



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 008 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 25 novembre 2004

Président

L'honorable Roger Gallaway

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

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

Comité permanent des transports

Le jeudi 25 novembre 2004

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Chers collègues, je vois que nous avons le quorum; nous pouvons donc commencer.

Aujourd'hui, nous allons examiner le projet de loi C-3, conformément à l'ordre de renvoi de la Chambre, mais aussi une motion dont nous avons été saisis mardi dernier. Je vous propose que nous traitions la motion de Mme St-Hilaire en premier; j'inviterai les témoins à s'exprimer après que nous en aurons terminé avec cette motion.

Cela vous convient-il?

Des voix: Oui.

Le président: Merci.

Nous avons donc un avis de motion et je vais céder la parole à Mme St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Nous pourrions certainement partager notre temps. De toute façon, les membres du comité ont reçu une copie de la motion sur Mirabel.

Si mon collègue veut ajouter quelque chose...

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je reconnais que certains qui ont pris la parole en Chambre aujourd'hui, qui était une journée de l'opposition des conservateurs, ont tenu des propos qui allaient dans le sens de la motion. Vous comprenez sans doute que je serai favorable à cette motion.

[Traduction]

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Je crois que cela cadre avec la motion actuellement débattue à la Chambre et couvre à peu près les mêmes éléments; je n'ai donc aucun inconvénient à l'appuyer.

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

[Français]

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

Je me prononce contre la motion. En 1992, le gouvernement conservateur avait créé plusieurs instances, partout au Canada, pour gérer les actifs des aéroports, entre autres la société ADM pour gérer les aéroports de Dorval et Mirabel. Il avait transféré tous les intérêts de ces aéroports à la société ADM, à laquelle il avait octroyé un bail venant à échéance en l'an 2072. Donc, tous les intérêts relatifs aux terres en question sont la propriété d'ADM. Si le gouvernement fédéral voulait apporter quelque modification que ce soit, comme on le demande dans la motion de Mme St-Hilaire, il faudrait exproprier l'intérêt d'ADM, qui est le propriétaire de ces terres agricoles.

On aurait recours à une expropriation pour remédier aux effets d'une autre expropriation. Évidemment, il y aurait des coûts associés à ce genre d'expropriation, et il faudrait dédommager ADM si jamais le gouvernement fédéral procédait à ce genre d'expropriation. Pour l'instant, on ne peut chiffrer le coût de cette expropriation. À mon sens, on ne devrait pas agir de cette façon. Cependant, on pourrait demander aux deux représentants du gouvernement fédéral qui siègent au conseil d'administration d'ADM de demander qu'on fasse certains changements aux baux actuels. D'ailleurs, ce sont des postes qui ont été créés par le gouvernement libéral en 1997, puisqu'à l'époque, lorsqu'on avait créé ADM, on n'avait pas prévu de représentants du gouvernement fédéral au conseil d'administration. Les conditions des baux actuels d'ADM avec les agriculteurs pourraient peut-être être améliorées ou modifiées. C'est la solution que je préfère, et ce sont les raisons pour lesquelles je dois voter contre cette motion.

• (1535)

[Traduction]

Le président: Si vous n'avez pas d'autres commentaires, nous allons passer au vote.

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous allons maintenant procéder à l'examen du projet de loi C-3.

Pour commencer, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons M. Gerard McDonald, Mme Proulx et M. Gauthier, du ministère des Transports, ainsi que M. Gadula et Yvette-Marie Kieran, avocate-conseil, du ministère des Pêches et des Océans.

Monsieur McDonald, je crois que vous êtes aujourd'hui le porte-parole du ministère et que vous voulez faire une présentation. Allez-y, je vous en prie.

Mr. Gerard McDonald (Director General, Marine Safety, Department of Transport): C'est exact, monsieur le président. Merci beaucoup.

J'aimerais faire un bref exposé puis je répondrai à toutes vos questions.

Honorables députés, mesdames et messieurs, j'ai l'honneur de prendre la parole aujourd'hui pour vous entretenir du projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada et la Loi sur les océans.

Le 12 décembre dernier, le gouvernement a décidé de rationaliser les responsabilités en matière de sécurité maritime et de protection du milieu marin en transférant à Transports Canada toutes les responsabilités de la Garde côtière canadienne au chapitre des politiques, de même que certaines responsabilités opérationnelles relatives à la sécurité des embarcations de plaisance, aux services de navigation maritime, à la prévention de la pollution et à l'intervention en cas d'incidents de pollution et à la protection des eaux navigables. Pour que tous les Canadiens comprennent bien le nouveau partage des responsabilités, il faut modifier de nombreux renvois au « ministre » ou au « ministère » qui figurent dans la législation.

[Français]

Les intervenants de la communauté maritime sont heureux de ce changement, étant donné qu'il sera désormais plus facile de savoir quel ministre ou quel ministère assume une responsabilité en particulier.

En vertu de l'ancienne répartition des responsabilités entre Transports Canada et Pêches et Océans, il était difficile de comprendre et d'appliquer les responsabilités associées aux politiques et à l'exécution de la législation. Ainsi, par exemple, le fait qu'un ministre assume la responsabilité des embarcations de plaisance et qu'un autre assume la responsabilité des bâtiments autres que des embarcations de plaisance était une source d'irritation constante pour les intervenants.

Grâce aux changements prévus dans le projet de loi, les Canadiens pourront traiter avec un seul guichet en ce qui a trait aux questions de politiques associées à la sécurité et à la sûreté maritime. Les changements regroupent et rationalisent les responsabilités au chapitre de la sécurité maritime, ce qui permet d'accroître la souplesse, la cohérence et l'uniformité du régime de réglementation maritime. Le projet de loi favorise l'amélioration de la prestation des services, tant dans le secteur des politiques que dans celui des activités opérationnelles.

● (1540)

[Traduction]

Les responsabilités qui ont été transférées de Pêches et Océans à Transports Canada au chapitre des politiques sont les suivantes: sécurité des embarcations de plaisance, services de navigation maritime, prévention de la pollution et intervention en cas d'incidents de pollution, et protection des eaux navigables. Dans le domaine de la sécurité des embarcations de plaisance, Transports Canada assumera la responsabilité des règlements suivants: Règlement sur les petits bâtiments; Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux; Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance; Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux d'égouts des bateaux de plaisance. Ces responsabilités visent tant les politiques que l'application de la réglementation et comportent les tâches suivantes: tenir à jour la réglementation au moyen de l'examen des politiques, de consultations publiques et de modifications, et veiller à ce que les systèmes requis soient en place pour l'application de la réglementation. Par conséquent, les bâtiments de plaisance seront maintenant réglementés par le même ministère étant donné que des bâtiments similaires sont utilisés pour transporter des passagers ou pour la pêche.

[Français]

Le Bureau de la sécurité nautique, qui administre un programme de réglementation pour les embarcations de plaisance, a été transféré à Transports Canada avec toutes les fonctions et tous les programmes connexes, notamment la délivrance de permis pour bâtiments, la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, les

programmes de sensibilisation et de promotion et les travaux faits en collaboration avec les organismes chargés de l'application de la réglementation en vue de vérifier la conformité. Transports Canada, par l'intermédiaire du Bureau de la sécurité nautique, continuera de travailler en partenariat avec la Garde côtière auxiliaire canadienne et la Croix-Rouge canadienne afin d'assurer la prestation de programmes de sensibilisation et de promotion en matière de sécurité.

[Traduction]

Dans le domaine des services à la navigation maritime, les nouvelles responsabilités de Transports Canada au chapitre des politiques viseront notamment les règlements suivants: Règlement sur les zones de services de trafic maritime; Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada; Règlement sur les bouées privées; Règlement sur la protection des aides à la navigation. Ainsi, Transports Canada sera maintenant chargé d'établir, de modifier et d'appliquer les règles dans ce secteur.

Toutefois, la Garde côtière canadienne conservera la capacité de prestation des services et continuera de gérer les services de navigation maritime et d'en assurer la prestation. Ces services comprennent les systèmes d'aide à la navigation, tant les aides elles-mêmes, comme les bouées, les balises, les feux, etc., que les communications: avis aux navigateurs et avis à la navigation.

La Garde côtière continuera d'assurer la prestation des services de communications et de trafic maritimes. Ces services comprennent le Système d'identification automatisé mis en oeuvre récemment dans la Voie maritime du Saint-Laurent et le Système d'identification et de repérage à longue distance des navires. La Garde côtière continuera également d'assumer la responsabilité du programme de droits de services maritimes qui permet de recouvrer une partie des coûts associés aux services de navigation maritime et aux services de déglacage.

[Français]

En ce qui concerne la prévention de la pollution et les interventions en cas d'incidents de pollution, Transports Canada assumait déjà la responsabilité au chapitre de la surveillance de la sécurité, de la prévention de la pollution, de la surveillance de la conformité avec la réglementation et des mesures d'application. Par conséquent, Transports Canada assurera la gestion du programme national de surveillance aérienne, qui consiste essentiellement à exercer une surveillance au chapitre des incidents de pollution. Transports Canada veillera à l'approbation des plans d'intervention des installations de manutention d'hydrocarbures et à la prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires, et des plans d'intervention des gros navires commerciaux. Transports Canada s'occupera également de l'agrément des organismes d'intervention et surveillera leurs activités et leurs exercices. Transports Canada administrera les droits sur les produits pétroliers en vrac.

● (1545)

[Traduction]

La Garde côtière canadienne continuera de gérer le programme de surveillance aérienne pour les fins des pêches et de la sûreté—programme qui permet de surveiller également les eaux canadiennes pour détecter tout incident de pollution au moyen des mécanismes de surveillance existants comme ceux recourant aux hélicoptères et aux navires—et continuera d'agir en tant qu'organisme de première intervention.

La responsabilité du Programme de protection des eaux navigables sera également transférée. Transports Canada assumera désormais la responsabilité de l'administration et de l'application de la *Loi sur la protection des eaux navigables* et de la réglementation connexe, notamment : le Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables; le Règlement concernant les ponts des eaux navigables; le Règlement sur les câbles de traîle. Cette responsabilité comporte la délivrance de permis, l'enlèvement des obstacles à la navigation, le rôle de receveur des épaves et la réalisation de toutes les évaluations environnementales connexes en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Dans l'ensemble, ces changements correspondent aux observations faites par les intervenants du secteur de la navigation de plaisance et de l'industrie maritime qui réclamaient déjà depuis un certain temps que le cadre législatif visant la sécurité maritime et la protection du milieu marin soit rationalisé et regroupé.

[Français]

Le projet de loi C-3 est rédigé de façon à assurer que les rôles et les responsabilités du gouvernement soient maintenus, peu importe le ministère qui les assume, à sauvegarder les pouvoirs du ministre des Pêches et des Océans en ce qui concerne l'exécution du rôle opérationnel qui lui a été attribué en vertu des décrets en conseil, à assurer que les pouvoirs, les tâches et les fonctions transférés du ministre des Pêches et des Océans au ministre des Transports sont sans équivoque afin de favoriser un contexte de certitude pour l'industrie et afin d'éviter tout litige, et à sauvegarder la logique et la cohérence des statuts visés.

[Traduction]

Le projet de loi aidera le ministère des Transports à remplir son rôle de sauvegarde de la sécurité de l'environnement. Il faut également souligner qu'il s'agit d'un projet de loi visant l'appareil du gouvernement : la réorganisation des pouvoirs, des tâches et des fonctions n'a aucune incidence sur l'essence de la loi. Les règles demeurent les mêmes, tout comme les pouvoirs, les tâches et les fonctions; ils sont simplement transférés d'un ministre à un autre. Par conséquent, même si le présent projet de loi modifie un grand nombre de dispositions, soit des articles, des paragraphes et des alinéas, dans la plupart des cas, les modifications consistent à changer la définition de «ministre» ou à remplacer «ministre des Pêches et des Océans» par «ministre des Transports».

Puisqu'il n'y aura pas de changements de fond, il n'y aura de répercussions ni sur l'environnement ni sur les relations internationales. La mise en oeuvre du processus de transfert des responsabilités n'entraîne pas de débours importants, si ce n'est le coût de rédaction du projet de loi et du déménagement d'un ministère à l'autre des 155 employés touchés. Ce processus est accompli à partir des ressources existantes. La prestation de services aux intervenants et aux autres Canadiens se poursuivra sans interruption.

Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDonald.

Nous allons maintenant passer aux questions. Pour commencer, je cède la parole à M. Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci aussi à vous, monsieur McDonald, et à ceux qui vous accompagnent.

Ainsi, nous sommes essentiellement en train de ratifier quelque chose qui remonte à l'année dernière. Cela résume assez bien la situation. Sommes-nous simplement sur le point de mettre en oeuvre une décision prise l'an passé?

M. Gerard McDonald: Oui, absolument.

Le 12 décembre 2003, on a adopté un décret au sujet de ce transfert de responsabilités du ministère des Pêches et des Océans au ministère des Transports.

Le but recherché est que soit reflétée dans la loi la décision prise au moyen de ce décret.

L'hon. Rob Nicholson: Permettez-moi de vous poser une question. Corrigez-moi si je me trompe, mais il y a 10 ou 11 ans, ces responsabilités que nous transférons du ministère des Pêches et des Océans au ministère des Transports relevaient à l'origine du ministère des Transports.

• (1550)

M. Gerard McDonald: C'est vrai. C'était effectivement le cas avant 1995.

L'hon. Rob Nicholson: De toute évidence, vous et ceux qui travaillent avec vous considérez que c'était une erreur, en 1995, de transférer ces responsabilités; ainsi, nous ne faisons que corriger en partie l'erreur commise en 1995. Est-ce que je me trompe?

M. Gerard McDonald: Pour ces questions particulières, nous revenons à la situation qui prévalait avant 1995.

L'hon. Rob Nicholson: Merci.

Je crois qu'il était peut-être un peu injuste de ma part de vous demander si vous estimiez que c'était ou non une erreur, mais nous pouvons tirer nos propres conclusions là-dessus.

Des voix: Oh, oh!

L'honorable Rob Nicholson: Avez-vous travaillé assidûment avec le Cabinet à la préparation du décret permettant de faire tout ceci?

M. Gerard McDonald: Non.

L'hon. Rob Nicholson: Vos collègues y ont-ils participé?

M. Gerard McDonald: Non, la décision relevait du Cabinet.

L'hon. Rob Nicholson: Mais avez-vous, d'une manière ou d'une autre, conseillé le Cabinet et rassemblé toute la documentation nécessaire à la préparation du décret?

M. Gerard McDonald: Non, en aucune façon.

L'hon. Rob Nicholson: Selon vous, ce décret a-t-il été adopté, en fait, le 12 décembre 2003? Ne pensez-vous pas qu'il soit passé cette journée-là?

M. Gerard McDonald: Oui, c'est vrai.

L'hon. Rob Nicholson: Très bien, merci.

Vous avez dû consulter un certain nombre d'intervenants pour préparer cette mesure législative. Ceux-ci vous ont-ils fait part de préoccupations dont nous devrions être informés?

M. Gerard McDonald: Non. Aucun intervenant ne m'a fait part de quelque inquiétude que ce soit à cet égard.

L'hon. Rob Nicholson: J'imagine que vous avez fait de vastes consultations, avant le 12 décembre, et que vous avez obtenu la rétroaction d'un certain nombre de ces intervenants et qu'ils étaient globalement en faveur de cette mesure, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Pour ce qui est du transfert des responsabilités, nous n'avons fait aucune consultation. Comme je l'ai indiqué, je n'ai pas participé au processus décisionnel qui a conduit à ce transfert.

Néanmoins, avant d'en arriver là, les intervenants nous ont fait savoir à quelques occasions qu'ils trouvaient inefficace que deux ministères s'occupent des questions liées aux politiques concernant la sécurité maritime.

L'hon. Rob Nicholson: C'est vrai. C'est l'erreur que nous sommes en train de corriger aujourd'hui.

Très bien. J'en ai terminé, monsieur le président.

Je suis sûr qu'il reste un peu de temps et que mes collègues pourront poser une ou deux questions.

Le président: Madame Smith.

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Merci.

Cette question s'adresse à M. McDonald. Y a-t-il des ressources supplémentaires destinées à Transports Canada dans le but de consolider ce qui est prévu aux termes du projet de loi C-3? Par exemple, il semblerait que les questions relatives aux permis et à l'application de la loi ainsi que celles touchant la sensibilisation fassent partie de ce tout. Avez-vous obtenu du financement supplémentaire pour la mise en oeuvre de ce programme?

M. Gerard McDonald: Les seules ressources que nous ayons reçues suite à ce transfert sont celles qui étaient allouées au traitement de ces questions à la Garde côtière canadienne. Ainsi, tout l'argent qui y était consacré et toutes les personnes qui y travaillaient ont été transférés à Transports Canada.

Mme Joy Smith: Si j'ai bien compris, vous êtes en train de nous dire qu'il n'y a pas de ressources supplémentaires prévues pour l'instant. Cela correspond tout simplement à un déplacement latéral de responsabilités et de ressources d'un ministère à un autre.

Y a-t-il eu des études ou des commentaires sur le fonctionnement de tout ceci? Les dossiers relatifs à la sensibilisation, à l'application de la loi et à la délivrance des permis étaient-ils très bien gérés?

M. Gerard McDonald: Certains mieux que d'autres. Je crois qu'il y a encore place à l'amélioration. Étant donné que nous en sommes maintenant responsables, nous allons devoir y travailler.

Mme Joy Smith: Y a-t-il un domaine particulier, monsieur McDonald, qui vous préoccupe et sur lequel vous devez centrer vos efforts, comme les questions liées à l'application de la loi, par exemple? Ces dossiers sont-ils bien gérés ou y a-t-il des incohérences dans ce ministère? Avez-vous besoin de ressources pour que les choses puissent fonctionner plus rondement?

M. Gerard McDonald: Certainement, je ne néglige aucune ressource pour nous faciliter la tâche. Nous avons des inquiétudes à l'égard des permis concernant les embarcations de plaisance, et nous nous demandons si nous disposons des ressources adéquates pour mettre en oeuvre ce que stipulent les règlements.

Ce sont tous des problèmes que nous devons régler avec le temps.

Mme Joy Smith: Merci.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur McDonald, je vous souhaite la bienvenue à notre comité, ainsi qu'à vos collègues.

En 1995, toutes les activités de la Garde côtière avaient été transférées du ministère des Transports au ministère des Pêches et des Océans. Il est maintenant question de revenir au point de départ. Il a été constaté que cette décision de 1995 avait causé beaucoup de problèmes de fonctionnement, à un point tel que le Comité

permanent des pêches et des océans avait fait une étude de 74 pages dans laquelle on parlait, entre autres, de l'état lamentable du fonctionnement de la Garde côtière au ministère des Pêches et des Océans. On y mentionnait aussi les événements du 11 septembre 2001, qui avaient nécessité un élément supplémentaire de sécurité pour protéger les côtes canadiennes.

Toute cette situation m'amène à poser deux questions. Premièrement, on veut revenir à la situation antérieure. Le ministère des Transports, en 1995, n'avait pas l'habileté nécessaire pour s'occuper de la Garde côtière, et on avait transféré cette dernière à Pêches et Océans. Pourquoi revient-on maintenant à cette situation? Est-ce qu'on revient aussi aux problèmes qu'on devait avoir en 1995?

Deuxièmement, vous nous avez donné certains renseignements dans votre document. Est-ce que certaines des 18 recommandations qu'avait formulées à l'unanimité le Comité permanent des pêches et océans seront prises en considération lors du transfert d'activités au ministère des Transports?

• (1555)

[Traduction]

M. Gerard McDonald: En réponse à votre première question, et pour que les choses soient claires, sachez que ce n'est pas la Garde côtière dans sa totalité qui revient à Transports Canada; ce sont seulement les services consacrés à la politique en matière de sécurité maritime qui relevaient avant de Transports Canada et qui lui sont maintenant retournés. Il s'agit des domaines de responsabilités liés aux activités suivantes: sécurité des embarcations de plaisance; services de navigation maritime; prévention de la pollution et intervention en cas d'incidents de pollution; protection des eaux navigables. Ce sont uniquement ces responsabilités qui sont renvoyées à Transports Canada.

Quant à la deuxième partie de votre question à l'égard des 18 points élaborés par le comité des pêches, et consistant à savoir si ce transfert répond à l'un ou l'autre de ces 18 points, je vous répondrais que je n'ai malheureusement pas le document devant moi et que je ne peux vous dire si le transfert des responsabilités aura une incidence directe là-dessus. Autant que je me souvienne, d'après ce que j'ai compris des recommandations, je ne crois pas que le transfert ait un lien direct avec l'une ou l'autre de ces recommandations.

Charlie a peut-être plus d'informations à vous donner.

M. Charles Gadula (directeur général, Direction générale des programmes maritimes, ministère des Pêches et des Océans): Pour commencer, j'aimerais vous dire que nous sommes en train de préparer, avec nos collègues, une réponse officielle au rapport du Comité permanent des pêches et des océans.

Mais pour en revenir à votre question sur les recommandations, sachez que la première recommandation vise le financement de la Garde côtière auxiliaire canadienne, et plus particulièrement la question relative au carburant. J'ai le plaisir de vous informer que nous avons réussi à trouver les 400 000 \$ nécessaires au financement supplémentaire requis pour cette année et que la Garde côtière auxiliaire canadienne obtient maintenant environ 4,9 millions de dollars par an pour son excellent travail.

Quant à la deuxième recommandation, à mon avis, elle nous demandait d'examiner le financement des services votés pour le Bureau de la sécurité nautique. Lorsque nous avons transféré ce Bureau à Transports Canada, nous avons totalement financé les services votés et transféré le montant complet.

Par conséquent, les recommandations 1 et 2 ont été menées à bien et nous envisageons de donner au Comité permanent des pêches et des océans une réponse complète au rapport qu'il a déposé.

[Français]

Mme Yvette-Marie Kieran (avocat-conseil, Contentieux, ministère des Pêches et des Océans): Le projet de loi C-3 ne répond pas directement aux recommandations, parce que la réponse du gouvernement au rapport du Comité des pêches et des océans viendra plus tard. Comme Gerard l'a mentionné plus tôt, le projet de loi découle du décret du 12 décembre, qui est antérieur au rapport que vous mentionnez. Donc, le projet de loi, tout comme le décret, n'est pas du tout une réponse au rapport.

• (1600)

M. Robert Carrier: On disait que seulement une partie des responsabilités de la Garde côtière était transférée au ministère des Transports. Est-ce que ce qui est transféré va s'appeler Garde côtière? Est-ce qu'on aura alors deux Gardes côtières, l'une au ministère des Transports et l'autre à Pêches et Océans, ou s'il s'agira simplement des activités du ministère des Transports, qui ne porteront pas le nom de Garde côtière? Cela ajoute une complexité que je ne voyais pas à l'origine.

[Traduction]

M. Gerard McDonald: J'espère que cela ne vous a pas paru compliqué. Il n'y aura évidemment pas deux gardes côtières. Il n'y a qu'une garde côtière au pays et nous n'avons nullement l'intention d'en créer une autre.

Comme je l'ai dit, les responsabilités liées à la politique en matière de sécurité maritime ont été transférées à Transports Canada. Lors de ce transfert, nous avons essayé de déplacer l'ensemble des responsabilités liées à la prise de règlements et à l'adoption de mesures législatives concernant la sécurité maritime vers un seul ministère. Par conséquent, toutes ces questions relèvent désormais essentiellement de Transports Canada. Par le passé, il y avait deux ministères responsables de l'application de la loi et des règlements en matière de sécurité maritime, ce qui créait parfois de la confusion.

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Pour faire suite à la question de mon collègue du Bloc, pouvez-vous me donner une idée de la façon dont les choses fonctionneront à partir de maintenant? Est-ce que Transports Canada donnera quotidiennement des directives à la Garde côtière ou est-ce que les ordres lui viendront de Pêches et Océans?

M. Gerard McDonald: Nous travaillons très étroitement avec la Garde côtière à plusieurs chapitres. Nous ne dictons pas à la Garde côtière sa façon de fonctionner. Cela relève strictement de sa responsabilité. Mais nous travaillons en étroite collaboration sur un certain nombre de dossiers comme dans le cadre du programme d'intervention en cas de déversement de pétrole, puisque nous avons l'obligation de veiller à ce que des plans d'intervention appropriés soient en place. Toutefois, la Garde côtière est tenue d'intervenir dans certains cas, comme lors de déversements d'origine inconnue.

Nous travaillons également en étroite collaboration avec la Garde côtière pour d'autres problèmes de pollution et aussi pour définir les domaines dans lesquels les services de navigation maritime devraient s'appliquer, notamment en matière de communication dans la navigation.

Je ne sais pas si vous vouliez ajouter quelque chose, Charlie.

M. Charles Gadula: Notamment, la Garde côtière continuera de l'aspect maritime du programme canadien de recherche et de sauvetage, y compris l'ensemble du réseau de communication dans les CCOS et les CCCOS. Rien ne changera sur ce plan. La Garde côtière canadienne continuera d'être responsable du programme de déglacement dans l'Extrême-Arctique, le Bas-Arctique, les Grands Lacs et la côte Est. Nous continuerons à administrer le programme d'aides à la navigation.

Nous nous acquitterons donc encore de ces tâches sur le plan opérationnel. La seule exception est le transfert au ministère des Transports du personnel responsable des carburants et du Bureau de la sécurité nautique. Ce fut essentiel pour couvrir le secteur de la navigation de plaisance, qui compte de nombreux adeptes dans les différentes parties du pays.

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Pour mettre les choses au clair, toutes les politiques et règles sont en vigueur pour permettre de faire face à un déversement d'hydrocarbures, et c'est la Garde côtière qui intervient sous l'égide de Pêches et Océans.

M. Gerard McDonald: C'est en fonction de l'endroit et de la nature du déversement. Si celui-ci s'est produit au sud du 60° parallèle, des organismes d'intervention prendront les mesures nécessaires. Si le déversement est d'origine inconnue, la Garde côtière pourra être chargée d'intervenir.

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Des équipes peuvent donc intervenir si le déversement se produit au sud du 60° parallèle.

M. Gerard McDonald: Effectivement. C'est la Garde côtière qui intervient si le déversement a eu lieu au nord du 60° parallèle.

Mme Bev Desjarlais: Et s'il s'est produit sur la côte Est, mais au sud du 60°...?

M. Gerard McDonald: C'est la Société d'Intervention maritime pour l'Est du Canada.

Mme Bev Desjarlais: De qui relève-t-elle?

M. Gerard McDonald: C'est une coopérative financée par les pétroliers, qui accordent les fonds à ces organisations.

Mme Bev Desjarlais: Est-ce en vertu de ce qui régit les déversements d'hydrocarbures lors du transbordement entre le navire et le quai...? Je ne me souviens plus de l'appellation exacte.

M. Gerard McDonald: Non, c'est aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Mme Bev Desjarlais: C'est en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, et les fonds sont fournis par les pétroliers.

M. Gerard McDonald: C'est effectivement financé par l'industrie pétrolière.

Mme Bev Desjarlais: Qui intervient par exemple au lac Winnipeg? Est-ce la Garde côtière ou Transports Canada?

M. Gerard McDonald: Je n'en suis pas sûr.

•(1605)

M. Charles Gadula: Stratégiquement, nos centres d'intervention sont disséminés au pays, en fonction de la taille du déversement et de la possibilité de contacter des responsables sur place aux fins du nettoyage. La plupart des déversements sont très restreints. Il s'agit de quelques litres. Nous avons les organismes d'intervention pour le sud du 60^e parallèle. Ils sont financés par l'industrie et relèvent d'elle. Ils disposent de beaucoup de matériel et du personnel formé en conséquence. En outre, la Garde côtière peut compter sur des ressources humaines et matérielles importantes pour intervenir au sud du 60^e. Elle peut les transporter là où leur présence est nécessaire. Quant aux déversements au nord du 60^e, nous avons créé des équipes d'intervention possédant le matériel ainsi que le personnel nécessaires dans 25 collectivités et pouvant intervenir en cas de déversement restreint.

Dans l'ensemble donc, le gouvernement peut intervenir grâce à la Garde côtière; Transports Canada est responsable de la réglementation; certains organismes d'intervention sont financés par l'industrie dont ils relèvent; enfin, le nettoyage peut faire l'objet de marchés de services avec de petites entreprises.

Mme Bev Desjarlais: Je viens de lire le paragraphe où vous indiquez que Transports Canada gèrera le programme national de surveillance aérienne de la pollution. Combien d'hélicoptères et d'avions utiliseriez-vous?

M. Gerard McDonald: Actuellement, nous disposons d'un Dash 8 qui, de Moncton, effectue la surveillance des Grands Lacs et de la côte Est. Nous affectons également certains appareils à la surveillance des Grands Lacs, mais je ne suis pas en mesure d'en préciser le type.

Mme Bev Desjarlais: Y a-t-il un seul appareil pour tout ce secteur?

M. Gerard McDonald: Oui.

En Colombie-Britannique, un Twin Otter offre le même service. De plus, nous avons recours à RADARSAT pour détecter les déversements et nous pouvons par la suite effectuer les mesures sur site témoin. Certains aspects de la surveillance font également l'objet de marchés de services.

Mme Bev Desjarlais: À un moment donné, la Garde côtière s'occupait de certains aspects de la recherche et du sauvetage au lac Winnipeg. Est-ce encore le cas?

M. Charles Gadula: Oui, nous sommes encore présents au lac Winnipeg. Nous disposons d'un navire polyvalent qui s'occupe d'aides à la navigation ainsi que de recherche et sauvetage. De plus, nous comptons plusieurs unités auxiliaires de la Garde côtière dans le secteur de Gimley.

Le président: Une dernière question.

Mme Bev Desjarlais: Lors de la première présentation du projet de loi, il était question de la Garde côtière dans le titre, selon l'information transmise aux parlementaires. Je me demande pourquoi?

M. Gerard McDonald: Je n'en ai pas la moindre idée et j'ignorais que c'était là son titre.

Le président: Vous pourriez peut-être nous dire où vous avec lu cela.

Mme Bev Desjarlais: C'était dans la documentation qui a été remise aux leaders à la Chambre, aux whips et aux députés.

Le président: Cela figurait peut-être dans d'autres documents, et il ne s'agissait peut-être pas du ministère. Je l'ignore.

Mme Bev Desjarlais: Je pensais que, puisque cela concernait le ministère, ils pourraient avoir une explication. Quelle étourdie je suis.

Le président: C'est comme les gros titres. C'est toujours quelqu'un d'autre qui les rédige.

Mme Yvette-Marie Kieran: Comme nous l'avons signalé, le tout émane du décret du 12 décembre. À ce moment-là, il s'agissait de transférer au ministère des Transports les attributions en matière de politiques. L'un des motifs invoqués était que la Garde côtière pourrait ainsi se concentrer sur la prestation de services. C'était peut-être l'une des raisons. Moi aussi, j'ai déjà entendu que le titre était « projet de loi sur la Garde côtière ». Je pense que ce pourrait être l'une des raisons.

Mme Bev Desjarlais: Merci.

Le président: Merci.

M. Scarpaleggia, avez-vous des questions?

M. Francis Scarpaleggia: Certainement. Il s'agit vraiment d'un point à éclaircir.

Je siège à un autre comité qui étudie le projet de loi C-15 qui, essentiellement, permettra au gouvernement canadien d'intenter plus facilement des poursuites contre les navires responsables de déversements en mer. Naturellement, ces navires agissent ainsi parce que c'est moins cher que de faire les transbordements nécessaires au port. Lorsque le projet de loi a été examiné, je me rappelle qu'on a parlé de RADARSAT, un satellite qui permettrait essentiellement de détecter les plus infimes déversements dans le sillage d'un navire.

Deux paragraphes de votre déclaration ont attiré mon attention. Vous signalez que Transports Canada assumait la responsabilité de la prévention de la pollution et administrera le programme national de surveillance aérienne mettant l'accent sur la détection de la pollution. Utilisera-t-on le RADARSAT?

•(1610)

M. Gerard McDonald: C'est un aspect de la question. Nous avons notamment des avions qui effectuent des vols pour détecter les déversements en sachant où circulent les navires. Nous pouvons aussi avoir recours aux données de RADARSAT qui permettront de cerner les éventuels déversements. Nous pouvons par la suite envoyer un avion qui effectue les mesures sur site témoin pour confirmer le tout.

M. Francis Scarpaleggia: Je vois.

Au paragraphe suivant, et c'est l'objet de ma question, vous dites:

La Garde côtière canadienne continue de gérer le programme de surveillance aérienne pour les fins des pêches et de la sûreté (le programme surveille également les eaux canadiennes pour détecter tout incident de pollution...

N'y a-t-il pas chevauchement? N'est-il pas possible d'utiliser un satellite pour surveiller les eaux à l'égard de tous ces aspects? Est-ce peut-être l'orientation que vous emprunterez?

M. Gerard McDonald: Je pense que, dans toute la mesure du possible, nous utilisons plusieurs moyens. Je ne suis certes pas un expert en la matière, mais je crois comprendre que les vols de surveillance des pêches sont tout à fait différents de ceux effectués à l'égard de la pollution marine. Ils sont exécutés à une altitude beaucoup plus haute, et l'objet des recherches est différent. Si vous voulez effectuer les mesures sur site témoin pour vérifier s'il s'agit bel et bien d'un déversement d'hydrocarbures, vous devez voler à plus basse altitude pour être en mesure de rassembler le plus d'éléments de preuve permettant d'intenter des poursuites pertinentes.

M. Francis Scarpaleggia: Est-ce que je comprends bien que chaque ministère possède ses propres avions?

M. Gerard McDonald: Non. Je pense que le ministère des Transports est le seul qui possède des avions, tout comme, naturellement, le ministère de la Défense nationale.

M. Francis Scarpaleggia: Très bien, il me semble qu'il y ait chevauchement.

M. Gerard McDonald: Nous sommes très conscients de la différence entre les tâches. Nous effectuons également de la reconnaissance des glaces. Je le répète, nous essayons d'utiliser plusieurs moyens, mais ce n'est pas toujours possible. Étant donné les fonctions qu'ils exécutent avec un avion, ils ne peuvent effectuer tout ce qu'on attend d'eux au cours du même vol.

M. Francis Scarpaleggia: Merci.

Le président: Merci, monsieur Scarpaleggia.

Je pense que M. Nicholson souhaite poser une question.

L'hon. Rob Nicholson: Je n'ai qu'une seule question, monsieur le président. Elle porte sur le point soulevé par M. Scarpaleggia.

Dans vos observations, vous avez souligné que Transports Canada gèrera le programme national de surveillance aérienne, qui est axé sur la pollution. Est-ce là une des responsabilités qui étaient assumées par Pêches et Océans, mais qui est maintenant exercée par le ministère des Transports? Je le suppose parce que vous l'avez souligné.

M. Gerard McDonald: Tout à fait.

Hon. Rob Nicholson: Très bien. La surveillance de la pollution porte sur tous les types de navigation, et non pas uniquement sur la navigation de plaisance.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

L'hon. Rob Nicholson: Merci.

C'est tout, monsieur le président.

[Français]

Le président: Monsieur Carrier.

M. Robert Carrier: Dans le même ordre d'idée, on dit bien que la Garde côtière canadienne continuera de gérer le programme de surveillance aérienne pour les fins des pêches et de la sûreté. Si je comprends bien, cela ne sera pas transféré. Ce sera la responsabilité de la Garde côtière et non celle du ministère des Transports. J'ai cru comprendre tout à l'heure que la partie qui s'occupe de tout ce qui a trait à la réglementation, qui sera appliquée par le ministère des Transports, ne s'appellera plus Garde côtière. Tout ce qui est attribué à la Garde côtière dans le projet de loi n'est pas de votre ressort, mais du ressort de Pêches et Océans, si je comprends bien le partage des responsabilités.

Vous prenez la responsabilité d'une partie des activités au ministère des Transports. Étant donné que le budget de la Garde

côtière était insuffisant pour son bon fonctionnement, avez-vous identifié des fonds suffisants pour ces activités qui vous sont transférées, alors que Pêches et Océans devra gérer son propre programme de la Garde côtière? Ma question peut sembler compliquée, mais le projet de loi à l'étude est aussi très compliqué.

•(1615)

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Je n'ai peut-être pas été assez explicite. Il existe deux programmes distincts. L'un porte sur la surveillance de la pollution par les hydrocarbures, et l'autre est axé sur la surveillance des infractions aux règlements de pêche. Je crois comprendre qu'il s'agit de deux programmes très distincts qui nécessitent l'utilisation de types d'aéronef différents qui ne volent pas à la même altitude. Il n'est donc pas toujours possible qu'un même aéronef s'acquitte des tâches dans le cadre des deux programmes. La surveillance des pêches ne relève pas de la Garde côtière, si j'ai bien compris, mais de Pêches et Océans. Ce programme a toujours été distinct de celui de la surveillance de la pollution par les hydrocarbures, qui est exécuté par la Garde côtière canadienne.

C'est uniquement les attributions relatives à la surveillance de la pollution par les hydrocarbures qui ont été transférées à Transports Canada. Pêches et Océans s'acquitte encore du programme de surveillance aérienne servant à détecter les infractions susceptibles d'être commises.

[Français]

M. Robert Carrier: Récupérez-vous une partie du budget suffisante pour vous permettre d'assumer vos nouvelles responsabilités, au ministère des Transports?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Ces attributions nous ont été transférées. Tous les crédits qui étaient affectés à la Garde côtière aux fins de la surveillance de la pollution par les hydrocarbures ont été cédés à Transports Canada.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Vous ai-je bien compris lorsque vous avez signalé que les recommandations ou les modifications concernant la mesure législative émanaient d'un décret et non pas du ministère?

M. Gerard McDonald: Non, le transfert des attributions émanait d'un décret.

Mme Bev Desjarlais: Connaissez-vous la raison pour laquelle on a proposé un tel transfert? A-t-on donné des motifs?

M. Gerard McDonald: C'était pour favoriser l'efficacité en ce qui concerne la politique en matière de sécurité maritime.

Mme Bev Desjarlais: J'essaie de savoir si un ministère ou si les deux ont formulé une recommandation à cet égard. Il m'apparaît tout simplement étonnant qu'on savaît que c'était la mesure à prendre et que c'était la solution, mais que le tout n'ait pas été examiné de concert avec le ministère.

M. Gerard McDonald: Je pense que ce point a été examiné au sein de plusieurs forums, sans qu'il soit précisément question de ce changement mais plutôt des aspects du transfert initial de la Garde côtière à Pêches et Océans, et des problèmes découlant de la répartition des responsabilités relatives à la politique sur la sécurité maritime entre les deux ministères. Ces points ont donc été abordés au sein de plusieurs forums.

Mme Bev Desjarlais: Mais il n'y a aucun rapport recommandant qu'il s'agirait d'une modification pertinente, n'est-ce pas?

Le président: Je ne veux pas interrompre le débat, mais je dois préciser que M. McDonald est le directeur général de Sécurité maritime. Vos questions portent sur la prise de décision à un niveau supérieur ou peut-être sur l'élaboration de la politique au sein du ministère. À mon avis, M. McDonald peut très difficilement y répondre. Si nous voulons aborder cet aspect, je proposerais que nous convoquions quelqu'un d'autre, peut-être le ministre, pour qu'il puisse répondre à ces questions.

Cependant, il s'agit de questions très difficiles, qui ne relèvent pas des attributions de M. McDonald.

Mme Bev Desjarlais: Comme il comparaisait aujourd'hui, j'ai simplement pensé que le témoin serait au courant de la raison d'une telle recommandation.

Le président: Cela relève d'un niveau plus élevé, de celui de l'élaboration de la politique.

Nous pouvons certes aborder cette question, mais il faudra convoquer des témoins différents. Voilà tout.

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Je trouve tout cela un peu étrange, mais je m'incline. Nous pouvons convoquer le ministre pour qu'il réponde à cette question.

Je trouve qu'il est étrange que le témoin qui comparait pour répondre à nos questions sur ce point précis ignore le motif du décret et l'existence d'un rapport précis ou d'un autre document formulant une recommandation qui nous donnerait une indication... Je sais que les responsables du décret sont investis d'une grande sagesse, mais d'habitude, ils prennent une décision en fonction des recommandations du ministre. Je voulais simplement tirer les choses au clair, parce qu'il me semble que le tout ne provenait pas du ministère. J'en suis quelque peu étonnée.

Je suis curieuse. Vous avez signalé que ce rapport ferait l'objet d'une réponse. Ceux qui sont ici depuis quelques années savent qu'il n'y a pas un comité de la Chambre des communes qui se déplace plus que celui des pêches pour obtenir les renseignements directement à la source. Puisque nous examinons une mesure législative que certaines de ces recommandations concerneront, je voudrais bien obtenir une réponse à ce rapport avant que nous nous penchions sur la mesure législative.

Ce n'est qu'une observation.

•(1620)

Le président: Vous comprendrez que le ministre dispose de 120 jours de séance pour répondre au rapport du comité. C'est beaucoup de jours.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Effectivement, monsieur le président.

J'ignore si c'est une question qu'il convient de vous poser. Elle porte peut-être sur l'élaboration de la politique.

En ce qui concerne les embarcations de plaisance, notamment les motomarines, il me semble—et vous me corrigerez si j'ai tort et j'en

resterai là—qu'un projet de loi a été présenté au cours de la dernière législature et que le Sénat en avait été saisi.

M. Gerard McDonald: Effectivement, il s'agissait du projet de loi du sénateur Spivak.

M. Francis Scarpaleggia: Encore une fois, vous me corrigerez si j'ai tort, mais les collectivités auraient ainsi obtenu le pouvoir de réglementer l'utilisation des embarcations de plaisance.

M. Gerard McDonald: Cela aurait été essentiellement le cas. Si j'ai bien compris, une localité aurait pu recommander au ministre d'interdire ou de restreindre la navigation de plaisance dans certains secteurs.

M. Francis Scarpaleggia: Je ne vous demanderai pas si, selon vous, cela est pertinent ou non.

M. Gerard McDonald: Je pense que je pourrais répondre.

Le président: Ne répondez pas, monsieur McDonald.

M. Francis Scarpaleggia: Ce projet de loi entraîne-t-il des problèmes sur le plan technique? Est-il valable à ce chapitre?

M. Gerard McDonald: Je refuse de commenter les subtilités du projet de loi, car, pour être très franc avec vous, je ne l'ai pas lu dans cette optique.

Par contre, quelques points du projet de loi nous préoccupent.

Tout d'abord, il semblerait dédoubler un règlement qui existe déjà. En effet, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux permet d'appliquer des restrictions à tout plan d'eau, à condition de faire les consultations qui s'imposent et de bien tenir compte des souhaits de la collectivité.

Manifestement, comme tout autre règlement, celui-ci doit auparavant recevoir l'aval du gouverneur en conseil.

Le projet de loi du sénateur Spivak, si j'ai bien compris, contournerait le processus de réglementation.

M. Francis Scarpaleggia: De quelle façon?

M. Gerard McDonald: Il permettrait à plusieurs propriétaires de chalet de la localité de demander au ministre d'interdire l'utilisation de motomarines sur un plan d'eau en particulier. L'approbation du gouverneur en conseil ne serait pas requise. Il ne serait pas nécessaire de tenir les consultations exigées par le règlement, ni de fournir l'analyse d'impact qui accompagne habituellement le règlement à promulguer.

M. Francis Scarpaleggia: Si j'ai bien compris, pour l'instant, il existe un règlement qui autorise le ministre à consulter les collectivités locales au sujet de ces questions.

M. Gerard McDonald: Oui, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux permet d'examiner toutes ces questions à l'égard d'un plan d'eau.

M. Francis Scarpaleggia: Donc, à votre avis, en tant qu'expert de ces questions, le projet de loi du sénateur Spivak n'apporte rien de nouveau?

M. Gerard McDonald: Nous estimons qu'il existe déjà un règlement convenable pour traiter de ces questions.

•(1625)

M. Francis Scarpaleggia: D'accord.

Le président: Tout cela est fort intéressant, mais le sénateur Spivak est dans l'autre endroit, et le projet de loi à l'étude n'a jamais passé par la Chambre et certes pas devant notre comité.

Y a-t-il d'autres questions?

Mme Bev Desjarlais: J'aurais une petite question à poser.

Vous avez mentionné qu'il y avait un Dash 8 et un Twin Otter et que vous vous serviez de RADARSAT pour suivre la pollution. Combien de fois le Twin Otter et le Dash 8 partent-ils des Grands Lacs pour survoler toute la côte Est afin de repérer de la pollution?

M. Gerard McDonald: Je n'ai pas l'information avec moi, mais je vous communiquerai avec plaisir, par écrit, le nombre d'heures de vol que nous accumulons dans une année.

Mme Bev Desjarlais: Savez-vous si vous avez suffisamment de matériel pour le faire?

M. Gerard McDonald: Il est difficile de répondre à cette question. Comme je l'ai dit, en réponse à une autre question, nous pourrions toujours en utiliser plus.

Il s'agit selon moi de gérer le risque et de faire en sorte qu'on assure une surveillance adéquate de manière à tenir en échec d'éventuels pollueurs, à leur faire savoir qu'à n'importe quel moment, ils pourraient faire l'objet d'une surveillance de là-haut qui permettrait de les prendre sur le fait.

Mme Bev Desjarlais: Je suppose que vous êtes ici parce que vous êtes l'expert, étant donné que c'est votre ministère qui est chargé de cette tâche. D'après le rapport qui est souvent publié sur la pollution causée par les bateaux—il y a un rapport annuel qui est distribué à tous nos bureaux et qui est très intéressant à lire—, on se plaint habituellement d'un manque de surveillance et de ce que beaucoup de temps s'écoule après le déversement de sorte qu'il est impossible de retrouver le coupable. À cet égard, si votre ministère écope de cette charge, il serait extrêmement important que nous sachions si vous avez le matériel voulu ou pas. Il faut faire en sorte que vous l'ayez.

Le président: J'aimerais simplement assurer un suivi au sujet d'un point qui a été soulevé par Mme Desjarlais et lors d'une question précédente.

D'après vos propos, je crois comprendre, monsieur McDonald, qu'en termes de surveillance de la pollution dans les Grands Lacs, le ministère dispose d'un Dash 8 dont la base se trouve à Fredericton?

M. Gerard McDonald: À Moncton.

Le président: La dernière fois que j'ai examiné une carte, Moncton était plutôt éloigné des Grands Lacs.

M. Gerard McDonald: C'est vrai.

Le président: Comme je me déplace souvent en Dash 8, probablement des centaines de fois à cause de mon travail, je sais qu'il ne peut pas voler de très longues distances. D'après les pages à la fin des revues d'Air Canada, il peut faire entre 1 200 et 1 400 kilomètres. À quel point peut-on surveiller les Grands Lacs au moyen d'un Dash 8 qui part de Moncton?

M. Gerard McDonald: J'ai aussi dit que nous avions d'autres appareils qui partaient de Hamilton. Je ne suis pas sûr d'à quel point on utilise ces appareils pour faire la surveillance des Grands Lacs, mais ils servent tout de même à en faire. Je vous obtiendrai avec plaisir ce renseignement, mais je ne l'ai malheureusement pas avec moi aujourd'hui.

Le président: Mme Desjarlais cherchait à obtenir de l'information. Si vous pouviez nous l'envoyer par l'intermédiaire du greffier, nous vous en serions reconnaissants.

M. Gerard McDonald: Oui.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Dans tous les rapports qui ont été produits, on recommande la création d'une agence canadienne indépendante pour exécuter les fonctions de la Garde côtière. Cette agence aurait son propre budget, établi en fonction de ses mandats. On clarifierait alors l'application des différentes lois que doit gérer la Garde côtière.

Il a été reconnu qu'il y avait beaucoup de lacunes au niveau des opérations de la Garde côtière au sein d'un ministère qui s'occupe des pêches et des océans. La création d'une agence permettrait d'identifier clairement les responsabilités. Croyez-vous que la création d'une telle agence serait une solution à étudier pour l'avenir?

[Traduction]

Le président: J'ignore si vous souhaitez répondre à cette question. Elle concerne la politique.

M. Robert Carrier: Je souhaitais simplement avoir une impression, une idée.

Le président: Si vous souhaitez y répondre, je ne vous en empêche pas.

M. Charles Gadula: Je ferai une très brève observation. Depuis huit ou neuf mois, nous consacrons une bonne part de nos efforts, au sein de la Garde côtière, à faire créer un organisme de service distinct qui nous rapprocherait davantage de la structure d'une entreprise et nous permettrait de nous concentrer sur la prestation de services aux Canadiens. Nous avons espoir que le gouvernement décidera de créer un organisme de service spécial qui nous permettra de faire certaines choses que nous ne pouvons pas faire autrement. Seul le temps nous le dira, mais je fais partie de la Garde côtière depuis 1966, de sorte que j'ai été témoin de nombreux changements, et je suis optimiste.

● (1630)

Le président: J'aurais deux brèves questions.

Vous avez mentionné que tout cela était mis en branle au moyen d'un décret. Si c'est le cas, s'il y a effectivement un décret et que le processus est mis en branle, si le conseil des ministres en a l'autorité, pourquoi nous faut-il une loi?

M. Gerard McDonald: Le projet de loi à l'étude vise simplement à préciser la loi que nous avons déjà. Aux termes de la loi actuelle, la responsabilité de cette question revient au ministre des Pêches et des Océans ou du ministre des Transports. Quand le Canadien moyen la feuillette pour savoir qui est responsable de l'intervention en matière de pollution, il trouvera que c'est le ministre des Pêches et des Océans quand, en réalité, c'est le ministre des Transports actuellement. Le projet de loi vise donc à ajouter de la précision à l'intention de ceux qui consulteront la loi.

Le président: J'ai une dernière petite question.

Vous avez mentionné que 155 personnes étaient mutées ou transférées. Est-ce sur papier seulement ou faut-il que les familles se réinstallent? Si 155 familles doivent se réinstaller, le coût sera d'au moins quelques millions de dollars, à raison de quelque 20 000 \$ par famille. Ce n'est pas vraiment bon marché. Que se passe-t-il à cet égard?

M. Gerard McDonald: À ce stade-ci, aucun fonctionnaire n'a été déplacé de son lieu de résidence en raison de ce transfert. Manifestement, certains fonctionnaires travaillant au 400 de la rue Kent ont emménagé à Place de Ville quand leur domaine de compétence relève de l'administration centrale. Dans les régions, c'est un peu plus compliqué, parce que les bureaux de la Garde côtière ne se trouvent pas toujours au même endroit que les centres de Transports Canada, mais nous sommes en train de régler ces questions. Dans de nombreuses régions, nous cohabitons, de sorte que ce n'est pas un véritable problème. Par contre, dans certains cas, il faudra peut-être réinstaller des gens. Pour l'instant, cependant, cela ne s'est pas produit.

Le président: Pouvez-vous nous donner une idée du nombre de ces cas?

M. Gerard McDonald: Ce serait moins de cinq.

Le président: Je vous remercie.

Madame Desjarlais, allez-y.

Mme Bev Desjarlais: J'ai une autre petite question qui m'est venue lorsque vous avez posé la vôtre et, en fait, lorsqu'on y a répondu.

Vous avez mentionné que vous étiez optimiste au sujet d'un organisme distinct...

M. Gerard McDonald: Un organisme de service spécial.

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Un organisme de service spécial.

Cela étant le cas, pourquoi ne pas reporter l'étude de ce projet de loi et attendre de voir s'il n'y aurait pas autre chose qui reflète ce changement?

Mme Yvette-Marie Kieran: En réalité, je crois que votre question me donne l'occasion de revenir sur votre question précédente au sujet des recommandations.

• (1635)

Mme Bev Desjarlais: [Note de la rédaction: Inaudible]

Mme Yvette-Marie Kieran: Non, ce n'était pas celle dont je parlais. Vous avez demandé à mon collègue Gerard si c'était dans les recommandations. Je ne vais pas débattre de la décision de principe qui sous-tend la question, mais il importe selon moi que vous vous rendiez compte que le décret du 12 décembre a en réalité été signé en vertu de ce qu'on appelle la Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique.

Aux termes de cette loi, il y a deux façons... Cela pourrait se faire après des recommandations en ce sens venues des deux ministères visés. L'autre possibilité, celle qui a été retenue le 12 décembre, est que le premier ministre exerce sa prérogative. Ce décret n'a jamais été le résultat de recommandations des deux ministères. Il est venu

du Cabinet du premier ministre. Quant aux personnes qu'il a consultées et la façon dont cela s'est fait, je suppose, comme l'a dit Gerard McDonald, que la décision a été prise en raison de différentes questions qui ont été soulevées dans le passé. Il importe cependant de bien se rendre compte qu'il s'agit d'une prérogative du premier ministre.

Voilà qui m'amène à votre question, soit de savoir pourquoi nous n'attendons pas. En fait, le projet de loi à l'étude vise simplement à clarifier la loi, mais le transfert est déjà fait par décret. Retarder l'adoption du projet de loi causera de la confusion chez le grand public quand il consultera la loi parce que normalement, on a pas pour réflexe de consulter les décrets, mais bien de s'en reporter à la loi.

Mme Bev Desjarlais: Je vous remercie.

Le président: Excellent. Je vous remercie.

Comme il n'y a pas d'autre question, le comité remercie les témoins d'être venus.

Chers collègues, avant que nous ne quittions la salle, je crois savoir que le greffier a fait circuler une liste de témoins fournie par le ministère au sujet du projet de loi C-3. Mardi prochain, nous accueillerons le directeur général de la Garde côtière. Par contre, si vous avez d'autres témoins que vous aimeriez entendre ou connaissez des témoins qui pourraient nous être utiles à l'égard du projet de loi à l'étude, faites-nous le savoir, et nous nous organiserons en conséquence.

Mme Bev Desjarlais: Pourquoi ne pas inviter un représentant du Cabinet du premier ministre qui pourrait nous dire pour quelle raison on a choisi la voie du décret?

Le président: Avez-vous un nom à nous proposer, madame Desjarlais?

Mme Bev Desjarlais: Le premier ministre.

Le président: Bonne chance!

Si vous y tenez, nous pourrions inviter le sous-ministre, M. Ranger.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Parlez-vous du secrétaire parlementaire du premier ministre? Ai-je bien entendu?

[Traduction]

Mme Bev Desjarlais: Du premier ministre?

Le président: Non, je parlais de M. Ranger, sous-ministre des Transports. Si vous avez d'autres noms à nous proposer, faites-nous en part.

Je vous remercie tous. 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.