

[Texte]

• 1705

**Mr. Charest:** Certainly, obviously most of the rulings I have had to deal with had to do with our environmental assessment review guidelines order, which is an Order in Council transformed into law by decisions of the courts.

We have had, just since I have been in this position, an important number of decisions. It's incredible, and I guess that is one element. There is a need for clarification there. I draw a distinction between the framework and what the laws are and what we do. There is a distinction between both. Constitutions are the framework. It's the *ossature*, it's the broad framework on which you rely, but it doesn't fill in the void. It's not because you have or affirm something in a constitutional document that that makes it happen. It's the legislation produced by Parliament that articulates and makes it happen.

That's where I draw a distinction, but I would say, certainly if I was asked for one area, that's one. It's very clear and certainly points to the need for us to produce legislation that will offer us a more predictable, more efficient system than the one we have now.

**Mr. Stevenson:** Yesterday we had Mr. Art Eggleton with us, the outgoing mayor of Toronto, and he spoke of some concern at times in major cities dealing with the federal government, and necessarily all the time dealing through the provinces on environmental issues. As we get to dealing with very significant environmental issues, I suppose we see it somewhat in water quality. We are certainly going to see, as we try to achieve our goals in CO<sub>2</sub> omissions, changes that will require some significant change in policy relating to how cities operate, and in transportation in particular around cities and within cities.

Do you feel the structure that is in place today is adequate? Do you foresee a time when the federal government might want to deal directly with a city in a streamlined fashion, whereas having the provinces involved at the same time might make more of a three-ring circus rather than a streamlined process?

**Mr. Charest:** You know, that's our challenge. We can't pretend the other levels of government are not there, and it's public pressure that commands us to work together with them in accomplishing certain objectives.

I think from a political methodology point we have to try to keep our eye on the ball to develop common objectives to which we then dedicate our jurisdictions. That's the challenge. I mentioned education a little while ago. I think if the government has to articulate it that way, there are common objectives that our country can identify to which we must dedicate our respective jurisdictions while not trying to replace each other in the exercise.

In the case of the city of Toronto, the challenge will be in the area of NO<sub>x</sub> and VOCs. We have three areas in the country that have been identified for a reduction, a 30% reduction at 1985 levels for the year 1999. The Toronto-Windsor-Montreal corridor is one; Saint John, New Brunswick, is another; and the Fraser Valley is the other one. That's one area, for example, that will require that co-operation.

[Traduction]

**M. Charest:** Certainement, la plupart des décisions dont j'ai dû m'occuper concernaient notre décret sur les directives d'examen de l'évaluation environnementale, c'est à dire un décret en conseil devenu loi à la suite d'une décision du tribunal.

Depuis que j'occupe ce poste, nous avons pris un grand nombre de décisions. C'est incroyable, et c'est sans doute un des éléments. Il est nécessaire d'expliquer. Je fais une distinction entre le cadre et ce que sont et ce que font les lois. Il y a une différence entre les deux. Les constitutions sont le cadre. C'est l'ossature, c'est le grand cadre sur lequel on s'appuie, mais le vide n'est pas rempli. Ce n'est pas parce que l'on affirme une chose dans un document constitutionnel qu'elle se produit nécessairement. C'est la loi élaborée par le Parlement qui va lui permettre de se concrétiser.

C'est là que je vois une différence mais si l'on me demandait de choisir un domaine, c'est bien celui-ci que je prendrais. C'est très clair et cela montre bien que nous devons établir des lois pour mettre en place un système plus efficace et plus prévisible que celui que nous avons actuellement.

**M. Stevenson:** Hier, nous avons reçu M. Art Eggleton, le maire sortant de Toronto, et il a parlé des difficultés que rencontrent parfois les grandes villes dans leurs rapports avec le gouvernement fédéral et en permanence naturellement avec les provinces sur les questions environnementales. Il s'agit parfois de problèmes d'environnement majeurs et nous nous en rendons compte avec la question de la qualité de l'eau. Au fur et à mesure que nous nous approchons de nos objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub>, nous allons certainement observer des changements qui exigeront d'importantes modifications des politiques régissant le fonctionnement des villes et le transport à l'intérieur des villes et en périphérie.

La structure en place vous paraît-elle adéquate? Pensez-vous qu'à un certain moment le gouvernement fédéral pourrait vouloir traiter directement avec une ville, de façon plus rationnelle, alors que si les provinces interviennent, c'est plus un cirque à trois pistes qu'un processus rationalisé?

**M. Charest:** Vous savez, le problème est là. Nous ne pouvons pas faire comme si les autres paliers de gouvernement n'existaient pas et c'est la pression de l'opinion publique qui nous ordonne de collaborer pour atteindre certains objectifs.

Du point de vue de la méthodologie politique, nous devons essayer de garder l'oeil sur la balle pour élaborer des objectifs communs auxquels nous pourrions ensuite nous consacrer. L'enjeu est là. J'ai cité l'éducation tout à l'heure. Il y a d'après moi des objectifs communs pour notre pays auxquels nos gouvernements respectifs doivent se consacrer sans essayer de se remplacer mutuellement au cours de l'exercice.

En ce qui concerne la ville de Toronto, la question à régler sera celle du NO<sub>x</sub> et des COV. Il y a trois régions dans le pays où une réduction s'impose, une réduction de 30 p. 100 aux niveaux de 1985 pour l'année 1999. Ce sont d'abord le corridor Toronto-Windsor-Montréal, puis St-John au Nouveau-Brunswick et enfin la Vallée du Fraser. Voilà donc un domaine, par exemple, où cette coopération sera nécessaire.