

Le bill C-207 a pour objet de mettre le ministère de l'Environnement au premier plan, à la page qui lui revient en ce qui concerne la prévention de la pollution des eaux de l'Arctique. La loi actuelle donne à divers ministres la responsabilité de l'application de la loi. Plus précisément, en vertu de l'article 26, le gouverneur en conseil peut en effet déléguer les pouvoirs que lui confère la loi. Voilà ce qui s'est produit: par un décret du conseil en date du 14 mai 1971, ces pouvoirs ont été délégués à trois ministères. La pollution causée par les navires a été assignée au ministère des Transports et le contrôle des déchets au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien et au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Essentiellement, le problème qui en découle est qu'un trop grand nombre de ministères s'occupent de la lutte contre la pollution dans le Nord—au moins cinq quand d'autres lois entrent en considération. Cette situation a causé énormément de confusion au sein de l'industrie, du gouvernement et ailleurs. Les gens ne savent plus à qui s'adresser. Cela a entraîné une délégation abusive des pouvoirs et miné gravement l'imputabilité des administrations responsables. Le double emploi et le chevauchement des pouvoirs et des initiatives ont empêché la lutte efficace contre la pollution dans l'Arctique et dans le Nord en général. Mon intention est de réduire les instances administratives chargées du contrôle et de la prévention de la pollution dans le Nord.

Deuxièmement, chose plus importante encore, le bill retirera la responsabilité de la protection de l'environnement dans l'Arctique aux ministères qui ont des intérêts directs dans le développement industriel pour les confier au ministère de l'Environnement qui, lui, n'a pas de tels intérêts. En fait, le ministère de l'Environnement a justement été créé parce que le gouvernement de l'époque voyait le danger de confier des évaluations environnementales à des services dont la tâche est de promouvoir le développement, par exemple le ministère des Affaires indiennes et du Nord.

Dans le discours du trône de 1970, on trouve le passage suivant:

Il existe un conflit d'intérêts naturel et inévitable entre ceux qui cherchent à exploiter les ressources non renouvelables et les responsables de la protection de l'environnement.

Et pourtant, le ministère de l'Environnement n'a jamais administré ni collaboré à l'administration de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Ce conflit d'intérêt entre les personnes chargées du développement et de la protection entraîne à bon droit énormément de mécontentement à l'égard des mesures prises pour combattre la pollution dans l'Arctique. Faut-il s'étonner que la performance du gouvernement dans le dossier de la protection de l'environnement arctique ait été si durement critiquée par des organisations écologiques, par des savants et même par les propres fonctionnaires du gouvernement?

L'exemple le plus flagrant de cette négligence et de cette lacune est la prospection et l'aménagement des ressources par la société Dome Petroleum Limited et sa filiale Canadian Marine Drilling Limited, mieux connue sous le nom de

Pollution des eaux arctiques—Loi

Canmar dans la région de la mer de Beaufort. La société Dome Petroleum a présenté au gouvernement des demandes relatives à certains projets à la fin de juin 1979. Les demandes portaient sur la mise en place d'installations pour un port d'hiver à la baie McKinley, l'aménagement d'un port en eau profonde à Tuk et l'établissement d'une aire d'avitaillement à la baie Wise.

● (1610)

Je ne veux pas entrer dans le détail des méthodes suivies dans ces cas. Pour résumer, disons qu'il y a tout d'abord un contrôle initial visant à déterminer si le projet envisagé peut avoir des répercussions sensibles sur le milieu. La deuxième étape consiste en un examen et une évaluation officiels des répercussions sur le milieu dans le cas des grands projets et on n'y a recours que s'il ressort, du contrôle initial, que le projet peut avoir d'importantes incidences sur le milieu. Tous ces travaux sont coordonnés par le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales qui relève du ministère de l'Environnement. Malheureusement, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien qui s'occupe, à titre de collaborateur principal du gouvernement au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. De toute évidence, le ministère a réussi à obtenir que le gouvernement fédéral approuve les demandes que j'ai signalées—et d'autres également—sans que les projets soient évalués quant à leurs répercussions sur le milieu.

Il l'a fait contre l'avis de ses principaux organismes consultatifs. Je pense au Comité consultatif des ressources en eau de l'Arctique et au Comité consultatif régional des déversements dans les océans. Ce dernier, par exemple, conseillait de ne pas autoriser les déversements dans les océans ou l'utilisation de terrains à des fins de dragage ou de travaux portuaires à la baie McKinley «avant que le premier rapport de l'évaluation en matière d'environnement n'ait été déposé par la compagnie et examiné par le gouvernement». Ce permis et d'autres ont pourtant été émis en août, quelques semaines après les demandes, sans qu'on ait suivi ce processus.

Le Comité canadien des ressources de l'Arctique résume la situation, dans une excellente étude de M. William Rees publiée dans *Northern Perspectives*, dont voici un extrait:

La conclusion générale concernant le PEEE est inéluctable. Étant donné le délai «ridicule», les données restreintes et l'intervention directe d'Ottawa, les deux comités consultatifs, avec la meilleure volonté du monde, ne pourraient pas satisfaire aux conditions minimales exigées pour que l'examen soit rigoureux et valable.

Les conclusions de M. Rees sont largement confirmées dans un rapport confidentiel d'un comité du gouvernement, le Comité consultatif des ressources en eau de l'Arctique, que j'ai pu obtenir récemment. J'ai présentement en main ce rapport, qui est daté du 8 février 1980. Je n'ai pas le temps d'en lire de longs passages, mais permettez-moi d'en extraire quelques conclusions et détails alarmants. Il y est dit notamment que:

Les mécanismes gouvernementaux de décision qui ont permis la construction d'installations terrestres d'appoint et le dragage de la baie McKinley et du littoral près de Tuktoyaktuk ne satisfaisaient pas aux normes minimales d'analyse et d'évaluation des répercussions d'ordre écologique.