffira pas d'imposer une taxe sur le carbone ou d'établir un système de plafonds et d'échanges.
- Nous devons apporter d'urgence des changements importants à nos systèmes énergétiques (en recourant, par exemple, à la capture et au stockage du carbone).
- Une révolution technologique massive sera nécessaire. Nous allons vraiment devoir investir beaucoup plus d'argent dans la technologie énergétique.
- Les délais sont très courts. Nous devons changer le système énergétique mondial d'ici 2020.

Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l'action climatique, gouvernement de la Colombie-Britannique

- Les systèmes de plafonds et d'échanges sont complexes sur le plan administratif. Une taxe sur le carbone est plus facile à administrer. Nous avons également besoin de règlements (par exemple des codes du bâtiment) et d'une aide au développement et à la commercialisation des technologies.

- La Colombie-Britannique prend des mesures pour réduire ses émissions, en partie en prévision d'une action américaine et mondiale. La province se positionne pour être plus forte et plus prospère.

Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l'échange de droits d'émission

- Une taxe sur le carbone est prévisible et a un coût d'opération différentiel assez bas.
- Toutefois, les résultats ne sont pas certains. Il n'est pas sûr que les consommateurs réagiront à une telle taxe. De plus, la tendance est plus favorable au système de plafonds et d'échanges qu'à la taxe, qui est jugée inflexible et qui peut nuire à la compétitivité internationale.
- Les systèmes de plafonds et d'échanges incitent à réduire les émissions.
- Les Chinois commencent à comprendre qu'ils vont devoir plafonner leurs émissions à un moment donné.

Thursday, June 11 2009

Senate of Canada:

The Honourable Jerahmiel Grafstein, sponsor of the bill.

Thursday, June 18 2009

Parks Canada:

Alan Latourelle, Chief Executive Officer.

Le jeudi 11 juin 2009

Sénat du Canada :

L'honorable Jerahmiel Grafstein, parrain du projet de loi.

Le jeudi 18 juin 2009

Parcs Canada :

Alan Latourelle, directeur général de l'agence.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable Jim Prentice, P.C., M.P., Minister of the Environment.

WITNESSES

Tuesday, June 9 2009

Canadian Maritime Law Association:

John O'Connor, Chair, Committee on Pollution and the Marine Environment.

Canadian Merchant Service Guild:

Mark Boucher, National President.

Chamber of Shipping of British Columbia:

Captain Stephen Brown, President.

International Ship-Owners Alliance of Canada Inc.:

Kaity Arsoniadis Stein, President and Secretary-General.

International Transport Workers' Federation:

Peter Lahay, National Coordinator.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

L'honorable Jim Prentice, C.P., député, ministre de l'Environnement.

TÉMOINS

Le mardi 9 juin 2009

Association canadienne de droit maritime :

John O'Connor, président, Comité sur la pollution et l'environnement maritime.

Guilde de la marine marchande du Canada :

Mark Boucher, président national.

Chamber of Shipping of British Columbia :

Capitaine Stephen Brown, président.

International Ship-Owners Alliance of Canada Inc. :

Kaity Arsoniadis Stein, présidente et secrétaire générale.

Fédération internationale des ouvriers du transport :

Peter Lahay, coordonateur national.

(Suite à la page précédente)