



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

ENVI • NUMÉRO 011 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 décembre 2004

Président

M. Alan Tonks

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

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

Le Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le jeudi 2 décembre 2004

• (0910)

[Traduction]

Le président (M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.)): Bonjour, chers collègues, bonjour, mesdames et messieurs.

Aujourd'hui, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 2 novembre, nous allons examiner le projet de loi C-15, Loi modifiant la loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Je signale aux membres du comité la présence de fonctionnaires, que nous allons pouvoir consulter pour notre étude du projet de loi. Sont parmi nous aujourd'hui Trevor Swerdfager, directeur général du Service canadien de la faune; Steve Wendt, directeur adjoint, Direction des oiseaux migrateurs; Asit Hazra, chef de la Division de la prévention et de la restauration, Direction des urgences environnementales; Michel Arès, avocat principal, Services juridiques d'Environnement Canada; et Susan Waters, conseillère juridique, Services juridiques d'Environnement Canada.

Merci à vous de vous être déplacés.

D'autres fonctionnaires se trouvent aussi dans la salle : Nadine Levin, qui est spécialiste principale en matière de politique au Service de la protection de l'environnement; Paul Topping, chef des programmes d'immersion des déchets en mer et de protection du milieu marin; Hélène Lévesque, spécialiste du règlement sur les oiseaux migrateurs; Katherine Dickson, biologiste principale spécialiste de la sauvagine; et Régent Lalonde, chef des opérations, application des lois sur la faune.

Tout un groupe de personnes ayant des connaissances et des expériences à la fois variées et pertinentes seront ainsi en mesure de nous aider, au besoin, au cours de notre étude.

Je signale aux membres du comité que M. Mills et M. Simard m'ont remis des amendements concernant l'article 9 du projet de loi. Si vous n'avez pas d'objection, je propose que nous examinons le projet de loi article par article. Il peut y avoir des articles qui ne posent pas de problème mais, quand nous arriverons à celui pour lequel des amendements ont été proposés, nous allons évidemment les examiner.

Monsieur Mills, je crois que vous et M. Simard voulez discuter des amendements, dans une certaine mesure.

• (0915)

M. Bob Mills (Red Deer, PCC): Oui. J'aurais une question à poser aux fonctionnaires quand nous serons rendus là.

Le président: D'accord. Monsieur Mills, quand nous en arriverons à l'article 9, nous pourrions demander aux fonctionnaires de se joindre à la discussion.

Êtes-vous d'accord, monsieur Simard?

Bien. Merci.

Conformément à l'ordre du jour, je proposerais que nous examinons le projet de loi dont vous avez copie article par article. Je vais nommer les articles à tour de rôle et vous demander si vous voulez les adopter.

(Les articles 1 à 3 inclusivement sont adoptés)

Le président: Nous allons ralentir, monsieur Gagnon. Je suis désolé.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): L'article 2 peut être adopté sous réserve des amendements qui pourraient être proposés. L'article sur les définitions a évidemment des répercussions sur l'ensemble du projet de loi.

Le président: C'est vrai. Je pense que nous y reviendrons quand nous examinerons le projet de loi lui-même tel que modifié. Je pense que c'est subordonné à tout autre changement mineur.

Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.): J'aimerais faire une suggestion. Pourrions-nous examiner les articles qui ne sont pas amendés afin d'aller un peu plus vite?

Le président: Je suis toujours ouvert aux suggestions. Si vous voulez les proposer en bloc, très bien. On aurait pu me demander de proposer la motion suivante : « les articles 1 à 8 sont-ils adoptés? »

Je vais les passer à tour de rôle pour commencer pour que les membres prennent le rythme. Si vous voulez en examiner un, ce sera plus facile de cette façon. Poursuivons ainsi jusqu'à l'article 9. Je vais les passer un à la fois.

(Les articles 4 à 7 inclusivement sont adoptés)

(Article 8)

Le président: Monsieur Mills.

M. Bob Mills: Au sujet de l'article 8, les témoins qui ont comparu ont dit qu'un garde-chasse va pouvoir monter à bord d'un navire. Je crois comprendre que ce n'est pas le cas, qu'en fait quelqu'un du ministère des Transports ou d'ailleurs doit être... c'est-à-dire qu'un garde-chasse qui observe avec ses jumelles sur la rive ne peut pas prendre son bateau à moteur pour accoster un navire. C'est ce qu'ils présument.

Est-ce que les fonctionnaires peuvent préciser qui monte à bord du navire?

Le président: Madame Waters.

Mme Susan Waters (conseiller juridique, Service juridique, ministère de l' Environnement): C'est l'agent d'exécution de la loi, mais il ne peut le faire sans le consentement du procureur général; il doit donc avoir consulté et obtenu les approbations nécessaires.

M. Bob Mills: Cela répond à la question, oui.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: À ce propos justement, je remarque que les conventions de droit international exigent essentiellement la présence d'un membre de Transports Canada. Est-ce exact?

Mme Susan Waters: Non. Elles ne vont pas jusqu'à préciser quel fonctionnaire du ministère devrait les accompagner en vertu du droit international.

• (0920)

M. Brian Jean: Alors pourquoi indique-t-on qu'un représentant de Transports Canada doit être présent?

Mme Susan Waters: Je ne suis pas sûre de cela.

M. Brian Jean: Est-ce seulement pour monter à bord du bateau ou exercer le pouvoir de saisie?

Mme Susan Waters: Le Parlement a accordé à nos garde-chasse le pouvoir de faire appliquer la loi. Pour nous assurer qu'ils exercent ces pouvoirs conformément au droit international, la loi exige, par mesure de protection, qu'ils obtiennent le consentement du procureur général de sorte qu'ils vont coordonner leurs interventions et collaborer avec Transports Canada, si j'ai bien compris. C'est l'intention.

Le président: Monsieur Simard.

[Français]

M. Christian Simard (Beauport—Limoilou, BQ): J'aimerais continuer sur le même sujet pour bien comprendre votre réponse. Cela se fait-il sur un mandat général? Excusez-moi, madame Waters et monsieur Wendt, mais j'aimerais savoir si, chaque fois qu'il voit une infraction, il doit obtenir au préalable, avant d'agir, l'autorisation du procureur général, ou si c'est une autorisation générale qu'il obtient lors de l'application de la loi. En effet, si chaque fois qu'il y a une infraction, on doit avoir une coordination avec le procureur général et Transports Canada, le bateau peut se retrouver très loin avant qu'on fasse quelque chose.

Est-ce aussi compliqué que cela chaque fois?

[Traduction]

Mme Susan Waters: Non, il n'y a pas de mandat général. Ils doivent obtenir le consentement chaque fois, pour chaque intervention.

Le président: Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Excusez mon ignorance, mais existe-t-il actuellement un système en vertu duquel quelqu'un doit demander un mandat de cette nature? Si c'est le cas, quels sont les délais? Je pense qu'on se demande s'il n'y a pas trop de formalités à remplir pour monter à bord du bateau.

Le président: Monsieur Wendt.

M. Stephen Wendt (directeur intérimaire, Direction des oiseaux migrateurs, service canadien de la faune, service de la conservation environnementale, ministère de l' Environnement): On veut que cette activité et les mesures à suivre soient coordonnées dans un protocole d'entente signé avec Transports Canada et la Garde côtière. Les lois que nous modifions actuellement, la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne

sur la protection de l'environnement s'appliquent, mais il n'y a pas de règle précise sur la façon de les appliquer.

C'est la raison pour laquelle cet article est proposé.

Le président: Monsieur Gagnon.

[Français]

M. Marcel Gagnon (Saint-Maurice—Champlain, BQ): Si le bateau est en infraction et que le garde-chasse veut monter à bord, combien de temps cela peut-il prendre avant qu'il obtienne la permission ou le mandat d'aller faire son travail?

[Traduction]

M. Stephen Wendt: D'après notre expérience, c'est une question d'heures. Si on agit vite, il est possible de régler la question pendant que la bateau se déplace pour peut-être sortir de la zone économique canadienne.

[Français]

M. Marcel Gagnon: Si je comprends bien, cela dépendra de l'entente qui sera signée entre Transports Canada et le ministère de l'Environnement.

[Traduction]

M. Stephen Wendt: Oui.

[Français]

M. Marcel Gagnon: Donc, la loi s'appliquera suivant l'entente qui sera signée.

[Traduction]

M. Stephen Wendt: La loi s'applique actuellement. Un règlement de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs interdit le dépôt de pétrole dans l'eau. C'est ce que prévoit le règlement sur les oiseaux migrateurs. C'est donc une nouvelle interdiction.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser aux fonctionnaires?

Monsieur Wilfert.

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Monsieur le président, j'allais dire que cela permet aux garde-chasse de monter à bord d'un bateau quand il y a des motifs raisonnables de le faire dans la zone économique exclusive. On peut détenir le bateau jusqu'à 30 jours—évidemment pas indéfiniment mais, durant cette période, les mesures indiquées peuvent être prises. Et si le garde-chasse croit qu'il y a des motifs raisonnables de le faire, on peut diriger le bateau vers le port voulu.

Le président: Merci beaucoup de cette autre explication, monsieur Wilfert.

Y a-t-il autre chose à propos de l'article 8?

(L'article 8 est adopté)

(Article 9)

Le président: Monsieur Mills et monsieur Simard, il y a deux amendements à ce sujet.

Monsieur Mills, allez-y en premier.

M. Bob Mills: Je pense que les fonctionnaires ont reçu mon amendement et celui de M. Simard.

J'aimerais savoir à qui s'applique le dernier alinéa *b*) de l'amendement de M. Simard.

• (0925)

M. Trevor Swerdfager (directeur général, Service canadien de la faune, service de la conservation environnementale, ministère de l' Environnement): Celui proposé ici?

M. Bob Mills: Oui. L'amendement dit :

b) l'amende imposée en vertu de l'alinéa (1.1) *b*) ne peut être inférieure à 100 000 \$.

Est-ce que cela s'applique seulement à un bateau de plus de 5 000 tonnes.

M. Stephen Wendt: De la façon dont je comprends l'amendement présenté par M. Simard, l'amende prévue à l'alinéa *b*) s'appliquerait à un bateau de plus de 5 000 tonnes. Cet alinéa renvoie aussi à la disposition du projet de loi sur la procédure sommaire.

L'amende s'appliquerait donc par procédure sommaire à un bâtiment qui jauge 5 000 tonnes de port en lourd.

M. Bob Mills: Alors, le pêcheur ou le chasseur de canard n'est pas touché par l'alinéa *b*).

M. Stephen Wendt: Un chasseur de canard dans un petit bateau ne serait pas visé.

M. Bob Mills: Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions au sujet des amendements à l'article 9.

Monsieur Simard, aviez-vous des questions à poser à propos de l'amendement de M. Mills ou du vôtre?

[Français]

M. Christian Simard: Je n'ai pas de questions sur mon propre amendement. À la lumière de la réponse, je crois comprendre qu'on pourrait avoir une entente. Au fond, l'amendement de M. Mills et le mien visent le même but. De plus, M. Mills doit maintenant être rassuré quant au fait que, dans l'alinéa 13(1)b) proposé, c'est une amende minimale de 100 000 \$, mais toujours dans le cas de bâtiments de 5 000 tonnes et plus. En ce sens, je crois qu'il serait très facile d'en venir à une entente.

[Traduction]

Le président: La question a donc été clarifiée.

Monsieur Mills, avec cette explication, êtes-vous prêt à laisser l'amendement de M. Simard...

M. Bob Mills: Oui.

Le président: Et, s'il est adopté, le vôtre devient inutile et...

M. Bob Mills: C'est exact.

Le président: Très bien. Je crois que c'est clair.

Monsieur Wilfert.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, est-ce que je peux faire un commentaire sur l'amendement à ce moment-ci?

• (0930)

Le président: Oui, tout à fait, allez-y.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, les amendes infligées plus récemment par les tribunaux s'élèvent à environ 140 000 \$ alors qu'elles se situaient auparavant autour de 20 000 \$. Les amendes ont augmenté évidemment parce que le sujet retient davantage l'attention de la population et des médias en général.

Au Canada, nous avons rarement eu recours aux amendes minimales sauf pour des délits comme la conduite avec facultés

affaiblies, la trahison, les meurtres au premier et au deuxième degrés et des situations de ce genre. Je pense qu'il faut au moins comprendre l'objectif des amendes minimales. Monsieur le président, il est clair que les critères énoncés dans le projet de loi permettent aux tribunaux de décider de la peine. C'est important parce que des pays comme la Nouvelle-Zélande, l'Australie et même les États-Unis ont montré que les amendes minimales n'ont pas d'effet dissuasif pour la plupart des crimes. La Commission du droit du Canada l'a d'ailleurs confirmé.

On se demande, et je n'ai pas de réponse précise là-dessus, si cela constituerait une atteinte à l'article 12 de la Charte sur la protection contre les peines cruelles et inusitées, surtout si les peines minimales étaient appliquées. Souvent, il y a négociation des plaidoyers en cas de peine minimale, et les accusations pourraient être retirées, ce qu'on ne veut évidemment pas, ou encore abandonnées. Les recherches faites aux États-Unis indiquent que les amendes minimales n'incitent pas l'accusé à plaider coupable, ce qui évidemment a pour effet de prolonger les délais et d'augmenter les frais de cour.

Je veux simplement exposer les faits, monsieur le président. Je comprends l'objectif de l'amende minimale ainsi que l'intention exprimée par les députés conservateurs et bloquistes. Mais je crois vraiment qu'il faut parler de ces problèmes pour que vous les preniez en considération.

Le président: Quelqu'un d'autre veut intervenir au sujet de cet article?

Monsieur Mills.

M. Bob Mills: Pour répondre à cela, j'imagine que, si nous faisons totalement confiance aux tribunaux pour imposer des amendes, M. Wilfert aurait raison. Cependant, d'après les chiffres, la différence entre les amendes aux États-Unis et au Canada est assez frappante. C'est pourquoi des bateaux—et on parle de gros bateaux ici, pas de pêcheurs—déversent leurs eaux de ballast dans les eaux canadiennes, parce qu'ils savent que les tribunaux vont les traiter avec ménagement.

D'après les chiffres que nous avons consultés, les amendes infligées à partir de 1996 vont de 5 000 à 20 000 \$, ce qui est dérisoire. Il faut que les amendes soient assez importantes pour que les gens cessent de déverser leurs eaux de ballast dans les eaux canadiennes; d'ailleurs, ils ne le font pas dans les eaux américaines parce que les amendes sont très lourdes. Les amendes sont, selon certains, énormes aux États-Unis et des bateaux ont été condamnés à payer 1,5 million de dollars. Une compagnie de croisière, comme on nous l'a dit, a été reconnue coupable 20 fois et a été condamnée à payer 18 millions de dollars d'amende. Cela n'existe pas ici. Les amendes sont de 20 000 \$ ou de 5 000 \$. Pourquoi de grosses entreprises s'en feraient-elles pour des amendes pareilles. L'objectif des amendes minimales est donc d'envoyer un message à ces entreprises pour qu'elles ne déversent pas leurs eaux de ballast en territoire canadien.

Le président: C'est à M. Simard, puis ce sera au tour de M. Jean et de M. Wilfert.

[Français]

M. Christian Simard: M. Wilfert parle d'un effet pervers possible qui permettrait l'abandon, dans certains cas, de procédures ou d'amendes exagérées. Mais l'effet pervers, c'est maintenant qu'il existe, c'est-à-dire qu'on n'a au Canada qu'un permis de polluer. Comme il n'y a pas d'amende minimale, que les tribunaux sont très inégaux et très peu sévères, c'est intéressant de le faire, parce qu'on ne se fait pas souvent prendre au Canada. On l'a vu, la commissaire l'a dit, il y a moins de surveillance dernièrement qu'il y en avait il y a une dizaine d'années. Il n'y a pas de suivi au niveau de la convention MARPOL, donc la possibilité de se faire prendre est très petite, et quand on se fait prendre, il n'y a pas d'amende minimale. Pour moi, il y a un incitatif à polluer ici qu'on veut corriger.

On doit s'apercevoir que le crime de polluer est un crime grave. On l'a vu avec le cas de l'*Exxon Valdez*, qui était un crime contre la planète. Je crois que votre comparaison avec les routes est bonne. C'est un argument a contrario de ce que vous vouliez pointer, parce que conduire sur les routes maritimes, où il y a énormément de vie dont les des populations côtières dépendent... On a parlé beaucoup des oiseaux migrateurs, mais on oublie que les déversements pétroliers tueront à l'état larvaire des millions de morues et d'espèces commerciales, car toute cette vie larvaire se fait en surface. On ne parle pas uniquement des oiseaux mais de l'ensemble d'un écosystème très fragile, celui du golfe Saint-Laurent.

Donc, je crois qu'on doit passer, avec cette mesure législative, un message clair que ce n'est pas une mesure législative d'opérette, que c'est une vraie mesure législative qui va être appliquée et qui a des dents. Je crois sincèrement, quoi qu'on puisse en dire, que cela aura un effet incitant à arrêter de polluer ou, au moins, à arrêter de polluer dans les eaux canadiennes, en espérant que ce soit partout dans le monde.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Simard.

M. Jean, puis M. Wilfert.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Les cas où la question des peines cruelles et inusitées a été invoquée visaient surtout des personnes condamnées pour crime, et les tribunaux ont statué que la peine d'emprisonnement minimale ou l'amende minimale dans ces cas n'était pas appropriée dans les circonstances. Dans le cas qui nous occupe, je dirais que nous voulons que les tribunaux admettent d'office qu'il ne s'agit pas de crimes isolés en raison de l'effet combiné des déversements de tous les bateaux, et il faut en prendre note. Je pense que c'est ce que les tribunaux vont faire s'il y a une amende minimale.

Le président: Merci, monsieur Jean.

Monsieur Wilfert.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, le gouvernement est bien déterminé à faire adopter le projet de loi et à envoyer un message clair aux éventuels pollueurs. Je dirais que les amendes minimales ont eu pour effet, par le passé, de représenter un plafond plutôt qu'un minimum. Autrement dit, les tribunaux considèrent que l'amende minimale est un plafond, et ce n'est pas ce que nous voulons. Nous voulons laisser de la latitude aux tribunaux pour qu'ils déterminent la peine en fonction de la sévérité du délit. C'est ce que nous voudrions qu'ils fassent.

Monsieur le président, j'ai fait remarquer qu'en réaction aux pressions exercées par la population et les médias, les tribunaux ont augmenté de façon importante les amendes qui sont passées

d'environ 20 000 \$ à 140 000 \$. Mais je ne voudrais pas, et c'est ce que je crains, que l'amende minimale devienne un plafond.

Par votre entremise, monsieur le président, j'ai soulevé la question des peines cruelles et inusitées dont il est question dans la Charte à l'intention des témoins et de nos avocats. L'imposition d'une amende minimale va-t-elle en fait être contestée? Tout peut être contesté, j'imagine. Mais est-ce que ce serait considéré comme une question constitutionnelle, à votre avis?

● (0935)

Le président: Monsieur Swerdfager.

M. Trevor Swerdfager: Merci, monsieur le président.

J'ai deux ou trois brèves remarques à faire avant de laisser notre conseillère juridique vous répondre.

Premièrement, j'aimerais vous signaler que les amendes ne sont pas toujours élevées ici pour ce genre de délit parce que la loi en vigueur ne s'applique pas dans la zone dont nous parlons. De toute évidence, on ne peut imposer une amende en vertu d'une loi qui ne s'applique pas. Les amendes ne sont pas élevées parce que les accusations ne sont pas possibles, parce qu'on ne considère pas que la loi s'applique. Le projet de loi à l'étude va régler ce problème particulier et permettre l'imposition de telles amendes.

Deuxièmement, il faut se rappeler que le projet de loi permet de combiner les accusations, de sorte que l'amende peut s'appliquer à plusieurs délits et que les amendes peuvent s'additionner.

Troisièmement, j'aimerais attirer votre attention sur le paragraphe 9(3) du projet de loi qui énonce des lignes directrices à suivre pour la détermination de la peine, en précisant clairement les facteurs à prendre en considération pour imposer l'amende.

Pour ce qui est de la question de la Charte, je vais laisser Susan vous répondre.

Mme Susan Waters: Il est impossible de dire en ce moment si l'imposition d'une amende minimale serait acceptée par les tribunaux. Nous n'avons pas beaucoup d'expérience à cet égard. En ce qui concerne les cas dont les tribunaux ont été saisis, des peines d'incarcération d'une durée minimale ont entre autres été imposées. Mais dans certaines situations, les tribunaux ont annulé des dispositions prévoyant des durées minimales d'emprisonnement jugeant qu'elles allaient à l'encontre de l'article 12 de la Charte.

Pour ce qui est de la somme monétaire, je ne peux donner d'avis là-dessus. On peut certes faire valoir cet argument. Quant à savoir si cela fonctionnera ou non, les tribunaux devront voir.

Le président: La parole est à M. Simard et ensuite à M. Mills.

[Français]

M. Christian Simard: Je ne suis pas d'accord avec la réponse que j'ai eue. En fait, c'est sûr qu'on étend la zone de 200 milles. S'il n'y a pas eu beaucoup d'infractions et d'amendes en général avant, c'est parce qu'on travaillait en fonction de la zone de 12 milles. Que ce soit à l'intérieur de la zone de 12 milles ou de 200 milles, si on renforce les amendes, on aura peut-être tendance au début à considérer le minimum comme un maximum. Ce serait déjà un grand pas. Si on regarde les amendes infligées ailleurs, en moyenne, on voit qu'elles sont de 509 000 \$ US aux États-Unis, de 411 000 \$ US au Royaume-Uni. Déjà, si on allait vers cela, ce serait un grand progrès.

Je crois que c'est abusif, à ce moment-ci, de dire qu'une amende minimale est la capacité de légiférer qu'on a ici et de fixer des amendes minimales. Si on dit, chaque fois qu'il y a une punition face un acte, que cela peut constituer une cruauté abusive, je crois que les tribunaux auront à juger le cas qui sera devant eux. Ils devront poser les questions suivantes. Est-ce que le cas est solide? La personne ou l'entreprise est-elle coupable d'une infraction? Ensuite, selon les critères établis par la loi, ils détermineront l'amende.

Dans ce cas, le législateur envoie un message clair aux tribunaux en disant que le peuple canadien, par le biais de ses lois, considère qu'une atteinte à l'environnement sous forme de rejet d'hydrocarbures est majeure pour ses générations actuelles et futures, et qu'il veut que cela soit sérieusement pris en considération par les tribunaux. Le message est donc clair. On a quand même un gouvernement élu, et non pas un gouvernement de tribunaux. On envoie un message clair, et je crois que nos concitoyens veulent qu'on envoie ce message. Ils ne sont pas convaincus que les tribunaux ont, par le passé—et c'est encore le cas actuellement—, eu suffisamment de sensibilisation aux dommages environnementaux créés. Par ce fait même, ils ont souvent donné des amendes qui correspondaient davantage à des permis de polluer qu'à des punitions réelles.

C'est pour cela qu'on présente cet amendement qui, je crois, est fondamental en termes de signal à envoyer aux pirates de la mer, à ceux qui se foutent de l'environnement, aux fameux 5 ou 10 p. 100—on n'a pas de chiffres précis—dont on peut dire, comme le disait M. Gagnon mardi dernier, que s'il s'agissait d'avions, on serait très inquiets.

Voilà le point que nous défendons. Je pense que c'est un message clair qu'on doit donner aux tribunaux.

• (0940)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Simard.

C'est à M. Mills de prendre la parole et ensuite ce sera à M. McGuinty puis à M. Gagnon.

M. Bob Mills: Je reviens sur les propos de M. Wilfert concernant l'amende minimale qui deviendrait l'amende maximale. Si cela constitue sa principale préoccupation, alors peut-être que nous devrions fixer l'amende minimale à un million de dollars plutôt qu'à 500 000 \$. Il serait alors clair que notre amende est équivalente à celle imposée aux États-Unis, et les tribunaux comprendraient très bien notre position. J'insiste sur le fait que 500 000 \$ constituent le minimum. Nos amendes seraient alors équivalentes à celles imposées chez nos voisins, car jusqu'à maintenant...

Il faut penser que les oiseaux continuent de mourir. Comme je l'ai mentionné à de nombreuses reprises, j'en ai beaucoup appris sur le sujet au milieu des années 1990. À cette époque, j'ai appris que plus de 300 000 oiseaux mouraient chaque année. Ces populations

d'oiseaux ne pourront survivre si la situation continue. Si la question nous préoccupe, nous ne pouvons pas de toute évidence accepter que l'amende maximale s'établisse entre 20 000 \$ et 140 000 \$. Lorsque le déversement de Terra Nova s'est produit, des navires se sont rendus dans la marée noire pour y déverser leurs eaux de cale. Une telle situation nous indique que les entreprises en question ne sont pas préoccupées par les oiseaux et certainement pas par les amendes qu'on pourrait leur imposer. Si nous fixons l'amende minimale à 500 000 \$, nous leur indiquons très clairement que c'est la somme que les contrevenants auront à payer. Et le montant pourrait être encore plus élevé s'il s'agit d'un abus flagrant de la situation.

Je crois que nous pourrions présenter des arguments très solides à ce sujet. Vous verrez que ce sont de grandes sociétés qui sont en cause si vous examinez la liste des entreprises qui ont reçu des amendes.

J'aimerais poser une question aux représentants du ministère. Durant notre séance d'information, on nous a assuré entre autres que le projet de loi mettrait un terme au différend qui existe entre les ministères de la Justice, des Transports et de l'Environnement et tous les divers ministères, qui ne s'entendent pas sur qui devrait être accusé. Pendant ce temps, le contrevenant prend le large sans avoir obtenu d'amende. J'aimerais qu'on m'assure à nouveau aujourd'hui, aux fins du compte rendu, que le projet de loi contribuera en effet à régler ce différend.

Le président: Monsieur Swerdfager, la parole est à vous.

M. Trevor Swerdfager: Merci, monsieur le président.

Je crois qu'il est très clair que nous visons les mêmes objectifs que les membres du comité. La question est de savoir comment les atteindre.

Il est certain que ce différend qui a été qualifié de guerre intestine lors de la dernière réunion, je crois, sera considérablement réglé grâce au projet de loi. Si cette mesure législative est adoptée, il deviendra clair que la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement s'appliqueront jusqu'aux limites de la zone économique. Ce point était un peu ambigu auparavant, et c'est ce qui a causé de l'incertitude au sein des ministères quant à savoir quelle mesure législative s'appliquait dans quelle zone et, par conséquent, qui faisait quoi. Le projet de loi éliminera cette ambiguïté.

En doublant l'amende maximale, il deviendra très clair que le gouvernement prend au sérieux la protection de cette portion de l'écosystème marin, du milieu marin, et qu'il le démontre de façon très manifeste. Si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, notre système d'amendes sera dorénavant conforme à celui des États-Unis, ce qui, je le répète, indiquera très clairement que le Canada n'est pas un dépotoir.

Je crois que l'incident de Terra Nova dont vous avez parlé montre bien la nécessité du projet de loi. Il ne fait absolument aucun doute que les oiseaux que nous avons trouvés au cours des quatre ou cinq derniers jours sont souillés par des hydrocarbures qui ne proviennent pas uniquement de la marée noire qui a résulté du déversement qui s'est produit à Terra Nova. Il est clair qu'il y a eu un autre déversement, mais nous ne pouvons pas vérifier s'il a été effectué par un navire. Nous n'avons aucun moyen de savoir si c'est effectivement ce qui est arrivé. Mais on ne peut nier que nous trouvons sur les rives des oiseaux souillés par des hydrocarbures ne provenant pas seulement de la marée noire provoquée par le déversement survenu à Terra Nova et que ce sont des hydrocarbures qui ont été déversés récemment.

Il est donc réellement nécessaire que cette mesure législative s'applique à la zone économique; des exemples récents nous en donnent la preuve.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Swerdfager.

Monsieur Mills, je vais passer aux prochains intervenants inscrits sur ma liste.

L'ordre est le suivant : M. McGuinty, M. Gagnon et M. Richardson.

• (0945)

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'ai trois brèves questions, monsieur le président, à poser aux témoins.

Monsieur Swerdfager, j'aimerais revenir sur vos derniers commentaires. Premièrement, le projet de loi fera-t-il en sorte en effet de rendre nos amendes conformes à celles imposées aux États-Unis? Deuxièmement, des amendes minimales existent-elles au Canada pour d'autres types de délits contre l'environnement? Troisièmement, la déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire est liée à quel type d'infraction? Si nous voulons que l'amende minimale s'établisse à 500 000 \$, dans quel cas s'appliquerait-elle?

Je ne veux pas avoir l'air d'excuser les malfaiteurs, mais, d'après mon expérience, je constate qu'il doit toujours exister un équilibre entre l'infraction commise et la peine fixée par le gouvernement. Je me demande si cet équilibre est atteint.

Monsieur le président, pouvez-vous m'aider ainsi que les membres du comité à obtenir une réponse à ces trois questions?

Le président: Monsieur Swerdfager, je crois que vous êtes en mesure de répondre.

M. Trevor Swerdfager: Merci.

Pour suivre l'ordre des questions, je vais d'abord donner une réponse au sujet de la conformité de notre système avec celui des États-Unis, ensuite, au sujet des amendes minimales et enfin à propos de la déclaration de culpabilité par mise en accusation par rapport à la déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Aux États-Unis, les lois environnementales sont mises en application un peu différemment qu'au Canada, car les deux pays ne sont pas identiques. En particulier, la mise en application dans la zone marine est différente. On ne peut pas dire que la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs est tout à fait équivalente à la Migratory Birds Treaty Act des États-Unis.

Ces deux mesures législatives, quoiqu'elles concernent le même sujet, sont structurées différemment et ne fonctionnent pas de la même manière, tout comme le droit maritime n'est pas mis en application aux États-Unis de la même manière qu'ici. Je ne pourrais pas dire au comité que tel projet de loi américain correspond à la mesure législative que nous sommes en train d'examiner et que les deux s'équivalent parfaitement. La structure est différente. Si le gouvernement adopte le présent projet de loi, cela rendra notre régime d'amendes conforme à celui des États-Unis en ce sens que les amendes maximales pouvant être imposées par les tribunaux canadiens seraient similaires, sinon identiques, à celles que peuvent imposer les tribunaux américains.

J'insiste sur le fait que la mise en application des lois canadiennes et américaines diffère, car le système américain est différent du nôtre. Les deux mesures législatives qui portent sur les oiseaux ne correspondent pas parfaitement. Mais il demeure que le présent

projet de loi vise notamment à rendre nos amendes similaires à celles imposées aux États-Unis et, je tiens à le souligner, dans d'autres pays également. De toute évidence, les États-Unis sont le pays qui nous importe le plus étant donné qu'il est voisin du nôtre, mais ce n'est pas le seul que nous devons garder en tête.

D'autres lois canadiennes de nature environnementale prévoient-elles des amendes minimales? Je n'en connais aucune. S'il en existe, nous n'y avons pas consacré... Je ne crois pas qu'il y en ait. Il ne s'agit pas d'un concept qui caractérise la législation canadienne en matière d'environnement et qui est très répandu dans le domaine de l'environnement à l'échelle internationale.

Troisièmement, quant à la déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire, je vais laisser la conseillère juridique répondre à cette question dans un instant. Je vais répondre avant à votre dernière question au sujet de l'équilibre. Le comité devrait réfléchir à la situation que je vais décrire. Supposons qu'un navire de 6 000 tonnes, par exemple, qui est en exploitation depuis de nombreuses années et qui détient un excellent dossier sur le plan du respect de l'environnement renverse, dans des circonstances absolument inévitables, une centaine de litres de pétrole. Puisque l'amende minimale serait de 500 000 \$, nous pourrions nous retrouver dans une situation où nous imposerions à une société affichant une très bonne note au chapitre du respect de l'environnement une peine passablement sévère par rapport à la nature de l'infraction.

Par ailleurs, supposons que nous fixions un tonnage limite. Cela pourrait créer l'impression qu'un petit navire qui ne possède pas un très bon dossier sur le plan du respect de l'environnement—ou à d'autres égards—et qui effectue un déversement ne serait pas assujéti à l'amende minimale. Cela peut donner l'impression que nous ne considérons pas un important déversement de la part d'un petit exploitant aussi grave qu'à l'habitude.

Je vais céder la parole à Susan pour qu'elle réponde à votre question au sujet de la déclaration de culpabilité afin de tirer les choses au clair.

Mme Susan Waters: Vous voulez savoir quelle est la différence entre la déclaration de culpabilité par mise en accusation et la déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Est-ce tout?

• (0950)

M. David McGuinty: Dans la pratique, étant donné la législation actuelle, qui a été appliquée jusqu'à maintenant dans les eaux canadiennes situées à l'extérieur de la zone économique exclusive, quand a-t-on effectué une déclaration de culpabilité par mise en accusation et une déclaration de culpabilité par procédure sommaire? De quel genre d'infraction s'agissait-il? Quelle était la gravité du déversement, par exemple? Quelle était la quantité?

Mme Susan Waters: Je ne peux répondre à cette question précise. Je peux vous dire par contre pourquoi nous choisissons l'une plutôt que l'autre. La déclaration de culpabilité par mise en accusation concerne les infractions graves. Les protections offertes à l'accusé sont plus importantes en ce sens qu'il a droit à une enquête préliminaire avant que la cause soit entendue et qu'il a le choix d'un procès présidé par un juge seul ou d'un procès devant juge et jury. Ces protections sont offertes parce qu'il s'agit d'infractions graves.

En ce qui concerne la déclaration de culpabilité par procédure sommaire, je n'ai pas en main les statistiques à cet égard, mais nous pouvons les obtenir pour vous.

M. Stephen Wendt: Pour compléter, je pourrais tenter de décrire une infraction type.

Les navires modernes sur lesquels on opère des machines lourdes produisent généralement des hydrocarbures qui ont tendance à se mélanger aux eaux de cale. Les navires doivent être dotés d'un déshuileur d'eaux de fond de cale et doivent entreposer leurs déchets d'hydrocarbures. Certains navires possèdent l'équipement nécessaire pour incinérer ces déchets, mais ce n'est pas le cas de la plupart des navires. On oblige donc les navires à séparer les hydrocarbures que produisent les gros moteurs diesel—les séparer de l'eau—et on leur permet de déverser l'eau relativement propre selon certaines limites, mais ils doivent se débarrasser convenablement des hydrocarbures.

Des infractions peuvent être commises en raison du mauvais fonctionnement du déshuileur attribuable à un manque d'entretien. Des infractions peuvent aussi résulter d'un déversement intentionnel des hydrocarbures que les navires sont censés entreposer en vue de les transférer dans un conteneur approprié une fois rendus au port. Donc, de telles situations peuvent engendrer le déversement de centaines de litres d'hydrocarbures dans l'océan. Ces centaines de litres—qu'il s'agisse de 100, 200 ou 300 litres—peuvent représenter la production normale d'un moteur au cours de sa traversée de l'océan, par exemple.

Le problème, bien entendu, c'est que cette quantité d'hydrocarbures, qui peut paraître petite, peut tuer des milliers d'oiseaux. Voilà donc la nature de l'infraction.

Mme Susan Waters: Je veux signaler quelque chose qui pourrait vous aider. Le paragraphe 13(5), qui est remplacé par le paragraphe 13(4.1) du projet de loi, porte sur des facteurs qu'un procureur peut considérer quand vient le temps de décider s'il doit choisir la déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire. Le procureur doit évaluer entre autres l'ampleur du dommage causé par l'infraction et le caractère intentionnel, imprudent ou fortuit de l'infraction et déterminer si le contrevenant a fait preuve d'incompétence, de négligence ou d'insouciance. Ce sont-là certains des facteurs qui seraient pris en considération.

Le président: Monsieur McGuinty, poursuivez dans la même veine.

M. David McGuinty: L'imposition d'une amende minimale d'un demi-million de dollars à une société possédant un très bon dossier qui a été reconnue coupable d'un acte criminel—il s'agit là du meilleur des scénarios—parce qu'elle a déversé par inadvertance 100 litres ou 200 litres d'huile pour moteur, ce qui peut causer du dommage, aurait pour effet d'envoyer un message assez clair. Il s'agit d'une infraction passablement importante, n'est-ce pas? Une amende minimale d'un demi-million de dollars est également une somme assez importante.

Mme Susan Waters: En effet.

Les amendes minimales semblent très progressistes et ont l'air d'envoyer un message clair, mais lorsqu'une amende minimale est aussi élevée, le pouvoir discrétionnaire s'exerce à divers niveaux. Il s'agit d'infractions de responsabilité stricte. La Couronne doit prouver que l'infraction a eu lieu, l'accusé, lui, doit prouver qu'il a agi avec toute la diligence voulue et le tribunal doit évaluer s'il a bel et bien agi de la sorte. Lorsque la peine semble disproportionnée par rapport au crime, précisément lorsqu'il ne s'agit pas d'un déversement important et que le tribunal estime que la peine est passablement sévère, il peut être réticent à trouver l'accusé coupable et avoir tendance à juger qu'il a agi avec toute la diligence voulue.

En outre, pour décider s'il maintient ou non les accusations, le procureur doit déterminer s'il existe suffisamment de preuves et si le maintien va dans l'intérêt public. Si un gros navire a effectué un petit déversement—qui a peut-être causé peu de dommage à l'environnement—

et qu'il possède un bon dossier, le procureur peut tenir compte de ces éléments et décider qu'il ne va pas dans l'intérêt public d'aller de l'avant. En prévoyant une telle amende minimale pour les actes criminels et aussi pour les délits mineurs, on risque d'engendrer le rejet d'accusations, sauf dans les cas graves. L'efficacité de la disposition est donc amoindrie.

• (0955)

Le président: Monsieur McGuinty, êtes-vous satisfait?

L'ordre des intervenants est le suivant : M. Gagnon, M. Richardson, M. Jean, M. Cullen et M. Wilfert.

[Français]

M. Marcel Gagnon: Merci, monsieur le président.

Je n'accepte pas les arguments selon lesquels si l'amende est élevée il n'y aura pas de poursuites. On sait qu'actuellement les amendes ne sont pas trop sévères. Or, il n'y a pas de poursuites non plus. En effet, je reprends ce que j'ai dit lors d'une séance précédente. J'ai habité pendant 44 ans sur le bord du fleuve Saint-Laurent, à la hauteur de Trois-Rivières; assez près de l'eau pour être capable de savoir ce qui se passe.

Quand on dit qu'il faut vidanger, qu'il faut traiter les eaux usées avant de rejeter l'eau propre, la plus propre possible, dans le fleuve, je peux vous dire que cela ne se fait pas toujours. C'est loin d'être le cas.

On le voit sur la côte. J'ai empêché mes enfants d'aller au fleuve pour s'y baigner—et je n'étais pas le seul à le faire—parce que c'était plein d'huile. C'était il y a moins de dix ans.

Qu'on essaie de donner confiance aux gens en n'infligeant aucune amende minimale, je n'y crois pas. Chaque fois que se produit une catastrophe qui met en cause un bateau, tous les intervenants et tous ceux qui se préoccupent de l'environnement, y inclus les journalistes, disent que tant qu'il leur en coûtera moins cher de vidanger leurs eaux directement dans le fleuve que de payer l'amende qu'ils risquent de se voir infliger, les fautifs vont continuer de vidanger leurs eaux dans le fleuve et dans la mer. Alors, je pense donc qu'il faut infliger une amende élevée.

Il faut aussi faire confiance aux juges. J'ai 60 ans et j'ai toujours bien conduit. Si ce soir je prends un verre de trop et que je me fais arrêter en état d'ébriété pour la première fois, il se peut que le juge me donne une sentence suspendue. J'aurai peut-être une amende moins élevée que si je le faisais régulièrement. Je pense qu'il faut faire confiance aux juges.

Quant aux amendes qu'on a données dans le domaine de l'environnement, il est grand temps, avant de détruire la planète, de fixer des amendes minimales. On en est au point où le tort que causent les bateaux à la planète sont irréparables, dans bien des cas.

On sait que cela ne concerne pas uniquement les oiseaux. Il y a des coraux qui sont actuellement en train de mourir à cause des [Note de la rédaction: inaudible].

Je pense donc qu'il est temps qu'on soit sévères et je pense bien que tous ceux qui aiment la vie, qui aiment la planète et l'environnement en seront fiers. La technologie actuelle est suffisamment avancée pour qu'on puisse respecter l'environnement sans détruire le commerce. Je pense qu'on doit le faire ensemble. On parle de plus en plus de développement durable; cela en est un exemple.

Je suis donc en faveur d'une amende minimale sévère et je fais confiance aux juges pour l'appliquer.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gagnon.

Monsieur Richardson, c'est à vous, et ensuite ce sera à M. Jean, à M. Cullen et à M. Wilfert.

[Français]

M. Marcel Gagnon: S'il n'y a rien à appliquer, pourquoi adopte-t-on une loi? J'aimerais avoir une réponse à ma question. Il n'y a rien à appliquer, semble-t-il.

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, monsieur Gagnon, mais la parole est à M. Richardson.

Monsieur Richardson, allez-y.

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

Je voudrais revenir sur la question concernant la possibilité que des causes ou des accusations soient rejetées ou retirées simplement parce que l'amende prévue est trop élevée.

Pour revenir aux questions de M. McGuinty—quoiqu'on ait répondu à certaines d'entre elles—j'aimerais qu'on m'explique la façon de procéder lors d'une poursuite, notamment en ce qui concerne les accusations initiales, le pouvoir discrétionnaire, précisément, qui détient ce pouvoir, et le moment où tout est mis en branle.

Au sujet des facteurs à considérer dont vous avez parlé, je me demande s'ils pourraient avoir une incidence sur la sentence finale. On a dit, à titre d'exemple, qu'il pourrait être difficile d'obtenir une déclaration de culpabilité dans le cas d'un petit déversement parce que l'amende est très élevée.

• (1000)

Mme Susan Waters: C'est ce que je disais. Il pourrait être difficile d'obtenir une déclaration de culpabilité parce que l'amende est très élevée. Il vaudrait mieux, selon nous, que le tribunal puisse déterminer la sentence en fonction de l'agissement du contrevenant et de la gravité de l'infraction. Le tribunal doit tenir compte de ces facteurs. C'est son devoir. Par exemple, si la sentence prononcée s'avère inappropriée, car les facteurs en question n'ont pas été pris en considération, elle peut être portée en appel. Lorsque des sentences sont jugées inappropriées, elles sont parfois portées en appel; il existe donc cette option. Je le répète, ce sont des facteurs que le tribunal doit prendre en considération.

M. Lee Richardson: Puis-je alors avoir une précision? Est-ce que les accusations qui sont portées au moment où on le fait ou lorsqu'on monte à bord d'un bateau, par exemple, peuvent varier?

Mme Susan Waters: Je n'ai pas bien compris la question.

M. Lee Richardson: Ce qui m'inquiète, c'est le déversement accidentel, l'importance du déversement, le pouvoir discrétionnaire de l'agent, de la garde côtière, du garde-chasse qui porte les premières accusations.

Mme Susan Waters: Ce sont eux qui décident si l'accusation portée est appropriée ou non. Ils doivent appliquer la loi et analyser tous les faits avant de décider s'il y a lieu d'intenter des poursuites. L'accusation doit ensuite être approuvée par le procureur général du Canada. Les procureurs peuvent donc agir comme ils l'entendent. Avant de décider s'ils doivent aller de l'avant avec une accusation, ils vont chercher à établir s'il existe des preuves suffisantes et si cette démarche sert l'intérêt public. Ils s'appuient sur des critères quand ils prennent une décision.

M. Lee Richardson: En fait, ce n'est pas une question que je vous pose, mais deux ou trois, et je suis fort satisfait des réponses. Elles m'aident à comprendre la notion de poursuite excessive dans le cas de déversements mineurs, de déversements accidentels, et à déterminer si la proposition de M. Mills, soit l'imposition d'une amende minimale, n'entraînerait pas un effet contraire à celui que nous recherchons. Vos réponses ont été fort utiles. Merci.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Franchement, je pense que le moment est venu de laisser tomber la notion de proportionnalité. Mes dix années d'expérience en droit criminel m'ont permis de constater que les tribunaux s'attendent à ce que les législateurs définissent les critères qui s'appliquent aux amendes et aux peines minimales.

Je me suis posé la même question que M. McGuinty pour ce qui est des déversements majeurs et mineurs. Nous devons être clairs et précis. Un navire de 5 000 tonnes, ce n'est pas la même chose qu'un bateau de pêche de 18 pieds qui déverse du pétrole sur quelques mètres. Le navire de 5 000 tonnes en rejette dix ou vingt fois de plus. Il n'est pas question ici d'un petit déversement, mais d'un déversement qui va avoir un impact majeur. Il y a moins de 1 p. 100 des bâtiments qui déversent du pétrole.

Nous devons prendre des mesures fermes et vigoureuses pour faire en sorte que les tribunaux envoient un message clair à ceux qui naviguent dans les eaux canadiennes. À défaut de cela, nous allons être en train de discuter non pas de proportionnalité, mais des conséquences importantes qu'un tel déversement a sur l'ensemble de la faune du Canada. C'est, franchement, l'un des avantages concurrentiels que nous avons par rapport au reste du monde. Nous devons tout faire pour protéger cette ressource.

Voilà ce que je tenais à dire. Je me suis posé la même question, monsieur McGuinty, mais je pense que nous devons faire plus, et non pas seulement nous contenter d'envoyer un message clair et précis aux personnes qui naviguent dans nos eaux. Nous devons faire plus.

Le président: Merci, monsieur Jean.

M. Cullen, et ensuite M. Wilfert.

M. Nathan Cullen: Je voudrais revenir à ce qu'a dit M. Jean.

Je suis heureux d'entendre les membres du comité dire que le projet de loi correspond aux objectifs que nous visons. Je vois mal comment un garde-chasse installé sur une plage peut arriver à déceler un déversement de 100 à 200 litres de pétrole, intenter des poursuites, porter l'affaire devant les tribunaux qui, eux, vont imposer une amende de 500 000 \$ à une personne qui a le sens des responsabilités sociales. J'ai du mal à imaginer une telle chose, mais ce n'est pas de cela dont il est question ici. Nous sommes en train de parler de déversements importants, de déversements que nous sommes en mesure de voir, de déceler.

Je voudrais revenir à ce que vous avez dit, madame Waters, au sujet de l'amende minimale, du fait que les tribunaux peuvent décider, avant même d'imposer une peine, que le dossier ne mérite pas d'être étudié parce que ces personnes ont le sens des responsabilités sociales et que la peine imposée n'est pas proportionnelle au déversement, à l'infraction commise. Je pense que cela répond, dans une certaine mesure, aux préoccupations de M. McGuinty. Prenons le cas de la personne qui se comporte en bon citoyen et qui déverse 100 litres de pétrole. Le juge sait fort bien que l'imposition d'une amende, dans ce cas-ci, ne changera rien à la situation. Cette personne, dans un sens, est déjà écartée du processus. Or, ce n'est pas à ce genre de contrevenants que nous voulons nous attaquer. Nous ne voulons pas nous en prendre à celui qui fait du bon travail 99 p. 100 du temps, qui déverse quelques gouttes de pétrole et qui se voit ensuite infliger une amende d'un demi-million de dollars, mais à ceux qui commettent des infractions plus graves.

Je voudrais avoir une précision. Vous avez dit qu'avant d'entamer une poursuite, d'imposer une peine minimale, un juge pourrait décider de ne pas aller jusqu'au bout de la démarche, de ne pas dire, je vais vous imposer une peine d'un demi-million de dollars. Est-ce que cette façon de faire ne permet pas, dans un sens, de régler le problème?

Je ne sais pas qui veut répondre.

• (1005)

M. Trevor Swerdfager: Nous allons y répondre tous les deux brièvement. Je voudrais insister sur certains points, parce que je ne crois pas qu'on ait bien renseigné le comité.

Les petits contrevenants sont, eux aussi, très importants. Ce projet de loi ne s'attaque pas uniquement aux infractions flagrantes et majeures qui sont commises, aux gros pollueurs. Malheureusement, dans le cas des oiseaux, quelques gouttes seulement de pétrole peuvent leur causer du tort. L'analogie que nous avons utilisée, la dernière fois, est celle d'un plongeur dont la combinaison a un petit trou. C'est la même chose. Les petits déversements sont également importants. Nous voulons, via ce projet de loi, établir un régime qui permettra aux agents d'exécution et au « système » de s'attaquer aux contrevenants à la fois grands et petits. Nous devons être en mesure de nous attaquer à ces personnes. Nous ne voulons pas nous trouver dans une situation où, si une personne déverse une petite quantité de pétrole, pour revenir à ce que M. Richardson a dit... ce qui est important, c'est de pouvoir porter des accusations.

Or, nous savons que les agents d'exécution sur le terrain peuvent se retrouver face à un contrevenant qui a déversé une petite quantité de pétrole. Nous savons aussi que, peu importe les politiques, les lignes directrices, les directives, les ordres qu'ils reçoivent, ces agents sont aussi des êtres humains. S'ils savent que les accusations portées contre une personne qui a déversé une petite quantité de pétrole, ce qui est grave sur le plan environnemental, va donner lieu à une amende de un-demi million de dollars ou plus, ils peuvent choisir de se retirer du dossier avant même qu'une poursuite ne soit entamée devant les tribunaux, chose que nous ne voulons pas vraiment voir arriver.

Par ailleurs, bien que les petits déversements soient source d'inquiétude, une nappe de 100 ou de 200 litres de pétrole peut recouvrir une surface importante de la mer. Le déversement n'est pas circonscrit. La nappe peut s'étendre sur une grande distance et causer du tort à un grand nombre d'oiseaux.

M. Marcel Gagnon: Il n'y a pas de peine minimale. Dans le cas des bâtiments qui jaugent moins de 5 000 tonnes, il n'y a pas de peine minimale...

Le président: S'il vous plaît. Je tiens à rappeler aux membres du comité que les témoins et les fonctionnaires ici présents ne font qu'émettre des opinions. C'est au comité de décider s'il va en tenir compte ou non dans ses conclusions.

Je demande aux membres du comité de ne pas contre-interroger les témoins. J'ai devant moi la liste des intervenants, et je compte bien la respecter.

Monsieur Swerdfager, avez-vous terminé?

M. Trevor Swerdfager: Oui. Merci.

Le président: Madame Waters, avez-vous un commentaire à faire? Non?

Monsieur Cullen, avez-vous posé toutes vos questions?

M. Nathan Cullen: Je voudrais tout simplement avoir une précision. Vous avez dit, en ce qui concerne la peine minimale que nous proposons, que vous craignez que les petits bâtiments ou les petits déversements soient exclus du processus parce que le garde-chasse ou le juge vont hésiter à pousser l'affaire. Est-ce bien ce que vous laissez entendre? Que le fait de ne pas s'attaquer aux petits déversements, ou aux petits bâtiments, va nous empêcher d'atteindre l'objectif visé par ce projet de loi?

• (1010)

Le président: Monsieur Cullen, j'invoque le Règlement.

M. Mills ou M. Richardson.

M. Lee Richardson: Je tiens à signaler qu'il n'est pas question, dans l'amendement, de chaloupes, mais de bâtiments qui jaugent 5 000 tonnes. Ce facteur va grandement influencer la décision de l'agent.

Le président: Vous apportez un élément d'information au sujet à l'étude.

Monsieur Cullen, souhaitez-vous poser d'autres questions?

M. Nathan Cullen: J'ai terminé. J'attendais de connaître la réponse.

Le président: Merci.

Monsieur Swerdfager.

M. Trevor Swerdfager: La réponse est oui.

Le président: Merci.

Nous allons entendre M. Wilfert, Mme Ratansi, M. Simard et M. Jean.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le président, ce sera ma dernière intervention. Je tiens tout simplement à dire que le projet de loi fournit, et c'est ce que cherchent les tribunaux...

Notre rôle, en tant que législateurs, est de fournir aux tribunaux des critères très clairs qu'ils pourront appliquer au moment de déterminer la peine à imposer. C'est important. Nous ne remplirions pas notre mandat si nous ne faisons pas cela.

Mme Water a déjà mis l'accent sur un certain nombre de points-clés, comme les comportements insoucians et intentionnels, par exemple, points qui sont visés par le projet de loi.

Par ailleurs, la notion de dommages importants est déjà abordée à l'article 220.6 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. S'il existe des preuves manifestes que les rejets ont causé ou risquent de causer des dommages importants à l'environnement, l'agent peut prendre les mesures qui s'imposent, que l'infraction ait été commise dans les eaux canadiennes ou dans la zone économique exclusive du Canada. Il est important de noter que l'infraction doit avoir été commise et dans les eaux territoriales canadiennes et dans la zone économique exclusive du Canada.

J'insiste encore une fois pour dire que je ne veux pas que la peine minimale soit transformée en plafond. Les tribunaux sont soumis à des pressions grandissantes, et les critères énoncés dans le projet de loi doivent non seulement leur servir de guide, monsieur le président, mais également les inciter à prendre les mesures qui, selon nous, s'imposent.

Si le gouvernement tient à régler ce dossier de manière efficace, et j'espère aussi qu'il permettra de répondre aux préoccupations de M. Gagnon, entre autres, c'est parce qu'il veut mettre un terme à la pollution. Nous ne voulons pas de déversements de pétrole. Que 5 p. 100 ou 1 p. 100 de l'industrie en soit responsable, c'est trop. Par conséquent, j'espère que le projet de loi, peu importe la forme que lui donnera le comité, enverra un message très clair.

Le président: Madame Ratansi, je pense qu'il serait bon de clore la discussion et de passer au vote.

Mme Ratansi, M. Simard et M. Jean.

Mme Yasmin Ratansi: J'ai besoin d'éclaircissements avant de pouvoir me prononcer. Je comprends bien les inquiétudes qui ont été formulées : 300 000 oiseaux sont morts, et ce, avant que le projet de loi ne soit déposé. Cette mesure législative vise à répondre aux problèmes qui se posent. Nous n'avions pas les outils nécessaires pour faire appliquer la loi. Les dispositions du projet de loi n'ont pas encore été mises à l'épreuve, n'est-ce pas?

Bien.

Une fois qu'elles l'auront été, je serai en mesure... J'aimerais qu'on impose des amendes plus lourdes. Je suis en faveur de l'idée d'imposer des amendes plus lourdes. Toutefois, je dois, avant de prendre une décision, savoir quels sont les risques: si j'accepte l'idée d'une amende minimale, je vais lier les mains des juges. Si le contrevenant est une personne se comportant en bon citoyen qui a fait preuve de diligence raisonnable, l'amende ne sera pas imposée.

J'ai analysé l'exemple de M. Gagnon : s'il se fait arrêter en état d'ébriété, le juge va lui infliger une amende. Toutefois, s'il tue quelqu'un, l'amende imposée sera totalement différente. Je me demande s'il n'y a pas lieu d'apporter d'autres éclaircissements au projet de loi pour nous aider à venir à bout de nos préoccupations. Nous sommes tous préoccupés par l'état de la planète. Personne ici n'est contre l'idée d'imposer de lourdes amendes. Toutefois, j'aimerais que ces amendes soient exécutoires. J'aimerais avoir votre avis là-dessus. Merci.

M. Trevor Swerdfager: Merci, monsieur le président.

Merci de la question.

Ce que je constate, c'est que les membres du comité appuient vigoureusement l'objectif que nous essayons d'atteindre, et qui est de mettre en place des dispositions d'exécution très claires, très solides. La question est de savoir comment y arriver.

Notre crainte, et nous nous fondons sur les analyses qui ont été effectuées dans d'autres pays par des avocats et des agences environnementales, c'est que l'adoption d'une disposition prévoyant l'imposition d'une amende minimale risque de créer une situation

inique, en ce sens que le projet de loi ne sera pas appliqué comme nous le souhaitons qu'il le soit. Vous avez raison de dire que le projet de loi n'a pas encore été mis à l'épreuve. Je ne suis pas en mesure de vous dire que nous avons fait telle et telle chose et en voici les résultats, parce que le projet de loi n'a pas force de loi.

Ce que nous essayons de faire, c'est de mettre en place un régime qui nous permet d'appliquer la loi à la limite de la zone économique. Je tiens à souligner que le projet de loi met l'accent sur la nécessité d'imposer des amendes élevées—elles sont deux fois plus élevées que celles qui sont imposées pour l'instant—et qu'il prévoit des critères bien définis pour ce qui est de la détermination de la peine. Le message est très clair: les amendes sont importantes.

On me dit que les amendes, dans certains cas, sont non pas doublées, mais quadruplées.

Si le projet de loi, dans sa forme actuelle, était adopté, des amendes plus lourdes pourraient être infligées. Les tribunaux pourraient imposer des peines plus sévères à l'égard d'une infraction très grave. Le projet de loi permettrait également aux tribunaux d'infliger une amende moins élevée dans le cas d'une infraction mineure.

À notre avis, si le principe de l'amende minimale est adopté, les tribunaux ne pourront pas, par exemple, infliger une amende peu élevée dans le cas d'une infraction mineure. Certains auteurs d'une infraction mineure ne seront pas accusés ou ne feront pas l'objet de poursuites.

• (1015)

Le président: Merci, monsieur Swerdfager.

Nous allons maintenant entendre M. Simard, et ensuite M. Jean.

[Français]

M. Christian Simard: Ces arguments ne me convainquent pas. En fait, même si on quadruple les amendes—et cela s'est vu dans beaucoup de lois environnementales, sur la pollution agricole et autres... Si on ne fixe pas d'amende minimale, il y aura sans doute la même chose, soit une amende maximale de 125 000 \$—actuellement, les amendes sont d'environ 30 000 \$—, et on va maintenir la même situation. Même si on double le maximum, si on n'indique pas que c'est suffisamment grave pour qu'il y ait une amende minimale, la situation restera la même: on aura l'impression de faire quelque chose sans le faire.

Je ne veux pas corriger mon collègue, mais actuellement, si on conduit en état d'ébriété, on perd automatiquement le droit de conduire. C'est un acte criminel, automatiquement. Je pense, dans un tel cas, qu'une amende minimale et une pénalité minimale sont automatiques, du moins au Québec.

On parle ici de bateaux de 5 000 tonnes et plus. On parle de multinationales comme la Canada Steamship Line, par exemple, qui sont des compagnies très riches. Quand on a 5 000 tonnes de navires, qu'est-ce qu'une amende de 100 000 \$? Il faut que ce soit suffisamment fort significatif pour ces énormes entreprises qui utilisent nos eaux et notre environnement. On dirait qu'on a peur de faire de la peine à des gros joueurs, aux gros poissons, et qu'on ne veut pas protéger les petits poissons et l'environnement parce qu'on n'est pas habitués de s'attaquer aux gros poissons. D'un coup, cela pourrait peut-être nuire légèrement à leurs activités régulières. On fait une loi environnementale et on doit avoir un minimum de courage.

Sauf le respect que j'ai pour nos témoins, je trouve fallacieux les arguments selon lesquels, s'il y a une amende minimale, on ne poursuivra pas le travail, et selon lesquels le procureur général va dire au garde-chasse que bien que la Canada Steamship Line, ou une autre compagnie, ait pollué, compte tenu que cela lui en coûterait 100 000 \$ d'amende, on ne fera pas de déclaration sommaire, car cela pourrait lui nuire. Je crois que s'il y a un déversement, il y a un déversement. Si c'est fait par un gros navire qui a d'énormes budgets, le message doit être clair qu'au Canada ou dans les eaux côtières du Canada et du Québec, on ne fait pas cela impunément, car on a un environnement protégé pour les gens. C'est ce que ça dit.

Dire que le procureur général pourrait ne pas poursuivre, que le juge pourrait dire que le fautif n'est pas coupable parce que, pauvre lui, cela lui en coûterait 100 000 \$ ou 500 000 \$, je trouve que c'est de la politique fiction, de la juridiction fiction. Ce n'est pas notre rôle. Notre rôle est de donner un signal clair à de grandes compagnies qui circulent dans nos eaux qu'on ne pollue pas impunément. C'est ce qu'on veut faire. On corrige une situation de laxisme.

Le Canada a une réputation internationale en environnement qui, à mon point de vue, est surfaite. Il ne protège pas l'environnement, mais on pense qu'il le protège parce que le pays est grand et qu'il y a beaucoup de lacs.

• (1020)

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je crois avoir fait le tour de la question, monsieur le président, mais j'aurais un dernier commentaire à faire.

Premièrement, je pense que si les agents environnementaux ou les procureurs ne font pas leur travail, il faudrait alors les remplacer. J'ai peine à croire qu'un agent environnemental n'engagerait pas de poursuite pour une telle infraction dans le cas d'un navire de 5 000 tonnes.

Deuxièmement, il faudrait aussi prendre en compte le fait qu'il est déjà assez difficile de trouver des preuves pour incriminer les contrevenants. Même quand nous y arrivons, très peu de tribunaux prononcent un jugement contre eux fondé sur ces preuves.

Pour terminer, il est très important de comprendre que ces armateurs, directeurs ou opérateurs sont coupables d'avoir commis un acte criminel ou d'avoir fait preuve de négligence. Leurs navires devraient être dotés des instruments et du matériel appropriés pour éviter ce genre de situation. Ils ne devraient pas s'en sortir indemnes. Que ces entreprises se comportent en bons citoyens ou non, elles demeurent coupables. Le coût des mesures de nettoyage qui seront nécessaires aujourd'hui ou dans 100 ans sera assumé par les contribuables canadiens. Les coupables devraient être ceux qui paient, et non les contribuables, et ce de façon substantielle.

Je pense que s'ils ont agi intentionnellement ou par négligence, ils devraient en être tenus responsables, que ce soit financièrement ou d'une autre manière.

Les tribunaux ont le pouvoir de prononcer différents types de sentences, comme des peines d'emprisonnement. Pour ceux qui auraient agi de façon purement intentionnelle, ce qui est souvent le cas, ils devraient être condamnés à la prison; quant à ceux trouvés coupables de négligence, ils devraient payer une amende.

Le président: Merci.

J'aimerais vous rappeler que vous devez faire vos commentaires par l'entremise du président, s'il vous plaît.

La parole est à M. Mills.

M. Bob Mills: Monsieur le président, mon commentaire se veut une réponse à M. Wilfert concernant un point qui a été soulevé il y a quelque temps.

Nous allons utiliser la technologie RADARSAT; nous allons aussi améliorer nos méthodes pour trouver des preuves, etc. Mais nous n'allons porter des accusations que si nous avons les preuves nécessaires.

Vous dites que notre travail consiste à faire passer des lois, et je le pense aussi. Je crois que nous devons faire ce qui est juste. De toute évidence, les tribunaux n'ont pas compris la gravité du problème puisqu'ils n'ont imposé que de faibles amendes depuis les 10 dernières années. Dans d'autres pays, on a fortement haussé les amendes, qui peuvent s'élever à des millions de dollars, alors que les nôtres vont de 5 000 à 20 000 \$; la plus élevée ayant été de 140 000 \$. En imposant une amende minimale, nous signalons clairement que cet acte est grave et qu'il y a un prix à payer; nous les encouragerons ainsi à se rendre au port, à vider leur mazout de cale et à éviter ainsi une amende.

Le président: Merci, monsieur Mills.

Monsieur Wilfert.

L'hon. Bryon Wilfert: En passant, j'ai toujours beaucoup de respect pour le président.

Le président: Merci.

L'hon. Bryon Wilfert: J'aimerais répondre à M. Simard, mais j'ai d'abord un commentaire à faire à M. Mills. Dans le passé, les amendes s'élevaient à environ 20 000 \$, mais récemment, en raison des pressions, elles sont de 140 000 \$.

En ce qui a trait au pouvoir discrétionnaire des tribunaux, M. Simard a donné comme exemple la conduite en état d'ébriété. Il a dit qu'il avait un dossier exemplaire—et j'en suis certain—et qu'il n'a jamais eu de contravention de stationnement. C'est merveilleux. Mais si l'on reprend son idée d'une amende minimale, les peines ne seront plus à la discrétion des tribunaux. Supposons que la peine minimale est une année d'emprisonnement pour conduite en état d'ébriété. Les tribunaux ne pourraient pas tenir compte de son dossier impeccable. En d'autres termes, les juges n'auraient plus de marge de manoeuvre en raison de l'imposition automatique d'une peine d'un an d'emprisonnement.

Voilà pourquoi les critères prévus dans les mesures législatives doivent être très clairs—ils le sont d'ailleurs, à mon avis—pour que les tribunaux puissent déterminer la gravité de l'acte, que ce soit pour conduite dangereuse ou autre.

J'ai utilisé cet exemple, monsieur le président, car je suis certain que M. Simard ne voudrait pas aller en prison, mais si l'on retient son scénario, il y serait condamné.

Le président: Merci, monsieur Wilfert.

Monsieur Paradis.

[Français]

M. Denis Paradis (Brome—Missisquoi, Lib.): Mon opinion est vraiment partagée. Je crois qu'il est important qu'on envoie un signal clair. En fixant une amende minimale, j'en suis sûr, on enverrait ce message. D'un autre côté, l'argument qui m'a le plus frappé est celui du *plea bargaining*. Avec une amende minimale, il est impossible pour un procureur de la Couronne d'aller chercher un aveu de culpabilité sans faire des procès qui n'en finiront plus. Il ne sera pas évident d'établir ces preuves: cela se passe en haute mer, il faut trouver des témoins, etc. Cela va coûter très cher. Ce qui m'embête le plus, c'est cette dimension de *plea bargaining*, qu'on ne peut pas retrouver dans cette notion. S'il y avait une façon de dire qu'il y aura effectivement une amende minimale de x dollars, mais qu'on puisse retrouver, à l'intérieur de cela, une application possible de *plea bargaining*... Mais si l'amende minimale est trop élevée, c'est impossible. Il faudrait qu'il y ait un minimum et spécifier que le *plea bargaining* ne pourrait pas être plus bas que tel montant. Je crois que cette notion de *plea bargaining* est importante, parce que sans elle, on aura des procès qui s'éterniseront. Pour éviter une amende minimale de 500 000 \$, bien sûr, il y aura des batteries d'avocats, et les causes dureront un an, deux ans, trois ans. C'est cet aspect qui me pose problème.

• (1025)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Paradis.

Monsieur Richardson.

M. Lee Richardson: Merci, monsieur le président.

J'aimerais faire un dernier commentaire.

C'était une de nos préoccupations, et dans le cadre des discussions que nous avons eues, le fait que nous ne travaillons pas en vase clos a été souligné. Ces navires circulent dans les eaux canadiennes, et je crains de les voir rejeter intentionnellement leurs déchets au Canada pour éviter les lois, les peines et les fortes amendes des États-Unis. Ils s'en sortent beaucoup plus facilement ici en raison des lacunes dans l'application des lois mais aussi parce que les amendes sont si faibles. Nous ne pouvons plus permettre cela.

Monsieur le président, j'ai été très impressionné par les réponses que nous avons eues. Avant de terminer, j'aimerais dire aux témoins à quel point je leur suis reconnaissant.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Richardson.

Monsieur Cullen.

M. Nathan Cullen: J'ai deux brefs commentaires, monsieur le président.

D'abord, notre dernier groupe de témoins, avant celui-ci—c'est-à-dire les fédérations d'armateurs et autres—, m'ont donné un aperçu de l'attitude et du climat qui semblent régner dans le monde des armateurs au sujet des amendes minimales.

L'autre point que j'aimerais soulever concerne la comparution du ministre des Finances devant le comité; il faudra clarifier les choses.

J'ai examiné les lois concernant les finances et l'impôt sur le revenu de même que la question de la déductibilité des amendes. J'ose espérer que le comité dira très clairement, peu importe la décision qu'il prendra aujourd'hui, que ces amendes ne seront pas déductibles d'impôt, puisqu'elles ne sont pas un mal nécessaire en affaires, et que le ministre des Finances comprendra cela aussi.

On pourra en reparler.

J'aimerais aussi remercier les témoins de leurs témoignages aujourd'hui.

Le président: Merci.

Il ne fait aucun doute que nous en reparlerons plus tard.

Maintenant, chers députés, je crois que nous sommes prêts à revenir sur l'amendement. J'ai l'amendement de M. Simard.

(L'amendement est accepté)

(L'article 9 modifié est adopté [voir le *Procès-verbal*])

• (1030)

Le président: Comme nous en avons convenu, monsieur Mills, votre motion devient ainsi redondante.

M. Bob Mills: Oui.

Le président: La motion est retirée. Merci.

J'aimerais avoir l'avis des membres du comité. Il y a 52 articles, et si des députés ont des articles qu'ils aimeraient réserver, puis-je leur demander de les présenter maintenant? Nous pourrions ainsi adopter tous les autres articles à l'exception de ceux-là. Plaît-il au comité de procéder ainsi?

Des voix: Oui.

Le président: Parmi les articles 10 à 52, y en a-t-il que les députés aimeraient réserver?

Puisqu'il n'y en a pas, le président est prêt à recevoir une motion pour adopter le reste des articles.

Mme Yasmin Ratansi: J'en fais la proposition.

(Les articles 10 à 52 inclusivement sont adoptés)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

Le président: Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des voix: Oui.

Le président: Puisqu'il n'y a pas d'autres points à discuter, je suis prêt à recevoir une motion pour lever la séance.

Une voix : J'en fais la proposition.

Le président: J'aimerais remercier les témoins et les autres personnes ici présentes. Je vous remercie aussi, chers collègues. La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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