



Chambre des communes
CANADA

Comité législatif chargé du projet de loi C-30

CC30 • NUMÉRO 010 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 15 février 2007

Président

M. Laurie Hawn

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

Comité législatif chargé du projet de loi C-30

Le jeudi 15 février 2007

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC)): Comme nous avons le quorum, je déclare la séance ouverte.

[Français]

Bienvenue à la séance n° 10 du Comité législatif chargé du projet de loi C-30.

[Traduction]

Aujourd'hui, nous accueillons quatre témoins qui vont faire des exposés. De la Fondation David Suzuki, nous accueillons Dale Marshall, analyste des politiques, Programme des changements climatiques.

[Français]

et de la Direction de santé publique de Montréal, nous recevons Louis Drouin, responsable du Secteur de l'environnement urbain et de la santé, et Norman King, épidémiologiste, Secteur de l'environnement urbain et de la santé.

[Traduction]

Nous recevons également Aaron Freeman, directeur, politique, Protection environnementale du Canada, et, par téléconférence, Mme Dee Parkinson-Marcoux, à titre personnel.

Comme les témoins le savent peut-être déjà, nous leur accordons environ 10 minutes pour faire leur exposé. Essayez de ne pas dépasser cette limite. Essayez également de vous en tenir, dans vos exposés et vos réponses aux questions, au projet de loi C-30 dans le but de nous aider à renforcer cette mesure législative et à atteindre nos objectifs en matière de changements climatiques, de gaz à effet de serre et de pollution.

Sans plus tarder, nous allons commencer par la Fondation David Suzuki. Monsieur Marshall, la parole est à vous, et vous avez un maximum de 10 minutes.

M. Dale Marshall (Analyste des Politiques, Programme des Changements Climatique, Fondation David Suzuki): Merci, monsieur le président, et merci de me donner l'occasion de m'adresser au comité.

La pollution de l'air est évidemment un grave problème au Canada. Le smog a d'importantes conséquences néfastes pour la santé. Tout le monde est au courant des études qui montrent que des milliers de Canadiens sont morts prématurément à cause du smog. L'une des principales façons de lutter contre le smog et la pollution de l'air, et les problèmes de santé qu'ils causent, est de lutter contre les changements climatiques.

Les combustibles fossiles sont les principales sources d'une grande partie de la pollution de l'air au Canada et ils sont également la source des gaz à effet de serre. En luttant contre les changements climatiques, on réduit automatiquement la quantité de combustibles fossiles consommés, soit en étant plus efficace soit en adoptant des

sources d'énergie plus propres. Bien sûr, cela a pour résultat de réduire la pollution de l'air du même coup.

L'un des trois ingrédients du smog est la chaleur. Ainsi, si nous permettons que la planète et que nos villes continuent à se réchauffer, nous aurons davantage de smog. Nous avons déjà constaté ce phénomène à certains endroits, particulièrement dans le sud de l'Ontario, mais ailleurs au Canada également, comme à Montréal et dans le Lower Mainland.

Ce m'amène à ma première suggestion de modification au projet de loi C-30, qui consisterait à inclure dans le préambule une mention de l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Cet objectif est d'empêcher toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Le Canada a signé cette convention en 1992. Nous l'avons ratifiée et nous avons bien sûr ratifié le protocole qui en découle, en 1997.

Le deuxième amendement découle du premier, c'est-à-dire que pour empêcher les perturbations dangereuses du climat, il faut inscrire dans le projet de loi C-30 des cibles de réduction des émissions des gaz à effet de serre à court, moyen et long terme. Ces cibles doivent faire partie de la loi afin d'assurer la continuité de l'objectif en ce qui concerne à la fois les changements climatiques et nos problèmes de pollution de l'air urbain.

Ces cibles ne peuvent pas être des cibles d'intensité. Le seul moyen de lutter contre les changements climatiques est de réduire le niveau absolu des émissions. En gros, une cible d'intensité enlève toute transparence à ce que nous essayons de faire. Nous essayons de mesurer les gaz à effet de serre et de les réduire. Si nous exprimons cet objectif sous forme d'une réduction en rapport à l'activité économique, nous allons obscurcir les questions et nous ne pourrions pas nous concentrer sur ce que l'objectif devrait être.

Nous parlons de cibles à court, moyen et long terme. Nous avons déjà la cible à court terme, c'est le Protocole de Kyoto.

Toute cette discussion — devrions-nous ou ne devrions-nous pas, pouvons-nous ou ne pouvons-nous pas — autour du Protocole de Kyoto est absolument inacceptable. Le Protocole de Kyoto fait partie du droit international et le Canada est tenu de s'y conformer. Nous devrions atteindre ces cibles et ces objectifs. En outre, c'est une distraction inutile, car toutes les preuves indiquent que le Canada peut encore atteindre sa cible de Kyoto. Sans aucun doute. Mais nous devons nous mettre à la tâche. Nous devons mettre fin au débat.

Les gens qui refusaient d'admettre la science des changements climatiques ont changé de discours. Ils disent maintenant que ce n'est pas possible d'atteindre les cibles de Kyoto. Ce n'est pas un hasard. Pour surmonter cet obstacle, nous devons prendre des mesures immédiates pour réduire nos émissions.

Bien entendu, Kyoto n'est pas l'objectif ultime. Kyoto est une étape sur la bonne voie, celle de la lutte sérieuse aux changements climatiques.

Afin d'éviter une perturbation dangereuse du climat, qui, je le répète, est l'objectif ultime de la convention-cadre sur les changements climatiques, la science est très claire : nous devons commencer à réduire nos émissions. Nous devons stabiliser très rapidement les concentrations dans l'atmosphère pour ensuite les réduire de l'ordre de 80 p. 100 environ d'ici 2050. En gros, des cibles se situent dans une fourchette de 50 à 55 p. 100.

• (0910)

Pour que le Canada assume sa juste part de cette responsabilité, étant donné que nos émissions par habitant sont beaucoup plus élevées que celles de la vaste majorité des pays — en fait nous sommes parmi les pires à cet égard —, nos cibles de réduction devraient être de 80 p. 100 d'ici 2050. Bien sûr, lorsque l'on calcule à rebours à partir de cette date, cela donne une réduction de 25 p. 100 d'ici 2020.

L'Union européenne s'est déjà engagée à réduire ses émissions de l'ordre de 20 p. 100 d'ici 2020. Au départ, elle utilise moitié moins d'énergie que nous et émet beaucoup moins de gaz à effet de serre par personne. L'Union européenne s'engage non seulement à une réduction de 20 p. 100, elle a également annoncé qu'elle était prête à aller jusqu'à 30 p. 100 d'ici 2020 à la condition d'avoir des partenaires, dont le Canada. C'est le genre d'exemple que nous devons suivre. Je ne dis pas que nous devons être des chefs de file; je demande simplement que nous suivions ceux qui le sont plutôt que d'être des retardataires.

Cela m'amène tout naturellement à mon troisième amendement. Afin d'atteindre nos cibles à court, moyen et long terme, le gouverneur en conseil doit plafonner les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie. L'industrie produit 50 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre au Canada et devrait donc assumer 50 p. 100 de la responsabilité des réductions.

Il nous faut un système de plafond et d'échanges pour faire en sorte que l'industrie atteigne sa cible de Kyoto : 6 p. 100 sous des niveaux de 1990. Qu'est-ce cela représente — faisons le calcul. Prenons les émissions de l'industrie en 1990 et soustrayons 6 p. 100, puis comparons ce résultat aux projections pour 2010 en cas de statu quo, et cela nous donne 127 mégatonnes par année pour l'industrie. C'est l'effort qu'on devrait demander à l'industrie de faire pour assumer sa part de responsabilités dans la lutte aux changements climatiques.

Nous utilisons 1990 comme année de référence car c'est la méthode la plus juste. Cela permet de tenir compte des efforts des entreprises et des industries qui ont déjà pris des mesures pour réduire leurs émissions depuis 1990. Il y a des industries et des entreprises qui l'ont fait.

Voici un exemple pour illustrer de quelle manière l'industrie pourrait atteindre sa cible. Le gros du fardeau incomberait au secteur pétrolier et gazier, puisque ses émissions ont connu la plus forte croissance depuis 1990. Il y a quelques années, une association de l'industrie, la Petroleum Technology Alliance Canada, a publié un rapport dans lequel on indiquait que le secteur pétrolier et gazier pouvait réduire ses émissions de 29 mégatonnes par année chaque année à un coût net nul. Les entreprises récupéreraient chaque dollar investi pour améliorer leur efficacité sous la forme d'économies d'énergie. Cela représente près de la moitié de la cible du secteur pétrolier et gazier. Il ne lui en coûterait rien du tout pour réduire de moitié ses émissions. C'est absolument faisable. Lorsqu'elles sont réparties entre le secteur pétrolier et gazier, l'électricité et le secteur manufacturier, ces cibles sont absolument atteignables. Et c'est la plus grosse part de notre cible de Kyoto. Bien sûr, nous avons vu,

hier soir, à la Chambre, que nous avons une autre loi — en plus du droit international et d'une loi canadienne, qui prouve que le Parlement veut se mettre à la tâche et que c'est ce que les Canadiens souhaitent que vous fassiez.

Pour réussir, le Canada devra acheter des crédits internationaux. Malheureusement, nous avons attendu beaucoup trop longtemps pour pouvoir tout faire à l'intérieur de nos frontières. Certains ont dit que tous les crédits internationaux ne sont que de l'air chaud, ce qui est parfaitement ridicule. Le mécanisme de développement propre et l'application conjointe sont des projets qui produisent des réductions d'émissions certifiées. Ces réductions sont attestées par des tiers qui vérifient qu'il s'agit de réductions additionnelles à celles qui auraient été réalisées en cas de statu quo. En d'autres mots, ce sont des réductions d'émissions. Et, bien sûr, nous savons que les émissions produites n'importe où contribuent aux changements climatiques partout. De la même façon, les réductions d'émissions réalisées n'importe où dans le monde aident à lutter contre les changements climatiques.

En outre, il y a d'énormes possibilités économiques. Les industries canadiennes peuvent exporter leur énergie propre au moyen de ces mécanismes. D'autres le font. L'Union européenne en profite beaucoup, tout comme le Japon. Comme pour les autres interventions en matière de changement climatique, le Canada se laisse distancer. La lutte aux changements climatiques, y compris par l'achat de crédits internationaux, offre des possibilités que nous laissons échapper.

• (0915)

Pour en revenir à la santé de nos citoyens et de nos écosystèmes — et lorsque nous parlons de la pollution de l'air, c'est bien sûr ce qui nous préoccupe —, si nous nous intéressons à la santé à long terme des Canadiens, et si nous voulons assumer la responsabilité de la pollution que nous avons créée, nous devons nous attaquer de front aux changements climatiques. Cela aura une incidence immense sur la pollution de l'air dans nos villes et sur la santé des citoyens canadiens.

Merci, monsieur le président.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Marshall.

C'est maintenant au tour de M. Louis Drouin, de la Direction de santé publique de Montréal —

[Traduction]

Monsieur Warawa, vous avez un rappel au Règlement?

M. Mark Warawa (Langley, PCC): Oui, j'invoque le Règlement.

Je ne voulais pas interrompre le témoin, monsieur le président, mais je signale à nos témoins que nous avons différents thèmes: changement climatique, transport, établissement de cibles, scène internationale et pollution de l'air, qui est le thème d'aujourd'hui. Il y a aussi le thème du pétrole et du gaz et des grandes industries, il y a aussi les instruments, l'énergie, les émissions, la fiscalité.

Nous apprécions le témoignage que nous venons d'entendre, monsieur le président, mais la question de ce matin c'est la pollution. Une partie du projet de loi C-30 traite des niveaux de pollution et de la qualité de l'air intérieur et extérieur. Je sais que ces questions passionnent les témoins et ils ont fourni de bons témoignages, mais le sujet aujourd'hui c'est la pollution.

J'aimerais donc demander que les témoins s'en tiennent au sujet du jour. Merci de vos recommandations, mais veuillez s'il vous plaît respecter le thème de la séance.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Warawa. Vous avez raison. Le sujet aujourd'hui est la pollution de l'air; essayons donc de nous en tenir à cela.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le président, je suis un peu perplexe. Il me semble que le témoin a mentionné qu'il y a un lien clair entre les changements climatiques et la pollution de l'air.

Le président: Je suis d'accord. Les sujets se chevauchent. C'est inévitable. Néanmoins, je vous rappelle, comme certains membres du comité me l'ont rappelé, que nous sommes ici pour parler du projet de loi C-30 et des amendements à cette mesure législative. Aujourd'hui, nous mettons surtout l'accent sur la pollution de l'air.

Je vous demanderais donc à tous, témoins et membres du comité, de rester aussi ciblés que possible.

M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.): Monsieur le président, pour que les choses soient claires, pouvez-vous nous dire quelles parties de l'exposé d'après vous n'avaient aucun rapport avec la pollution de l'air.

Le président: Monsieur Holland, je ne veux pas que nous en discussions. Nous essayons d'avancer.

Ce n'est qu'un rappel amical, comme à toutes les séances, que nous devons nous en tenir au projet de loi C-30 et au sujet du jour qui est la pollution de l'air. Inévitablement, on s'éloignera de ce sujet, cela arrive toujours, et on le sait très bien. Mais tâchons de nous souvenir qu'aujourd'hui nous discutons principalement de la pollution de l'air et tâchons de ne pas trop nous éloigner.

Ne perdons plus de temps là-dessus.

[Français]

Monsieur Drouin, de la Direction de santé publique de Montréal, vous avez dix minutes, s'il vous plaît.

Dr Louis Drouin (responsable, Secteur de l'environnement urbain et santé, Direction de santé publique de Montréal): Je vous remercie de nous avoir invités à présenter la position de la Direction de santé publique de Montréal.

Comme médecins de santé publique, nous sommes fortement impliqués dans ces enjeux, dans notre région. Je vous rappelle que notre population est constituée de 1,8 million de Montréalais. En tant qu'intervenants en santé publique, nous considérons qu'il faut agir maintenant. En effet, on constate à Montréal que la pollution de l'air et les changements climatiques causent actuellement des problèmes de santé publique très significatifs. Les changements climatiques à venir vont les amplifier.

De façon plus spécifique — et vous avez déjà ces chiffres —, on note près de 1 540 mortalités précoces associées à la pollution de l'air. Nous avons fait des études, notamment chez les gens qui vivent aux abords des autoroutes. Nous avons observé un excès de 30 p. 100 des hospitalisations chez les quelque 50 000 à 75 000 personnes vivant dans un rayon de 50 mètres des autoroutes à Montréal. On a aussi constaté que les canicules créaient des excès de mortalité. Nous avons subi trois épisodes de chaleur accablante significative au cours des 20 dernières années. Les excès de décès étaient alors supérieurs à 100 ou 150 par jour. Selon les prévisions d'un consortium de recherche du Québec appelé Ouranos, la sévérité et la longueur des

épisodes de chaleur accablante sont appelées à augmenter de façon très significative d'ici 20 ans. On peut donc fort probablement s'attendre à vivre ce que l'Europe a vécu durant l'été 2003.

Le premier message que je vous livre est qu'il faut agir dès maintenant.

On connaît les solutions. Vous n'avez qu'à regarder celles mises en oeuvre présentement par la Communauté économique européenne. On connaît celles de l'État de la Californie également. Toutefois, pour mettre en oeuvre ces solutions, il faut une approche très intégrée, autant au niveau local, régional, national qu'international.

On sait maintenant que pour chaque dollar investi dans des technologies propres ou des stratégies efficaces, on récolte des bénéfices de trois dollars du côté de la santé. C'est ce que nos experts de la Californie nous ont dit lorsque nous avons assisté à une conférence internationale sur ce sujet. Il est payant d'investir de cette façon : le retour sur investissement est vraiment très intéressant.

Nous demandons que la Loi canadienne sur la qualité de l'air fixe des objectifs quantifiables sur l'air ambiant ainsi que sur les émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre. Il faut, lors d'une deuxième étape, établir un plan de gestion et des échéances précises de mise en oeuvre. Nous voulons aussi qu'il y ait des critères d'évaluation et une reddition de comptes auprès du public. Ce sont les éléments de base d'une loi efficace.

Pour ce qui est de l'article 103.07 du projet de loi C-30, nous recommandons plutôt d'intégrer les critères de l'OMS concernant, entre autres, les particules respirables, les oxydes d'azote, l'ozone et le dioxyde de soufre. Vous trouverez ces renseignements dans un document que nous vous avons remis aujourd'hui. Ces critères font consensus à l'échelle internationale, et nous voyons difficilement pourquoi le Canada n'adhérerait pas à l'atteinte de ces objectifs. On sait que l'atteinte de ces objectifs permettrait de diminuer de 15 p. 100 la mortalité au Canada. C'est très significatif.

Par ailleurs, à l'article 103.09, on dit que le gouvernement peut réglementer. Nous suggérons que le mot « peut » soit remplacé par le mot « doit ». Le mot « peut » est beaucoup plus faible juridiquement. Avec le mot « doit », ça devient une obligation.

•(0920)

Pour ce qui est des rejets de polluants provenant de sources fixes et mobiles, trois sources sont absolument cruciales, à savoir le transport, l'industrie électrique, et ce qu'on appelle en anglais les *power plants*. En ce qui a trait au respect du Protocole de Kyoto en matière d'émissions de gaz à effet de serre provenant de sources fixes et mobiles, les sources sont passablement les mêmes. Il s'agit des transports, des *power plants* et de l'industrie pétrolière. Ces sources génèrent plus de 60 p. 100 de nos émissions.

Si on examine la situation québécoise en particulier, on voit que 85 p. 100 des oxydes d'azote et 38 p. 100 des gaz à effet de serre sont attribuables au transport. Dans le cas de Montréal, le pourcentage est de 50 p. 100 en ce qui concerne les gaz à effet de serre. L'enjeu du transport est donc absolument essentiel.

Pour agir selon une approche intégrée, il faut plusieurs stratégies d'intervention : législation, incitatifs financiers, éducation et soutien à la mobilisation locale, notamment au niveau des groupes communautaires. Il faut agir aux niveaux local, régional, national et international, et interpeller plusieurs secteurs du gouvernement, soit l'énergie, le transport, l'industrie, l'agriculture et l'aménagement du territoire.

Dans le cas du transport, on vise principalement à diminuer le nombre de déplacements et de kilomètres parcourus et à améliorer le rendement des véhicules. Pour ce faire, il faut améliorer le financement du transport en commun. Au Canada, 85 p. 100 de la population est concentrée dans huit villes. On recommande aux autorités fédérales d'adopter l'équivalent du Plan Marshall en matière de financement du transport en commun. C'est ce dont on a besoin, en tant que grande ville, pour obtenir ce qu'on appelle un transfert modal de l'utilisation de la voiture individuelle vers l'utilisation du transport en commun.

On doit améliorer l'aménagement urbain, faire ce qu'on appelle en anglais du *Transit Oriented Development*, donc orienter la population vers le transport en commun ainsi que vers les transports actifs comme le vélo et la marche, d'où la notion des *walkable cities*.

On veut développer des alternatives à la voiture en solo, encourager le covoiturage et rendre les véhicules plus efficaces au moyen de règlements. Je vous donne comme exemple le règlement des 120 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, que la Communauté économique européenne vient d'adopter. C'est maintenant la norme dans l'industrie automobile européenne. En Californie, on en est à 128 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru. Je crois que le gouvernement fédéral peut et doit mettre en vigueur de telles dispositions.

Pour modifier les comportements, on doit également opter pour des incitatifs économiques au niveau de la population. Il faut rendre le transport en commun beaucoup moins dispendieux pour les étudiants ou les personnes les plus démunies, par exemple. À Perth, en Australie, où j'étais il y a deux ans, le transport en commun était gratuit au centre-ville. Dans de telles conditions, les gens l'utilisent.

Vous devez aussi opter pour des incitatifs économiques qui encouragent l'achat de véhicules beaucoup moins énergivores. Ces incitatifs sont très efficaces. C'est ce qu'on appelle des programmes de redevance-remise. Il faut surtaxer les grosses cylindrées et détaxer les petites. J'irais même plus loin en disant qu'il faudrait abolir la publicité sur les grosses cylindrées à la télévision. Les stratégies antitabac adoptées par l'entremise du gouvernement fédéral il y a quelques années allaient dans ce sens. Il s'agissait d'octroyer des incitatifs économiques et de bannir la publicité sur le tabac. Ça fonctionne, c'est efficace, et les gens adoptent les comportements souhaités.

Plusieurs villes européennes en sont à adopter une approche en matière de transport. On sait qu'en prenant ce genre de mesures, on fait des gains du côté de la santé, non seulement en améliorant la qualité de l'air ou en diminuant les gaz à effet de serre, mais aussi en rendant les gens beaucoup plus actifs.

Pour Santé Canada, l'obésité est la principale épidémie. Or, elle est intimement associée à une motorisation croissante de la population. Si les gens utilisent le transport en commun, ils marchent plus; ils sont donc en bien meilleure forme physique. On réduit ainsi les maladies cardiovasculaires.

Pour conclure, nous recommandons qu'un nouvel article soit ajouté au projet de loi. Celui-ci spécifie que le gouvernement du Canada doit s'assurer que l'ensemble des ministères du gouvernement fédéral adoptent les orientations nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par la loi et ses règlements.

Il s'agit d'une orientation de développement durable au niveau de chacun des ministères, soit des politiques sur le transport durable, l'agriculture durable et l'énergie durable.

● (0925)

C'est ce qui devrait nous amener à des solutions durables pour le Canada.

Disons, pour conclure, qu'il faut fixer des objectifs quantifiables sur les polluants de l'air et les émissions; déterminer un plan de gestion et des échéances précises; développer une approche intégrée à tous les niveaux, et rendre compte au public de l'atteinte des objectifs. Chaque dollar investi en rapporte trois en bénéfices sur le plan de la santé.

Agissons maintenant parce que la santé des Canadiens en dépend.

Je vous remercie beaucoup.

● (0930)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Drouin.

Il faudrait nous faire parvenir les deux autres documents qui ne sont pas dans les deux langues, afin qu'ils soient traduits.

Dr Louis Drouin: À l'arrière, on vous a laissé des documents intitulés *WHO guidelines*, qui portent sur les normes. Il y a également le rapport annuel de la Direction de la santé publique, intitulé *Le transport urbain, une question de santé*. Il est rédigé en français et en anglais. On vous a aussi remis un exemplaire d'une étude que nous avons réalisée sur les gens vivant en bordure des autoroutes; il s'agit du résumé.

Merci.

[Traduction]

Le président: Oui. Les avez-vous sous forme électronique? C'est très facile pour nous pour les envoyer à la traduction, c'est tout.

Dr Norman King (épidémiologiste, Secteur de l'environnement urbain et santé, Direction de santé publique de Montréal): Pour ce qui est du rapport de l'OMS, il y a, à la page 5, une adresse électronique où vous trouverez un rapport semblable. Je n'ai pas tout à fait le même format, mais c'est le même document. Par contre, le rapport sur les gens vivant en bordure des autoroutes n'est pas encore disponible en anglais et c'est pourquoi nous l'avons seulement en français.

Vous voudrez probablement le faire traduire.

Le greffier du comité (M. Chad Mariage): Vous pouvez me l'envoyer et je le ferai traduire.

Dr Norman King: Donnez-moi vos coordonnées après la réunion et je vous l'enverrai.

Le président: Merci beaucoup.

Très bien, nous passons maintenant à notre troisième témoin. Il s'agit de M. Aaron Freeman, directeur de la politique, Protection environnementale du Canada.

Monsieur Freeman, la parole est à vous.

M. Aaron Freeman (directeur, Politique, Protection Environnementale du Canada): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les membres du comité de m'avoir invité à comparaître pour discuter des dispositions du projet de loi C-30 qui traitent de la pollution de l'air. Je sais que le comité n'a pas beaucoup de temps, et je vais donc me concentrer sur les modifications que j'estime nécessaires pour que le projet de loi C-30 soit un outil efficace de lutte contre la pollution de l'air au Canada.

J'ai remis au greffier des suggestions d'amendements au projet de loi. Ces amendements sont conformes à ceux que les ONG ont déjà proposés au comité et je suis heureux de vous signaler que ces amendements rejoignent ceux formulés par d'autres secteurs, notamment par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, quoique nos vues divergent sur des questions comme celle de l'équivalence, que je serais heureux d'approfondir pendant la discussion.

Voici les amendements qu'il faudrait, d'après nous, apporter aux dispositions relatives à la pollution de l'air du projet de loi C-30. Premièrement, il faut établir des normes obligatoires en matière de qualité de l'air ambiant. Deuxièmement, il faut régler les émissions en vue de respecter les normes de qualité de l'air ambiant. Troisièmement, il faut donner au ministre de l'Environnement le pouvoir de désigner des zones importantes sur le plan de l'environnement qui sont particulièrement vulnérables à la pollution ou qui génèrent une pollution importante. Quatrièmement, il faut adopter le principe de la substitution pour réduire l'utilisation des substances toxiques. Cinquièmement, il faut supprimer du projet de loi C-30 les dispositions sur l'équivalence. Sixièmement, il faut établir une date limite pour l'entrée en vigueur de la loi. Je dirai un mot sur chacune de ces recommandations, mais je vais consacrer l'essentiel de mon temps à l'établissement de normes en matière de qualité de l'air.

À l'heure actuelle, il n'y a pas de normes obligatoires en matière de qualité de l'air au niveau fédéral. Nous avons de soi-disant normes pancanadiennes, mais elles sont entièrement volontaires. En revanche, les États-Unis et bon nombre d'autres pays industrialisés ont des normes nationales obligatoires pour protéger la santé de leurs citoyens et l'environnement. Au Canada, nous avons l'infrastructure juridique nécessaire pour appliquer de telles normes; jusqu'à présent, ce qui a fait défaut c'est la volonté politique.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-30 ne prévoit aucun calendrier pour l'établissement et l'atteinte des objectifs en matière de qualité de l'air. Le projet de loi C-30 modifie la LCPE afin que des normes nationales obligatoires en matière de qualité de l'air ambiant remplacent les normes volontaires actuelles. Ces normes seraient élaborées suite à un examen des normes appliquées ailleurs, comme aux États-Unis, dans l'Union européenne et, comme M. Drouin vient de le mentionner, celles de l'Organisation mondiale de la santé. Nous devrions viser à évaluer ou dépasser leurs pratiques exemplaires.

Les normes devraient être établies et appliquées dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la Loi sur la qualité de l'air, et la réglementation des émissions permettant de respecter ces normes sur l'air ambiant devrait être mise en oeuvre six mois après les normes. Les normes relatives à la qualité de l'air ambiant et les normes relatives aux émissions devraient faire l'objet d'un examen tous les cinq ans pour faire en sorte qu'elles restent conformes aux meilleures pratiques internationales.

Je vous signale que non seulement les normes pancanadiennes ne sont pas applicables, ce qui est leur principal défaut, elles sont en outre plus faibles que les normes appliquées ailleurs. Par exemple, la norme pancanadienne en matière d'ozone est huit fois moins sévère que la norme de l'EPA américaine.

Pour appliquer ces nouvelles normes, le ministre de l'Environnement devra créer des zones de surveillance de la qualité de l'air et des régimes de surveillance pour chaque zone. Ces zones peuvent correspondre à un comté ou une municipalité, comme c'est le cas aux États-Unis, ou un district de recensement. Le ministre rendrait public un rapport trimestriel sur les niveaux de polluants de l'air dans

chaque zone et indiquerait si les normes en matière de qualité de l'air ambiant sont respectées dans cette zone.

Les amendements au projet de loi C-30 stipuleraient que dans les cas où une zone ne respecte pas la norme de qualité de l'air ambiant en raison de la pollution transfrontalière — au Canada, dans la plupart des cas, il s'agirait de pollution provenant des États-Unis —, la norme d'émissions pour cette zone serait néanmoins celle qui assure le plus haut niveau de protection, même s'il n'est pas possible de la respecter. Lorsque la pollution provient d'une autre province, si les deux provinces ne réussissent pas à s'entendre pour régler le problème, le gouvernement fédéral devrait agir comme arbitre.

Nous proposons que le projet de loi soit modifié afin que le ministre de l'Environnement puisse exempter de l'application d'une norme d'émissions une zone donnée mais uniquement dans les cas où celle-ci causerait de graves difficultés économiques et ce, pour une durée limitée.

Le modèle que nous proposons s'appliquerait dans le cadre de l'approche d'équivalence qui existe déjà dans la LCPE. En pratique, les provinces négocieront probablement des ententes avec le gouvernement fédéral en ce qui concerne les normes de qualité de l'air ambiant et d'émissions.

Cela m'amène aux dispositions d'équivalence du projet de loi C-30. L'article 10 du projet de loi permet au gouverneur en conseil d'exempter une province de l'application de la réglementation fédérale. À l'heure actuelle, lorsqu'une telle exemption est accordée à une province, la LCPE oblige celle-ci à avoir une réglementation équivalente à la réglementation fédérale. Le projet de loi C-30 propose de remplacer la réglementation équivalente par un effet équivalent. En d'autres mots, les provinces pourront obtenir une exemption si elles peuvent établir que leurs mesures produisent le même effet que la mesure fédérale. Cette mesure vise à donner aux provinces la possibilité d'accorder des permis ponctuels, par installation, plutôt que de veiller à ce que toutes les installations d'un secteur donné respectent la même norme.

● (0935)

Il faudrait supprimer ces dispositions du projet de loi C-30 pour deux raisons importantes. Premièrement, le changement qu'elles apportent a pour effet d'affaiblir considérablement le pouvoir de réglementation que comporte la LCPE. En matière de pollution, il est essentiel de garder des normes nationales uniformes. La pollution franchit les frontières politiques et la formule imprécise d'« effet équivalent » risque fort de se traduire par un ensemble disparate de mesures provinciales visant les polluants transfrontaliers dont sont victimes les provinces ou États voisins. Il serait beaucoup plus efficace d'imposer une équivalence dans la réglementation pour obtenir un niveau uniforme de protection dans l'ensemble du pays. Je n'ignore pas les préoccupations de l'industrie quant à la dualité des autorités de réglementation, mais en édulcorant les dispositions sur l'équivalence comme le fait l'article 10, on se prive de la possibilité d'avoir une autorité de réglementation efficace.

La deuxième raison justifie le maintien de l'équivalence de réglementation : cette norme a été soumise au contrôle des tribunaux et nous savons qu'elle est saine au plan constitutionnel. La jurisprudence environnementale canadienne nous apprend malheureusement que lorsqu'on se hasarde en territoire inconnu en matière de séparation des pouvoirs, il en résulte inmanquablement un contentieux qui, s'il n'aboutit pas devant les tribunaux, réussit néanmoins à faire obstacle à l'administration de la législation environnementale. Le Parlement dispose d'un modèle d'équivalence dans l'actuelle LCPE qui a fait ses preuves. Il ne devrait pas prendre le risque d'un nouveau modèle qui se soldera inmanquablement par de coûteux procès.

L'arrêt le plus récent de la Cour suprême en la matière est celui d'Hydro-Québec. Les juges ont confirmé les dispositions de la LCPE sur l'équivalence, mais par une faible majorité seulement. Dans le cadre des pouvoirs fédéraux en matière criminelle, qui étaient invoqués par Hydro-Québec, plus une mesure juridique comporte de souplesse, plus sa validité risque d'être contestée en matière criminelle. Dans l'affaire d'Hydro-Québec, la validité de la LCPE a été contestée aux motifs de l'existence d'accords d'équivalence. En accordant plus de souplesse aux autorités de réglementation, le changement envisagé apporte la garantie quasi certaine de contestations futures dans ce domaine.

Le troisième groupe de modifications concerne le pouvoir de désigner des zones importantes. Le préambule de la LCPE consacre l'importance d'un régime axé sur les écosystèmes. En matière de pollution atmosphérique en particulier, il est essentiel d'identifier tout d'abord les écosystèmes les plus importants qui seront particulièrement visés par la loi.

Ainsi, c'est du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent que proviennent 45 p. 100 des polluants atmosphériques toxiques du Canada, et c'est là que se trouvent 58 p. 100 des établissements figurant dans l'inventaire national des rejets de polluants. On pourrait recourir à la désignation d'une « zone importante » pour proposer au Canada l'équivalent des engagements législatifs pris aux États-Unis pour faire face aux polluants toxiques et autres problèmes présents dans le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Comme les quatre grands partis politiques ont récemment promis, dans le cadre de la campagne électorale canadienne, de faire le ménage dans cette région, la désignation du bassin en tant que zone importante aux fins de la législation canadienne sur la pollution serait un bon point de départ. Les zones dont la désignation pourrait être envisagée à l'avenir devraient comprendre l'Arctique; c'est un écosystème extrêmement sensible et particulièrement vulnérable aux polluants persistants et bioaccumulatifs.

J'aimerais aborder brièvement deux autres modifications importantes. La première concerne le principe de substitution. Dans bien des cas, la façon la plus efficace de maîtriser la pollution consiste à remplacer les substances nocives par d'autres produits moins délétères. Actuellement, le projet de loi C-30, la LCPE et le plan de gestion des produits chimiques récemment annoncé par le gouvernement n'accordent pas à la substitution la place qu'elle mérite. Dans l'ensemble d'amendements que je propose, je précise les articles du projet de loi dans lesquels ce principe devrait être mis en oeuvre.

Mon dernier amendement vise à garantir l'imputabilité dans la loi en précisant qu'elle devra entrer en vigueur 90 jours après que le projet de loi C-30 aura reçu la sanction royale.

● (0940)

Mon mémoire donne des détails complémentaires sur tous ces amendements. J'espère que le comité les prendra en considération et qu'ils pourront servir de fondement à la protection de la santé et de l'environnement des Canadiens contre les effets délétères de la pollution.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Freeman.

Nous avons le texte de M. Freeman, mais uniquement en anglais. Nous allons donc le faire traduire avant de le distribuer.

Finalement, nous accueillons, en provenance de la merveilleuse Colombie-Britannique, Mme Dee Parkinson-Marcoux, qui a travaillé chez Suncor et qui a fait partie de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie.

Je vous remercie, madame Marcoux, de vous joindre à nous à une heure aussi matinale. Vous avez 10 minutes pour vous exprimer dans cette salle et sur les écrans. Nous vous écoutons.

Mme Dee Parkinson-Marcoux (à titre personnel): Merci beaucoup.

Comme je vous l'ai dit, je considère votre invitation comme un privilège. Je suis Canadienne et je ne suis pas ici pour représenter qui que ce soit ou quelque organisme que ce soit. C'est donc un véritable privilège que de pouvoir m'exprimer devant votre comité.

J'ai habité ou travaillé dans huit des dix provinces et dans l'un des territoires; j'ai également vécu à l'étranger, et je pense donc pouvoir parler de ce qui nous différencie ainsi que de ce qui nous rassemble. Il est question de pollution aujourd'hui, mais il devrait être question de tout le reste. Je tiens à dire que partout au Canada, les gens veulent la même chose. Ils veulent un air et une eau salubres, une alimentation saine et une énergie à prix abordable. On ne peut pas considérer un élément sans considérer aussi tous les autres. J'ai entendu l'un des intervenants précédents parler d'intégration. À mon avis, c'est le mot que vous devriez faire figurer en exergue.

Nous en sommes venus dans une certaine mesure à croire à la gratuité de l'air, de l'eau et de la terre, et nous nous attendons à obtenir l'énergie presque gratuitement. Je considère que si nous appliquons un certain modèle économique aujourd'hui, c'est essentiellement parce que nous en avons hérité de ceux qui, autrefois, disposaient d'un continent entier dont ils ont pu profiter. Nous avons bénéficié du luxe d'un continent nouveau disposant en abondance d'air pur, d'eau douce, de terres que l'on pouvait s'approprier, de ressources énergétiques immédiatement disponibles et nous pouvions nous permettre de traiter ces ressources comme si elles étaient gratuites. Mais ce modèle économique ne fonctionne plus aujourd'hui. Il n'a jamais été approprié, mais il est devenu totalement inapproprié aujourd'hui.

Actuellement, je gère mes entreprises comme je gérais Suncor autrefois. Dès le début des années 90, j'affirmais qu'il y avait cinq priorités à respecter et qu'en ne respectant pas intégralement les cinq, on se condamnait à l'échec. Si on en respecte parfaitement que quatre, on n'obtient toujours pas la note de passage. C'est la seule façon de faire des affaires, de gérer sa vie et ses activités.

Si la question vous intéresse, ces cinq priorités sont la santé et la sécurité des employés; le souci de l'environnement et de la collectivité; la productivité, d'où procède notre salaire, la qualité du service et l'attention portée à la clientèle; et la rentabilité, qui nous permet de rémunérer nos bailleurs de fond. Voilà sur quoi doit porter l'attention et c'est de cette façon qu'il faut travailler. On a cessé de croire qu'on pouvait impunément porter atteinte à l'intégrité physique des employés, travailler de façon non rentable ou se débarrasser dans la cheminée du dioxyde de soufre ou de tout autre polluant atmosphérique.

J'ai constaté que lorsqu'on amène les gens à penser de façon intégrée, ils commencent à agir de façon intégrée. Voilà ce que je vous demande de prendre en considération dans l'étude du projet de loi.

Ce qui y fait le plus défaut, c'est avant tout des objectifs précis. Nous parlons de cibles, mais ce dont il faudrait parler, c'est des véritables objectifs du projet de loi, qui nous permettront de nous élever au-dessus des divergences politiques et régionales et de nous faire une idée précise de l'orientation que nous prenons. Ensuite, il faut penser à long terme, sans pour autant renoncer à agir dans l'immédiat.

Une fois qu'on a fixé ces objectifs, il faut travailler avec les entreprises et les gens pour déterminer des cibles à atteindre. La plupart de nos cibles existent déjà. Il existe dans le monde entier des normes dont nous pouvons nous inspirer sans qu'il faille en discuter indéfiniment. Il faut proposer une structure dans laquelle tout le monde pourra évoluer et faire ce qu'il faut pour atteindre les cibles et les objectifs à long terme.

À ce propos, je tiens à vous dire que trop souvent, cette structure ne reçoit pas suffisamment d'attention, parce que nous considérons l'environnement comme un domaine que nous traitons correctement, comme s'il était distinct de tous les autres éléments de notre pays. Je ne pense pas que ce soit la bonne façon de procéder.

Au cours de votre étude, il importe que vous teniez compte de tout ce dont nous nous servons pour gérer le pays. Le régime qui a le plus d'effet sur l'utilisation des ressources, que ce soit dans l'entreprise ou chez les particuliers, c'est le régime fiscal. Il est important qu'on envisage une refonte de ce régime et qu'on cesse de taxer tout ce qu'il y a de meilleur dans la vie, que ce soit les revenus, l'épargne ou le travail, et que l'on commence à taxer la consommation.

Je ne parle pas ici d'un point de vue moral. Ce que je propose permettra aux gens qui veulent acheter un VUS d'en acheter un. La seule différence, c'est qu'ils devront en payer le prix. Quand on a un choix à faire, il faut savoir qu'on va devoir payer pour avoir le privilège de consommer davantage de ressources terrestres, et que dans la vie, il n'y a rien de gratuit.

● (0945)

Vous considérerez peut-être mes propos comme le vibrant plaidoyer d'une simple citoyenne, mais je tiens à vous dire que vous ne pouvez pas considérer vos objectifs, vos cibles et les politiques que vous voulez mettre en place sans penser parallèlement à la façon dont le pays est géré et aux effets pervers de notre régime fiscal, qui est devenu tout à fait incompatible avec le genre de pays auquel nous aspirons.

Je ne voudrais pas dépasser mes dix minutes, car vous avez bien d'autres experts que moi. Je vous invite simplement à penser de façon intégrée et à vous servir du projet de loi pour amorcer un changement dans la façon dont nous concevons notre régime fiscal et économique au Canada. Nous mettrons ainsi notre pays sur la voie de la réussite.

Je vous remercie du temps que vous m'avez consacré. C'est pour moi un véritable privilège que d'avoir pu faire cette déclaration. Je suis prête à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Marcoux. Vous êtes beaucoup plus qu'une citoyenne ordinaire. Vous avez une formidable expérience et nous apprécions beaucoup votre contribution. Je suis sûr qu'on va vous redonner la parole à l'occasion des questions, qui vont commencer immédiatement par segments de sept minutes. Écoutons tout d'abord M. Holland.

M. Mark Holland: Merci, monsieur le président. J'adresse mes remerciements à tous les témoins.

Je vais commencer par un rappel au Règlement qui, à mon sens, fait partie intégrante du problème. Il me semble important d'affirmer — et il faudra s'en souvenir tout au long de notre démarche — qu'il existe un lien essentiel entre les changements climatiques et la pollution. M. Marshall a cité l'exemple du smog pour montrer comment le réchauffement de la planète se répercute sur tous les problèmes. Ses propos étaient tout à fait pertinents à la question dont nous sommes saisis.

Je vais commencer en m'adressant à vous, monsieur Marshall. J'ai relevé quelques sujets dont vous n'avez pas parlé et que d'autres membres du comité ont soulevé. Vous avez mentionné les cibles assignées aux entreprises en fonction d'un volume global d'émissions et non pas en fonction de leur intensité. Vous avez parlé de l'imposition d'un plafonnement, de la création d'un système d'échange et de l'utilisation des crédits internationaux à l'intérieur de divers régimes, comme le mécanisme pour un développement propre.

J'aimerais avoir votre avis sur l'importance et l'utilité des subventions; sur l'investissement fédéral en recherche et en développement; ainsi que sur une taxe qui frapperait les émissions de gaz à effet de serre, comme certains l'ont proposé, une taxe neutre quant au revenu, et sur l'importance et l'utilité de ces différents thèmes.

M. Dale Marshall: En ce qui concerne le financement du développement technologique, l'OCDE et la commissaire à l'environnement ont déclaré que ces formes de financement incitatif peuvent jouer un rôle dans la lutte contre les changements climatiques, mais que le Canada leur a donné trop d'importance et qu'il faudrait s'orienter également vers la réglementation et les mesures financières de dissuasion.

Le financement du développement technologique est important, mais je dirais qu'il est d'ordre secondaire par rapport aux mesures qui faut prendre pour réduire les émissions.

En ce qui concerne une éventuelle taxe sur le carbone, elle pourrait avoir pour corollaire un plafonnement et un système d'échange. Au lieu de fixer un prix sans savoir exactement à quelle réduction des émissions on va parvenir, on pourrait, grâce à un plafonnement et un système d'échange, imposer des limites, même si l'on ne sait pas exactement quel sera le prix du carbone.

Nous préférons la mise en place d'un plafonnement et d'un système d'échange dans l'industrie canadienne, parce que nous savons quels en seront les effets. Le plafonnement est concret, il est chiffré. Nous savons de combien nous allons réduire les émissions.

La formule permet également à chaque industrie de s'adapter à sa façon. Certaines d'entre elles ont de nombreuses solutions peu coûteuses à portée de main; j'en ai mentionné une concernant l'industrie pétrolière. Elles ont de nombreuses possibilités pour réduire leurs émissions, certaines solutions sont peu coûteuses, et d'autres sont même rentables. Pour d'autres industries, il sera plus difficile de réduire les émissions. C'est pourquoi le mécanisme d'échange est très important.

Toutes les analyses économiques montrent qu'un plafonnement et un système d'échange vont effectivement nous permettre d'atteindre nos objectifs au moindre coût économique.

• (0950)

M. Mark Holland: Bien, merci. Voilà des indications très utiles.

J'aimerais maintenant m'adresser à vous, monsieur Drouin. Êtes-vous prêt à reconnaître avec moi qu'il existe, en matière de transport, toute une hiérarchie de priorités pour faire face aux besoins des transports en commun et pour convaincre les Canadiens de les utiliser davantage? Je suis d'accord avec vous. Les transports en commun devraient être prioritaires.

Êtes-vous d'accord pour dire que la priorité absolue concerne la structure des collectivités? En effet, lorsqu'une ville couvre une distance énorme et qu'elle n'a pas véritablement de centre, il est très difficile d'y organiser les transports. En fait, c'est carrément impossible. La priorité absolue devrait donc être accordée à la structure des collectivités.

Deuxièmement, même lorsqu'on dispose d'une bonne structure urbaine, il faut une infrastructure matérielle que les gens puissent utiliser. La deuxième priorité doit donc être accordée à l'infrastructure matérielle, autrement dit aux autobus, au réseau de métro et à tout ce qui permet aux gens de se déplacer.

La troisième priorité devrait aller au coût d'utilisation des moyens de transport. À cet égard, il devrait même y avoir une hiérarchie pour réduire le prix de l'accès au réseau de transport. Quand quelqu'un veut accéder à un réseau, cet accès devrait être gratuit ou beaucoup moins coûteux, et le plus bas niveau de priorité devrait être accordé au crédit d'impôt qui peut être obtenu un an plus tard, et qui devrait avoir le plus faible effet incitatif.

Il y a une chose dont nous n'avons pas beaucoup parlé. C'est, par exemple, la possibilité, par l'intermédiaire des fonds destinés aux infrastructures ou du remboursement de la taxe sur l'essence, de faire face aux besoins prioritaires pour financer les infrastructures tout en aidant les collectivités à se développer harmonieusement.

Si vous êtes d'accord avec moi sur cette hiérarchie, pensez-vous que ces priorités devraient déterminer nos décisions en matière de transport urbain?

Dr Norman King: Je vous remercie de votre question.

On dirait que vous avez pris connaissance de notre rapport annuel sur les transports urbains et la santé publique, car c'est résolument la formule que nous préconisons.

En fait, je voudrais répondre à la question précédente concernant les progrès technologiques. Ils sont souhaitables, mais à défaut d'une approche intégrée comme celle dont a parlé M. Drouin, ils restent insuffisants.

Effectivement, nos villes doivent être conçues d'une façon qui incite leurs habitants à utiliser les transports en commun. Nous sommes tout à fait d'accord sur cette approche.

En ce qui concerne les coûts, M. Drouin a parlé de mesures financières incitatives et dissuasives. Par exemple, la taxe sur

l'essence devrait être consacrée au financement des transports en commun.

Un prix d'accès plus modique, par opposition à l'obtention d'un crédit d'impôt à un an d'intervalle, aurait un effet incitatif beaucoup plus marqué en matière d'utilisation des transports en commun.

Je pense que la planification urbaine dont vous avez parlé, qui s'organise en fonction des transports en commun, est la clé de l'avenir.

• (0955)

M. Mark Holland: Quelles sont les mesures les plus souhaitables que le gouvernement pourrait prendre au niveau fédéral tout en respectant la compétence des autorités provinciales et les politiques municipales d'aménagement du territoire pour favoriser ce type de développement?

Le président: Une courte réponse, s'il vous plaît.

Dr Louis Drouin: Nous en avons beaucoup débattu à Montréal. Le principal problème est celui du financement des transports en commun.

Quand on regarde ce qui se passe en Europe ou même aux États-Unis, on voit que l'essentiel des fonds provient du gouvernement supérieur. En Europe, au moins 85 p. 100 du coût d'exploitation des métros et des chemins de fer vient des niveaux supérieurs de l'État.

À Montréal, nous avons beaucoup consulté avant d'adopter ce rapport. Nous sommes allés dans tous les quartiers de la ville. Que nous ont dit les gens? Ils disent qu'ils sont prêts à prendre les transports en commun si ceux-ci sont accessibles, sûrs, confortables et ponctuels.

Nous n'avons pas le même système à l'ouest de l'île de Montréal ni dans l'est de la ville. Nous avons commencé à installer des chemins de fer à Laval, mais le gros problème est toujours celui du financement. Comme vous le savez, la fiscalité municipale ne suffit pas à financer ce genre de projet.

Par ailleurs, il faut aussi surveiller ceux qui gèrent —

Le président: Il faut conclure, monsieur Drouin.

Dr Louis Drouin: Il faut donc tout faire en même temps.

Le président: Bien. Merci beaucoup.

Je suis désolé, mais il faut passer à la suite.

[Français]

Monsieur Bigras, la parole est à vous pour sept minutes, s'il vous plaît.

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Merci beaucoup.

Monsieur Drouin, j'ai lu votre mémoire, votre présentation. Ce que je retiens de la tendance générale de votre mémoire, c'est que vous proposez ni plus ni moins qu'un changement de philosophie dans tous les domaines. Et ça, je pense que c'est tout à votre honneur.

J'insisterai sur le secteur des transports parce que c'est l'aspect sur lequel vous mettez le plus l'accent dans ce mémoire. Lorsque je lis l'avis d'intention du gouvernement par rapport au projet de loi C-30, en ce qui a trait à la qualité de l'air, je lis que :

Le nouveau gouvernement du Canada continuera à élaborer et à mettre en application des règlements visant à réduire les émissions des véhicules, des moteurs et des carburants qui produisent du smog et des pluies acides, en harmonie avec les normes de l'Environmental Protection Agency, (EPA) des États-Unis.

Ma question est la suivante. Vous nous avez parlé tout au long de votre mémoire de ces normes adoptées par la Communauté européenne. Est-ce que, selon vous, les normes en vigueur à l'EPA sont suffisantes pour bien lutter contre le smog, entre autres?

Dr Louis Drouin: Je ne connais pas spécifiquement les normes de l'EPA, mais je sais qu'elles sont plus sévères que ce qui existe actuellement au Canada. Je vous recommanderais plutôt les normes du California Air Resources Board, en ce qui touche les véhicules moteurs. Elles sont, à mon avis, l'exemple à suivre au Canada. Ces normes contrôlent notamment les émissions d'oxyde d'azote, le NOx, les émissions de particules respirables et certains composés organo-volatiles. Ces trois constituants sont principalement responsables du smog durant l'été. En été, le smog est photo-chimique, associé aux oxydes d'azote mélangés aux composés organo-volatiles, au soleil et à la chaleur. C'est ainsi qu'on obtient la production d'ozone. L'hiver, le smog n'est pas l'ozone, ce sont les particules fines, les 2,5.

Ce qu'il faut ajouter — et ce que je lis dans le projet de loi C-30 le permet —, c'est qu'on peut aussi réglementer les émissions de gaz à effet de serre. C'est ce qu'il faut faire, comme la Californie l'a fait en adoptant la norme de 128 grammes au kilomètre, et comme l'a fait la Communauté économique européenne la semaine dernière en adoptant la norme de 120 grammes de CO2 par kilomètre parcouru.

Ceci va aider, mais c'est insuffisant. Pourquoi? Il y a actuellement, par exemple à Montréal, 40 000 véhicules de plus qui s'ajoutent chaque année au parc métropolitain de véhicules. En cinq ans, cela représente 200 000 véhicules de plus. Donc, oui, il faut jouer sur la technologie du véhicule, mais il faut aussi jouer sur le mode de transport. Il faut amener les gens à utiliser d'autres moyens que la voiture pour aller travailler, notamment dans les grands centres urbains densément peuplés. Je pense entre autres au 10 villes canadiennes où est concentrée 85 p. 100 de la population. C'est ce que nous vous avons expliqué un peu plus tôt. Alors, il faut agir sur ces deux plans simultanément.

•(1000)

M. Bernard Bigras: Excellent. À la page 6 de votre document, vous nous dites qu'il faut « fixer des objectifs quantifiables sur l'air ambiant et sur les émissions des polluants et des GES ». Vous nous dites aussi qu'il nous faut des échéanciers précis. Le seul échéancier que je vois dans le projet de loi C-30, c'est un échéancier qui nous amène à l'an 2050.

Croyez-vous qu'il devrait y avoir des objectifs quantifiables à plus court terme, particulièrement sur le plan de la réduction des GES?

Dr Louis Drouin: Absolument. Ce qu'on a étudié, c'est ce qui se fait de mieux sur le plan international et, je le répète, en Californie, au sein de la Communauté économique européenne. On a eu des experts qui nous ont présenté tout cela à Vancouver, dans le cadre de NERAM, le Network for Environmental Risk Assessment and Management. Or, ce qu'on voit, globalement, ce sont des cibles de trois ou de cinq ans, étape par étape, avec l'obligation d'entraîner des résultats. Je pense que pour la population canadienne, c'est beaucoup plus concret parce qu'on voit qu'il y a vraiment une volonté politique d'action et de résultat. Un échéancier qui s'étale sur 50 ans, c'est pas mal long.

M. Bernard Bigras: Le Québec a-t-il une réglementation sur la qualité de l'air, et depuis quand?

Dr Louis Drouin: Oui, le Québec a une réglementation, qui est en cours de révision actuellement.

M. Bernard Bigras: D'accord. En quelle année, approximativement, la première réglementation a-t-elle été adoptée?

Dr Louis Drouin: À la fin des années 1970 ou au début des années 1980. On a également une réglementation qui touche la communauté montréalaise, la Communauté urbaine de Montréal.

M. Bernard Bigras: Monsieur Freeman, vous nous avez parlé de l'équivalence des réglementations, un sujet sur lequel vous revenez souvent dans votre mémoire.

Je vous poserais une première question. Au sein de votre groupe, y a-t-il eu de la dissidence, au Québec, en ce qui a trait à des modifications à ce système d'équivalence? Si c'est le cas, j'aimerais que vous me nommiez les groupes dissidents.

[Traduction]

M. Aaron Freeman: Je fais partie de l'organisme Protection environnementale du Canada, dont j'exprime le point de vue. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Il existe déjà dans la LCPE un modèle efficace qui a fait ses preuves devant les tribunaux; c'est le modèle de l'équivalence, et je ne vois aucune raison d'y renoncer. Ce modèle peut être très efficace pour atteindre les objectifs canadiens en matière de qualité de l'air.

[Français]

M. Bernard Bigras: Supposons qu'on demande une modification à la loi de façon à obliger le gouvernement fédéral à se conformer à la réglementation la plus rigoureuse en place dans l'une ou l'autre province. Croyez-vous que ce principe d'équivalence pourrait fonctionner dans les deux sens?

M. Drouin vient de dire que le Québec s'est doté d'une loi sur la qualité de l'air à la fin des années 1970. Or, les règlements de cette loi sont actuellement en cours de révision. On est donc en train de réviser une réglementation déjà existante. Croyez-vous que le Canada pourrait s'inspirer de cela. Il ne s'agit pas simplement de dire *Canada knows best*.

On est en train de réévaluer une loi sur la qualité de l'air, et ce, près de 30 ans après son adoption. Croyez-vous que le principe d'équivalence devrait fonctionner dans les deux sens?

[Traduction]

M. Aaron Freeman: Vous pensez à une formule ascendante. Tout à fait, et en vertu du modèle d'équivalence de la LCPE, les provinces ont toute latitude pour imposer des normes plus exigeantes. Au Canada, les provinces et territoires ont la possibilité d'imposer une norme plus rigoureuse que la norme fédérale. Le modèle d'équivalence a pour effet d'empêcher qu'une province ou un territoire ne tombe en deçà d'une certaine norme. Pour le reste, ils sont parfaitement libres.

[Français]

M. Bernard Bigras: La loi fédérale devrait-elle inclure des normes aussi élevées que celles d'une province où ces normes sont appliquées? Comprenez-vous ce que je veux dire?

•(1005)

[Traduction]

M. Aaron Freeman: Nous souhaitons que l'on révisé tous les cinq ans les normes sur les émissions et les normes sur la qualité de l'air ambiant afin de les maintenir au plus haut niveau à l'échelle mondiale, ou du moins à l'échelle de l'Amérique du Nord. La révision devrait porter également sur les normes provinciales. Il est tout à fait possible qu'une province qui applique une norme supérieure, comme vous l'évoquez, réussisse à tirer la norme fédérale vers le haut.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Cullen, pour sept minutes.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à M. Freeman.

On a beaucoup parlé du gouvernement qui veut rendre l'air plus propre grâce au projet de loi C-30, mais lorsqu'on examine ce projet de loi ainsi que l'avis d'intention, on n'y trouve aucun détail sur les normes qui seront mises en vigueur. Est-ce que quelque chose m'a échappé? Dans sa version actuelle, le projet de loi est-il assez précis en matière de normes? M. Drouin a évoqué à juste titre la nécessité d'améliorer les normes sur la qualité de l'air pour réduire les coûts afférents à la santé et pour obtenir d'autres avantages.

M. Aaron Freeman: L'article 103.07, à la page 13 du projet de loi, prévoit que les objectifs en matière de qualité de l'air doivent être définis dans les trois ans qui suivent l'entrée en vigueur de la loi.

M. Nathan Cullen: Donc, trois ans après l'entrée en vigueur de la loi —

M. Aaron Freeman: On aura des objectifs en matière de qualité de l'air, mais il n'est nullement question, dans le projet de loi, de la concrétisation de ces objectifs ni des normes concernant les émissions qui permettront de les atteindre. Tout ce qu'on nous propose, c'est en quelque sorte la reconnaissance statutaire de quelque chose qui devrait sans doute ressembler à des normes applicables à l'échelle du Canada.

M. Nathan Cullen: Mais cela ne figure pas noir sur blanc dans le projet de loi. On nous demande donc, en quelque sorte, un acte de foi. Selon la formulation actuelle du projet de loi, il y aura un objectif d'ici trois ans, mais nous ne savons pas de quoi il s'agira ni comment cet objectif sera concrétisé.

M. Aaron Freeman: Il n'y a pas de mesures d'application.

M. Nathan Cullen: Quittons ce sujet pour l'instant.

Monsieur Marshall, vous avez fait le rapport, comme l'ont dit mes collègues entre, d'une part, l'ensemble des émissions et, d'autre part, les deux questions de la qualité de l'air et des changements climatiques. Les opinions divergent quant à la question qu'il faut traiter en priorité. Pensez-vous qu'on puisse aborder les deux en même temps?

Parlons un instant de la question de l'intensité. Actuellement, le gouvernement envisage des normes d'intensité pour le volume de pollution autorisé, afin de le mesurer; c'est-à-dire qu'on va s'en remettre à l'intensité des émissions au lieu de leur imposer un plafonnement.

Le ministère des Ressources naturelles prévoit que d'ici 10 ans, l'intensité dans le secteur du pétrole et du gaz va s'améliorer de 30 p. 100 si la production actuelle se poursuit, mais on prévoit qu'elle va quadrupler, sinon quintupler. Quelles en seront les

conséquences en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique si l'on se fie à l'intensité?

M. Dale Marshall: En fonction de ces chiffres, si on améliore l'intensité de 30 p. 100 et que l'on double simplement la production des sables bitumineux, il y aura une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Si la production est multipliée par trois, quatre ou cinq, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre sera très importante.

M. Nathan Cullen: Je suppose qu'il en va de même pour les contaminants atmosphériques cancérigènes.

M. Dale Marshall: Oui, absolument.

M. Nathan Cullen: Vous avez fait référence à une étude émanant d'une partie du secteur pétrolier et gazier qui prétend avoir une réduction de 29 mégatonnes à portée de la main. Pourquoi une société refuserait-elle d'investir afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et de contaminants atmosphériques si elle a la possibilité de les réduire et que, de son propre aveu, il ne lui en coûtera rien?

M. Dale Marshall: J'ai deux choses à vous proposer en réponse. Tout d'abord, les sociétés ne sont pas obligées de le faire. Par conséquent, lorsqu'une société envisage d'investir, elle se demande s'il faut investir dans des mesures de réduction des émissions qui n'auront pas d'incidence sur ses revenus, ou s'il faut au contraire investir afin de produire davantage de pétrole et de gaz qui vont lui rapporter des profits. D'un point de vue commercial et au niveau du bilan de l'entreprise, il est préférable de continuer à investir dans l'augmentation de la production si l'entreprise ne subit aucune contraintes afférente à la lutte contre les changements climatiques.

•(1010)

M. Nathan Cullen: Voici maintenant une question pour Mme Parkinston-Marcoux.

Vous avez travaillé dans le secteur pétrolier et vous avez une grande expérience des coûts de la pollution actuelle, dont vous avez parlé dans votre exposé initial. Quel est actuellement le coût réel des émissions de gaz à effet de serre et des autres polluants atmosphériques pour la grande industrie?

Mme Dee Parkinson-Marcoux: Vous respectez les normes environnementales; en fait, vous dépassez ces normes et vous payez les coûts associés à ce dépassement. C'est une chose dont doivent tenir compte les entreprises. Il faut donc trouver une autre raison pour justifier le dépassement des normes qu'on a établies, qui visaient à créer des règles du jeu uniformes pour tous —[*Note de la rédaction: Difficultés techniques*]

Peu importe, à mes yeux, ce n'est tout simplement pas acceptable. Nous allons donc trouver une façon de le faire pour que nous en tirions un avantage financier. Il faut éviter que le simple fait de faire preuve d'innovation et de dépasser les exigences législatives nous coûte trop cher. Mais la plupart des intervenants ne penseront pas de cette façon, parce qu'en fait, dépasser les normes les pénalise.

M. Nathan Cullen: Donc, dans les cas outre le vôtre, parce que vous semblez être plutôt une exception, lorsqu'on pense aux cinq priorités que vous avez énumérées — J'essaierai de trouver une analogie pour décrire ce qu'est le système actuel.

Dans l'ancien temps, pour les entreprises, il n'existait aucune norme de santé et de sécurité, et si un employé était blessé, cela coûtait pratiquement rien, il suffisait simplement de le remplacer. Les choses ont changé lorsque les gens ont commencé à tenter des poursuites. Puis, il semblait simplement logique d'investir dans des normes de santé et de sécurité et dans la formation des employés afin d'éviter ce genre de coût.

Ce qu'on propose maintenant n'est-il pas une forme d'internalisation des coûts associés à la pollution? Il s'agit simplement d'intégrer ces coûts dans la marge de profit des entreprises qui créent de la richesse mais qui sont également à l'origine de la pollution?

Mme Dee Parkinson-Marcoux: C'est la façon d'internaliser ces coûts. C'est justement ce que j'essaie de vous encourager à envisager lorsque vous voulez mettre sur pied une structure pour l'utilisation du bassin atmosphérique, tout comme il existe des sanctions pour l'utilisation des bassins hydrographiques ou du territoire. Vous devez payer.

Celui qui paiera tout compte fait, c'est le consommateur. Ces coûts lui seraient transférés. C'est pourquoi je crois qu'il nous faut envisager une taxe à la consommation, de sorte que les gens soient vraiment conscients du fait que lorsqu'ils achètent une source d'énergie ou une autre, le coût qu'ils paient reflète l'utilisation de nos ressources naturelles, ce qui inclut l'air et l'eau, pas simplement les minéraux et le territoire.

M. Nathan Cullen: Oui, c'est plutôt intéressant d'essayer de trouver une façon d'établir les coûts de cette consommation.

Ma dernière question s'adresse à M. Drouin. Vous venez de dire qu'un dollar investi dans le secteur de l'efficacité énergétique rapporte 3 \$ en bienfaits pour la santé. Ainsi, lorsqu'une compagnie pollue l'atmosphère, ce qui entraîne des problèmes de santé donc des coûts, qui doit payer la note pour ces soins de santé?

Dr Norman King: Quand on dit qu'un dollar investi rapporte 3 \$ en bienfaits, nous ne parlons pas simplement d'un dollar d'investissements industriels. C'est un dollar d'incitatif, de planification gouvernementale, de coûts pour le gouvernement, parce que les coûts associés aux soins de santé doivent être payés. Ils sont calculés de toutes sortes de façons, mais les premiers dollars associés aux soins de santé sont payés par l'État, par nos régimes d'assurance-maladie et autres. Il y a également d'autres problèmes au niveau de la perte de productivité et des décès. Tous ces éléments entrent en ligne de compte et c'est donc une analyse globale qui démontre du point de vue économique qu'un investissement dans ce secteur est rentable.

M. Nathan Cullen: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Warawa, vous disposez de sept minutes.

M. Mark Warawa: Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Madame Parkinson-Marcoux, vous avez mentionné cinq éléments qui doivent être bien faits. Un d'entre eux m'a échappé. Vous avez parlé de la santé des employés, du soin de l'environnement, de la productivité et de la rentabilité. Quel était le cinquième élément?

Mme Dee Parkinson-Marcoux: La qualité — en d'autres termes, prendre soin de votre consommateur. Dans le cas qui vous occupe, des citoyens du Canada. Les consommateurs du gouvernement, ce sont nous, les citoyens.

M. Mark Warawa: Merci.

À votre avis, existe-t-il des technologies qui sont absolument nécessaires si l'on veut avoir un environnement plus propre, des technologies qui doivent être mises au point ou que les consommateurs devraient être encouragés à utiliser?

Mme Dee Parkinson-Marcoux: Il est clair que si vous établissez une structure et une cible que les gens peuvent comprendre, sachant que nous voulons atteindre un objectif à long terme — par exemple, des systèmes à circuit fermé — à ce moment-là vous prévoyez dans le régime fiscal des mesures qui encouragent les gens à prendre les bonnes décisions, vous appuyez donc les technologies novatrices, comme le gouvernement l'a fait dans le cadre de la Fondation canadienne pour l'innovation ou Technologies du développement durable Canada. Il s'agit de trouver des technologies qui nous permettront d'atteindre nos objectifs à long terme. Il nous faut agir dès maintenant.

Nous créons donc des structures fiscales ou des systèmes de subventions pour encourager les gens à agir. Actuellement, le système économique n'appuie pas ce que j'appellerais des projets à risque élevé et à forte rentabilité éventuelle, lorsque ces projets en sont à leurs premiers balbutiements, lorsqu'ils sont peu rentables. Ainsi, le système de financement du gouvernement, cette pierre angulaire qui nous permet d'évaluer la rentabilité économique, peut être mis à contribution pour nous permettre d'atteindre cet objectif de l'air propre. Cependant, il nous faudra revoir notre perception du système fiscal. Si vous voulez que ces objectifs soient atteints, vous devez absolument vous assurer que l'on se défait des obstacles qui existent dans le régime fiscal et qui empêchent les gens de prendre les décisions appropriées. Tout le monde choisira la bonne chose s'ils ont une structure qui leur permet de le faire. Le problème c'est que la structure actuelle n'encourage pas les gens à choisir la bonne chose.

Il existe toutes sortes de technologies. Certaines d'entre elles seront probablement révolutionnaires. Mais à mon avis, il faudra encore à peu près 20 ans avant qu'elles atteignent le niveau commercial. Il nous faut donc d'ici là trouver quelque chose qui nous permettra d'attendre que ces nouvelles technologies soient disponibles, pour que nous puissions avoir un monde où il y a peu de carbone. Oubliez cette notion. Il nous faut un monde qui cherche à boucler la boucle pour que l'on évite de se servir du bassin atmosphérique et des bassins hydrographiques et du territoire comme d'un système d'égout.

● (1015)

M. Mark Warawa: Vous avez recommandé une taxe à la consommation. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long là-dessus? Vous avez parlé du coût réel associé à l'utilisation d'un VUS à forte consommation d'essence. Quelle sorte de structure proposeriez-vous? S'agirait-il d'un coût annuel? D'un paiement au point de vente? Quelque chose de permanent? Que recommandez-vous exactement?

Mme Dee Parkinson-Marcoux: Je recommande quelque chose qui a été mis sur pied dans d'autres pays. Je pense, par exemple, à l'Islande où il n'y a pas d'impôt sur le revenu des particuliers — Bon sang! La majorité des théoriciens du gouvernement n'arrivent pas à comprendre comment ce genre de chose peut exister. L'Islande n'a pas d'impôt sur le revenu ou sur le travail. Cependant, ce pays taxe la consommation. Ainsi, au point de vente, le véhicule VUS aurait toutes sortes de coûts, toutes les ressources nécessaires pour le fabriquer, les coûts d'utilisation, évidemment le véhicule utilisera plus de ressources naturelles qu'un plus petit véhicule, donc plus d'énergie, plus d'air — Vous savez que les voitures ne produisent pas de combustion sans avoir recours au bassin atmosphérique. Ils s'en servent en fait comme système d'égout parce que qu'il n'y a pas de système à circuit fermé. Au point de vente, vous devez donc payer. Au point de vente de vos autres achats, comme l'essence, vous devez payer plus. Cependant vous ne payez pas d'impôt sur le revenu. Les gens qui essaient de —

Ce n'est pas un argument fondé sur la moralité. Si je veux me servir d'un VUS, et que je peux me permettre financièrement de le faire, je paierai tous les coûts connexes. Je devrais donc avoir le droit d'avoir ce genre de véhicule. Si je ne paie pas pour tous les coûts, et que d'autres Canadiens qui ont des voitures Smart et qui font tout pour respecter l'environnement doivent me subventionner, s'ils économisent des sous et doivent payer des impôts sur leurs économies, s'ils essaient de moins consommer d'énergie, je juge que le système ne va pas du tout. Cela ne changera pas le comportement des consommateurs. Le consommateur ne voit pas l'impact qu'il a sur son environnement, sur l'air qu'il respire. Le système actuel ne permet pas non plus aux entreprises de prendre les décisions les plus judicieuses.

Il ne s'agit pas de transférer le coût aux fabricants; il s'agit simplement de tenir compte de qui se sert des ressources. C'est tout.

Il est très difficile de changer un système, mais j'exhorte le gouvernement à étudier le dossier d'une façon beaucoup plus — [Note de la rédaction: Difficultés techniques]

M. Mark Warawa: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Drouin.

Tout cela change la façon dont nous pensons. Plus il y a de gens qui vivent dans une région urbaine, plus il est logique d'utiliser les transports en commun — en fait, plus ces investissements deviennent judicieux. Jadis, les gens avaient de grands terrains et ils étaient éparpillés un peu plus. Aujourd'hui, la densité démographique est beaucoup plus marquée. Nous avons simplement changé la façon de faire les choses.

Quand j'étais jeune, nous avions beaucoup d'espace, nous avions un grand terrain. Aujourd'hui, là où je vis, il y a beaucoup plus de gens et il est donc plus logique de se servir du système de transport en commun.

Nous avons annoncé l'investissement de 1,4 milliard de dollars pour les investissements dans le secteur du transport en commun. Évidemment, nous offrons des avantages fiscaux pour encourager les gens à utiliser le transport en commun. Nous avons annoncé 1,5 milliard de dollars pour les provinces, pour collaborer avec ces dernières. Nous avons annoncé nos projets d'énergie propre, de carburants renouvelables, etc. Est-ce que nous nous orientons dans la bonne voie si nous voulons avoir un air plus propre et encourager les gens à se servir de carburants plus propres et à utiliser les transports en commun? Nous orientons-nous dans la bonne voie?

• (1020)

Dr Louis Drouin: Oui, à ces égards nous nous orientons dans la bonne voie. Il ne faut pas oublier qu'à Montréal et Toronto, la principale source de smog est le transport. Nous nous orientons dans la bonne voie, mais il faut aller beaucoup plus loin si nous voulons avoir des voitures qui utilisent une énergie propre et si nous voulons encourager les gens à se servir du transport en commun.

Le président: Merci, monsieur.

Nous allons être beaucoup plus stricts pour le tour de cinq minutes.

Monsieur McGuinty.

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

Madame Parkinson-Marcoux, je suis heureux de vous rencontrer à nouveau. J'ai été très heureux d'entendre vos commentaires sur la taxe à la consommation. Nombre de Canadiens n'ont pas fait le lien entre l'environnement et une taxe à la consommation. C'est plutôt intéressant parce que le débat qui a entouré la décision du gouvernement de réduire le taux de la TPS a été caractérisé non pas par des discussions sur l'impact environnemental mais plutôt sur la réduction d'une taxe à la consommation, et son impact négatif sur les niveaux d'économies, d'investissements et de productivité au pays. Il aurait été beaucoup plus utile de réduire les impôts sur le revenu. Je voulais simplement signaler que ce changement d'orientation que vous proposez est très intéressant.

J'aimerais adresser ma prochaine question au représentant de la Fondation Suzuki, M. Marshall.

Monsieur Marshall, j'ai été très heureux d'apprendre que le secteur du gaz et du pétrole procédait à une étude. Je crois qu'il serait à l'avantage de tous d'en apprendre plus long sur la capacité de réduire les gaz à effet de serre. Je sais que le secteur des produits forestiers du Canada a déjà réduit ses émissions de gaz à effet de serre, réduisant ainsi sa pollution de l'air. Il a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 44 p. 100, si l'on prend l'année 1990 comme point de référence. Il est intéressant de noter qu'il existe un autre secteur qui pourrait, en déployant un peu plus d'efforts, connaître la même réussite.

Monsieur Freeman, j'aimerais en venir à votre recommandation. Je tiens à vous remercier de nous avoir fourni vos notes, vos commentaires et vos recommandations parce que tout cela est très précis. Cela facilitera les travaux de notre comité. Vous avez parlé de la création de nouvelles zones pour la qualité de l'air. Pour les Canadiens qui regardent ou écoutent notre réunion, pour leur gouverne, je suppose que vous parlez de la division du pays en zones. Vous avez parlé de zones particulières où il y aurait des niveaux de pollution élevés et une forte densité de la population.

L'urbanisation se produit au Canada beaucoup plus rapidement que nous l'aurions cru, et nous en sommes rendus à un point où — et je crois que c'est M. Drouin qui l'a dit — près de 80 p. 100 de la population vit dans 12 ou 14 villes.

Vous avez ajouté que les normes d'émissions pour ces zones doivent figurer dans les catégories les plus strictes des normes d'émissions. Je n'ai pas vraiment saisi ce que vous entendiez par là. Pourriez-vous nous en dire un peu plus long? Si nous divisons le pays en zones de qualité de l'air et établissons des normes connexes, que se produira-t-il quand des zones seront plus polluées que d'autres, par exemple?

M. Aaron Freeman: Vous établiriez une série de normes de qualité de l'air ambiant, afin d'employer les mêmes types de mesures que les normes pancanadiennes actuelles, quoique j'espère que ces normes seront plus strictes que les NPC, les normes pancanadiennes. Il y aurait donc des normes de qualité de l'air ambiant et des stations de mesure dans diverses régions du pays. Ces stations existent déjà d'ailleurs et servent à mesurer la pollution de l'air. Si une zone ne respectait pas les normes de qualité de l'air ambiant — en fait arrivait à un niveau si inférieur à la norme établie, il faudrait avoir recours à des normes d'émissions qui seraient associées aux normes de qualité de l'air ambiant. Ainsi, si vous n'atteignez pas les normes de qualité de l'air ambiant, cette zone devrait respecter des normes précises d'émissions qui seraient imposées aux installations responsables de la pollution dans la zone.

Les États-Unis ont un système à peu près comparable. Il s'agit de normes établies comté par comté. On les appelle des zones de rendement. Le gouvernement fédéral établit des normes de qualité de l'air ambiant. Chaque État est tenu de formuler un plan afin d'atteindre ces normes. Si les plans ne sont pas adéquats, la EPA intervient et dit qu'il faut les modifier parce qu'ils ne sont pas adéquats. Les mécanismes d'observation seraient bien différents au Canada. Aux États-Unis, le mécanisme d'observation est, tout compte fait, le recours à des fonds d'infrastructure. Au Canada, je crois qu'il y a des mécanismes différents auxquels nous pouvons avoir recours pour convaincre les provinces de respecter les normes. Puis le gouvernement fédéral jouerait plutôt un rôle de soutien.

Est-ce que j'ai répondu à votre question?

• (1025)

M. David McGuinty: Oui.

Je crois que vous avez également mentionné que le ministre de l'Environnement devrait faire rapport sur la situation à tous les trimestres, pour expliquer si ces zones atteignent les cibles fixées. Est-ce justement pour cette raison que vous demandez au ministre de présenter à tous les trimestres un rapport public? Est-ce que vous pensez que le Canada, en fait le gouvernement, doit apprendre à mieux communiquer avec les citoyens, c'est l'expression que je choisirais, pour mettre fin à cette illusion que nous pouvons continuer à fonctionner comme par le passé, à tout évaluer en fonction de l'économie, tout en, comme l'a dit Mme Dee Parkinson-Marcoux, continuant à utiliser nos écosystèmes comme des égouts sans leur accorder quelque valeur que ce soit?

Le président: Pourrions-nous avoir une réponse très brève s'il vous plaît?

M. David McGuinty: Est-ce que vous pensez qu'il faut sensibiliser les Canadiens au simple fait que la nature et l'économie sont deux choses indissociables?

M. Aaron Freeman: Je crois que c'est là un aspect fondamental du problème. De plus, il y a toute cette idée du droit de savoir. J'ai le droit de savoir si l'air que je respire respecte des normes fondamentales pour la santé humaine et l'environnement. Ces deux facteurs entrent en ligne de compte.

Le président: Nous passons maintenant à M. Jean, qui dispose de cinq minutes.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier nos témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Je dois vous dire, monsieur Drouin, que j'ai été très impressionné par votre exposé. J'ai écouté nombre d'experts au fil des ans en matière d'environnement, et je fais partie du comité depuis déjà

18 mois. J'ai trouvé que vos façons novatrices de composer avec le problème étaient particulièrement intéressantes. Cependant, je n'ai aucune question à vous poser.

Monsieur Marshall, vous avez dit qu'il faudrait s'attendre à ce que l'industrie réduise ses émissions de 127 mégatonnes par année. Est-ce que c'est là le chiffre qui représente la réduction que vous proposez ou s'agit-il d'une cible que vous aimeriez que nous atteignions?

M. Dale Marshall: C'est la cible que je propose pour l'industrie. C'est la cible, en fonction d'un calcul simple. Si vous examinez ses émissions de 1990 et en soustrayez 6 p. 100, et que vous les comparez au statu quo, vous obtenez 127 mégatonnes pour l'ensemble du secteur industriel.

M. Brian Jean: Et le nombre total des mégatonnes que nous devons éliminer, pas simplement dans l'industrie mais de façon générale — quel est le nombre?

M. Dale Marshall: D'après les dernières prévisions dont j'ai pris connaissance, l'écart de Kyoto est d'environ 270 mégatonnes.

M. Brian Jean: Mais comment allons-nous faire pour atteindre les cibles de 2020 que vous proposez? De combien devons-nous réduire ces émissions? D'après mes calculs, cela équivaut à environ 800 mégatonnes par année.

M. Dale Marshall: Désolé, d'après vos calculs —?

M. Brian Jean: Cela équivaut à 800 mégatonnes par année.

M. Dale Marshall: Non. L'écart par rapport à Kyoto est d'environ 270 mégatonnes.

M. Brian Jean: Très bien, donc nous devons réduire nos émissions de 270 mégatonnes par année pour atteindre nos cibles prévues pour 2020?

M. Dale Marshall: Cela englobe la période de 2008 à 2012.

M. Brian Jean: Très bien. Et vous avez dit que nous devons acheter des crédits internationaux pour atteindre les chiffres prévus. Quel en sera le coût pour le contribuable?

M. Dale Marshall: Cela dépend entièrement de la façon dont nous agissons au niveau national. Si nous avons un programme national vraiment solide de réduction des émissions... De toute évidence, le secteur industriel en représente un élément important, mais cela comprend également les véhicules. Il faudra également travailler avec les provinces pour ce qui est de l'utilisation des bâtiments et des terrains urbains, de l'agriculture et des déchets. Si nous pouvons prendre beaucoup de mesures à l'échelle nationale, alors le nombre de crédits internationaux que nous devons acheter diminuera considérablement.

M. Brian Jean: Très bien. Est-ce que vous-même ou votre association avez examiné le coût de la mise en oeuvre de la stratégie de Kyoto et de la réduction des émissions de 270 mégatonnes par année jusqu'en 2012?

M. Dale Marshall: Le coût pour qui?

M. Brian Jean: Pour le contribuable. Au bout du compte, cela coûtera — Je veux dire si j'examine vos antécédents, vous avez des antécédents au niveau de l'élaboration de solutions stratégiques en matière d'emploi dans le contexte de la durabilité de l'environnement. Vous avez écrit un ouvrage qui préconise l'adoption d'un plan d'énergie durable pour la Colombie-Britannique.

En avez-vous établi le coût professionnellement, ce que cela coûterait à notre économie?

M. Dale Marshall: Pour ce qui est du coût au gouvernement, comme je l'ai dit, cela dépend des mesures que nous prenons à l'échelle nationale. Si nous adoptons des politiques suffisamment vigoureuses pour réduire les émissions à l'échelle nationale, nous devrions alors probablement acheter l'équivalent de 100 mégatonnes par année en crédits internationaux, et selon la provenance de ces crédits, cela pourrait représenter entre 1 milliard de dollars par année jusqu'à concurrence de 2 milliards de dollars par année.

• (1030)

M. Brian Jean: En fait, certains experts ont indiqué un montant de 30 milliards de dollars sur une période de sept ans, mais les chiffres varient énormément — 2 milliards de dollars par année jusqu'à — J'ai entendu toutes sortes de chiffres et j'en ai pris connaissance, mais —

M. Dale Marshall: Il s'agit d'une période de cinq ans et le montant de 30 milliards de dollars est nettement excessif. Les crédits sur le marché international représentent environ 10 \$ la tonne, peut-être un peu plus.

M. Brian Jean: En fait, les coûts fluctuent énormément. Si le Protocole de Kyoto est mis en oeuvre par un grand nombre de pays, le coût de l'échange de crédit augmentera parce que la demande sera plus importante, n'est-ce pas?

M. Dale Marshall: En fait, pas forcément. Si vous examinez le mécanisme pour un développement propre et la mise en oeuvre conjointe, il existe toutes sortes d'occasions que l'on ne saisit pas à l'heure actuelle, en partie parce que le marché ne reçoit pas d'indications claires de la part de notre gouvernement, entre autres, comme quoi il compte effectivement investir dans ce marché, et qu'il existera une demande pour ces crédits.

Lorsque notre gouvernement indiquera clairement qu'effectivement il participera au marché international des crédits, il y aura alors un grand nombre d'autres projets qui seront mis sur pied. Et nous ne parlons pas d'acheter les émissions échangées par l'Union européenne. Nous examinons le coût moyen, par exemple, de projets dans le cadre du mécanisme de développement propre ou de projets de mise en oeuvre conjointe, et ce coût, comme je l'ai dit, se situe aux environs de un à deux milliards de dollars par an. Et il faut que je vous situe le contexte.

L'année dernière seulement, dans un budget, le montant des dépenses militaires était beaucoup plus important que cela. Sur une base annuelle, il s'agit d'une petite fraction de ce que le gouvernement a payé en dépenses fiscales en ce qui concerne la réduction de la TPS soit cinq milliards de dollars par an. Et selon moi, il s'agit de toute évidence des priorités que l'on veut se donner. Personnellement, je me donnerais comme priorité de faire en sorte que notre pays se conforme au droit international et relève le plus important défi auquel nous devons faire face, plutôt que de récupérer un sou sur le quotidien que j'achète chaque jour.

Le président: Très bien. Merci beaucoup, nous devons passer au prochain intervenant.

Monsieur Lussier, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Marcel Lussier (Brossard—La Prairie, BQ): M. Drouin, je suis bien impressionné par votre rapport, qui est très complet, et je l'approuve, tout comme les députés du gouvernement l'ont approuvé.

En ce qui touche votre approche intégrée sur le transport, je pense que vous avez été louangé, tout à l'heure, par les députés du gouvernement, et vous avez répondu que le gouvernement était sur la bonne voie. Cependant, j'étudie votre liste en matière d'approche

intégrée et je pense qu'il y a beaucoup d'aspects auxquels le gouvernement ne s'est pas encore intéressé.

Plus tôt, vous avez parlé de la ville de Perth, en Australie, qui a choisi l'approche de la gratuité du transport en commun. Est-ce une des solutions envisageables, pour le gouvernement canadien, que de favoriser le transport en commun gratuit? Est-ce que le crédit d'impôt sur la carte mensuelle que le gouvernement propose aux usagers du transport en commun a eu un effet jusqu'à maintenant?

Dr Louis Drouin: L'objectif ultime est d'amener les gens à délaissier leur voiture au profit du transport en commun afin de réduire la quantité de voitures et le nombre de kilomètres parcourus dans un ensemble urbain densément peuplé.

Je vais faire une parenthèse. Pendant trois mois, à Atlanta, à l'occasion des Jeux Olympiques de 1996, on a réorienté tous les déplacements des gens vers le transport en commun. On a réduit de 40 p. 100 les épisodes de smog et d'autant les hospitalisations pour cause d'asthme, car il y avait beaucoup moins de véhicules en circulation. L'impact a été majeur.

Cela dit, les gouvernements fédéral, provinciaux et locaux doivent collaborer afin de produire le plus grand impact possible. Le gouvernement actuel a fait une recommandation visant à offrir une certaine déduction fiscale pour le coût du transport en commun. Cette mesure est insuffisante pour la simple et unique raison que le coût de la carte à Montréal a augmenté. Elle augmente plus rapidement que l'inflation parce que la ville n'a plus les moyens d'entretenir son propre réseau de métro. La question du financement est majeure. Je le répète, la fiscalité municipale, que ce soit à Montréal ou à Toronto, ne peut plus soutenir l'entretien, le financement, voire la croissance du réseau de transport. Il faut savoir où sont les sommes qui pourraient nous aider.

Considérons ce qui se passe à Copenhague et en France. J'ai rencontré nos collègues français. Paris est en train de créer un réseau de tramways. Le gouvernement français finance ce réseau à 85 p. 100. On est sur la bonne voie, mais il faut augmenter le financement beaucoup plus que ce qu'on a mentionné plus tôt.

Le rapport annuel que nous avons présenté parle d'un effort, en termes d'infrastructure de transport en commun, de 8 milliards de dollars sur 10 ans, seulement pour la région métropolitaine de Montréal. Ces chiffres proviennent de l'Agence métropolitaine de transport. Ce sont les ingénieurs, le système de train léger, ou SLR, le prolongement du métro du côté d'Anjou, la navette ferroviaire entre Dorval et le centre-ville de Montréal. C'est un non-sens, en 2007, que nous n'ayons pas de lien ferroviaire entre la ville et —

Les études de l'AMT ont révélé qu'on retirerait 500 000 véhicules annuellement si on mettait en place une navette ferroviaire entre la gare centrale et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Il faut augmenter encore plus le financement, et le gouvernement fédéral a un rôle majeur à jouer à cet égard.

• (1035)

M. Marcel Lussier: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Désolé, monsieur Lussier, vos cinq minutes sont écoulées.

M. Paradis, pour cinq minutes.

[Français]

L'hon. Christian Paradis (Mégantic—L'Érable, PCC): Bonjour, monsieur Drouin. J'ai beaucoup apprécié votre discours et la notion d'approche intégrée. Vous pointez différents ministères, que ce soit Agriculture et Agroalimentaire, Ressources naturelles ou d'autres.

Vous avez soulevé un point intéressant. Lors de la conférence internationale à laquelle vous avez participé, des experts de la Californie ont dit qu'un dollar investi équivalait à trois dollars en santé. Vous nous lancez un message : il faut investir dans les technologies durables ou autres.

M. Marshall a parlé de certains coûts d'application du Protocole de Kyoto. Il a dit que pour respecter les cibles 2008-2012, on devra consacrer un ou deux milliards de dollars par année à l'achat de crédits d'émission. Or, tout dépend de l'investissement qu'on fait au pays. Par ailleurs, on dit que si on investit sur une certaine période à Montréal, cela réduira —

Comment fait-on pour atteindre un équilibre? Selon moi, il est urgent d'investir afin de se mettre à jour pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre. Comment voyez-vous les choses?

Dr Louis Drouin: Je ne suis pas économiste ni ingénieur, mais j'ai la chance d'avoir un frère jumeau ingénieur qui travaille beaucoup dans le domaine des technologies environnementales. Je sais qu'on peut faire beaucoup actuellement au moyen des technologies existantes pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Je vais vous donner un exemple concret. À Montréal, on a mis sur pied un programme avec l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal pour remplacer les chaudières des hôpitaux montréalais par des technologies de chauffage beaucoup plus efficaces. On a ainsi obtenu une réduction de l'utilisation du gaz naturel ou du mazout de 20 p. 100. Il serait extrêmement intéressant qu'on puisse valoriser ces approches.

On a parlé plus tôt du mécanisme des crédits de CO₂ qui vise à récompenser ceux qui font des efforts pour réduire les émissions. Si on avait un marché de crédits de CO₂, le programme montréalais de réduction des gaz à effet de serre en rapport avec le chauffage des hôpitaux devrait être crédité. On devrait être rémunéré pour ce programme. Cela deviendrait un incitatif économique extrêmement intéressant. L'ingénieur responsable du programme m'a dit que celui-ci était à leurs frais mais qu'après huit ans, le coût initial serait rentabilisé grâce à la réduction des factures de chauffage.

• (1040)

L'hon. Christian Paradis: Je vous suis très bien, mais je parlais plutôt des investissements dans l'infrastructure de transport. J'ai peut-être mal compris votre message.

On recherche des investissements majeurs juste pour la Communauté métropolitaine de Montréal, et de tels investissements sont nécessaires. Vous parlez d'un plan Marshall pour le transport —

Dr Louis Drouin: J'ai parlé au responsable du Air Resources Board de Californie lors de la conférence internationale qui s'est déroulée à Vancouver. Je n'ai pas toutes les études coûts-bénéfices qu'ils ont faites, mais d'après ce qu'il m'a dit, un dollar investi dans des technologies propres, que ce soit au niveau industriel ou dans la mise en place de systèmes de transport en commun dans les grandes villes californiennes, donnait systématiquement un retour de trois dollars en santé. Ce n'est donc plus une question de coûts, mais plutôt de bénéfices.

On parle actuellement d'améliorer la santé des Canadiens en réduisant le smog dans les villes. À Montréal, 80 p. 100 des

émissions de gaz à effet de serre sont causées par le transport. Il faut donc contrôler ces émissions. À Toronto, on a le même problème. Que représentent 10 milliards de dollars sur 10 ans, alors qu'on a un retour sur la santé de 30 milliards de dollars et qu'on réduit en même temps les gaz à effet de serre?

À mon avis, l'équation est absolument évidente.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Drouin.

[Traduction]

Nous devons passer à M. Scarpaleggia. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia: Merci, monsieur le président.

Docteur Drouin, vous demandez beaucoup au gouvernement fédéral, ce qui est bien normal, étant donné que la pollution de l'air est un problème transfrontalier.

Le projet de loi C-30 a enlevé les six gaz à effet de serre que le gouvernement libéral avait inscrits sur la liste des substances toxiques et les a placés sur une autre liste, laquelle n'est peut-être pas très bien définie à l'heure actuelle.

Croyez-vous que ce déplacement supprime la capacité juridique ou constitutionnelle du gouvernement fédéral de réglementer les gaz à effet de serre? Avez-vous eu le temps de réfléchir à cet aspect?

Dr Louis Drouin: Je comprends mal le sens de votre question. D'après l'article 103.09 proposé, les gaz à effet de serre ont été inclus dans le potentiel réglementaire.

M. Francis Scarpaleggia: D'autres témoins nous ont dit qu'ils voyaient là un problème potentiel quant à la capacité juridique du gouvernement fédéral de réglementer les gaz à effet de serre. Mais on peut passer à autre chose.

Oui, allez-y.

Dr Norman King: Effectivement, j'ai lu cela. Je pense que ce sont nos collègues de l'Association pulmonaire du Canada qui ont exprimé ces préoccupations. Nous ne sommes pas des juristes.

Il est clair que si on supprime certains produits d'une liste de substances toxiques qui donne un pouvoir réglementaire, cela créera un problème potentiel. Si, par contre, on remplace cela par un autre mécanisme réglementaire, cela pourra pallier les problèmes. C'est pour cela que nous ne nous prononçons pas sur le mécanisme précis.

• (1045)

M. Francis Scarpaleggia: Je comprends.

Dr Norman King: C'est aussi pour cela que nous disons dans notre mémoire que le gouvernement « doit » réglementer ces choses, et non que le gouvernement « peut » les réglementer. Peu importe que le gouvernement choisisse de réglementer au moyen d'une liste en annexe ou au moyen d'un article de loi, pour nous, l'important est qu'il y ait une réglementation et des objectifs clairs à atteindre selon un échéancier précis et à court terme.

M. Francis Scarpaleggia: Si j'ai bien compris, le libellé du projet de loi C-30 dit que le gouvernement « peut » réglementer —

Dr Norman King: Voilà.

M. Francis Scarpaleggia: — au lieu de « doit » réglementer.

Dr Norman King: C'est ce que nous soulevons dans notre mémoire.

M. Francis Scarpaleggia: Selon vous, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas été plus sévère dans le libellé de son projet de loi?

Dr Norman King: Vous nous demandez de donner une opinion qui ne relève pas de notre domaine d'expertise.

M. Francis Scarpaleggia: Je vais poser cette question à M. Marshall. J'allais m'adresser à lui, de toute manière.

[Traduction]

Pourquoi pensez-vous que le gouvernement indique dans son projet de loi que le gouvernement peut prendre des règlements au lieu de doit prendre des règlements?

M. Dale Marshall: Eh bien, comme mon collègue ici —

M. Francis Scarpaleggia: Il me semble que si l'on veut vraiment s'attaquer aux gaz à effet de serre — si on veut le faire sérieusement, — il faut tout d'abord laisser les six gaz à effet de serre sur la liste des substances toxiques. Puis il faut inscrire dans la loi que le gouvernement doit prendre des règlements.

Qu'en pensez-vous?

M. Dale Marshall: Je suis plutôt d'accord. Mais vous me demandez de prêter des intentions au gouvernement, et de toute évidence je —

M. Francis Scarpaleggia: Mais vous êtes d'accord. Très bien. C'est tout ce dont j'ai besoin.

Maintenant, disons, monsieur Marshall, que vous avez eu l'occasion de rencontrer le premier ministre Stelmach et que vous lui avez dit qu'il pouvait atteindre les cibles, pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre. Puis disons qu'il vous réponde que cela risque de nuire à mon économie; ralentir l'exploitation des sables bitumineux nuirait au PIB de la province de l'Alberta.

Que lui répondriez-vous?

M. Dale Marshall: Je continuerai à vous signaler ce que l'industrie même a déclaré et je citerai à nouveau le rapport de Petroleum Technology Alliance Canada : il est possible de réduire les émissions dans le secteur pétrolier et gazier — pas uniquement en Alberta mais évidemment dans d'autres provinces qui ont un secteur pétrolier et gazier — et cela ne leur coûterait rien.

Au bout du compte, nous allons devoir finir par réduire nos émissions à un moment ou à un autre. Plus nous attendons, plus cela sera coûteux.

Je vous signalerai une autre étude. Sir Nicholas Stern a publié un rapport économique sur les changements climatiques. Il est arrivé à la conclusion qu'il serait beaucoup plus coûteux de ne pas agir, au moins cinq fois plus coûteux, que de s'occuper du changement climatique.

Le président: Je vous remercie.

Nous devons passer au prochain intervenant.

Monsieur Manning, vous avez cinq minutes.

M. Fabian Manning (Avalon, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à M. Freeman. Au cours de notre discussion de ce matin et tout au long de nos audiences, nous avons entendu exprimer le souhait des Canadiens, je suppose, que l'on donne suite aux préoccupations environnementales que nous avons, mais également aux préoccupations concernant le coût de telles

initiatives. Nous ne parlons certainement pas de centaines de dollars; dans certains cas nous parlons de milliards de dollars.

Dans vos observations, vous avez fait valoir que par le passé, nous disposions de la voie juridique, si j'ai bien compris ce que vous avez dit, pour donner suite à certaines de ces préoccupations mais que la volonté politique était absente.

M. Aaron Freeman: Je suis désolé, je n'ai pas saisi la dernière partie de votre question.

M. Fabian Manning: Dans les observations que vous avez présentées, vous avez indiqué que nous disposions de la voie juridique que nous offrait la LCPE mais que la volonté politique était absente. Est-ce bien ce que vous avez dit?

Je me demandais, en ce qui concerne la *Loi sur la qualité de l'air* et l'existence d'une certaine volonté politique — et vous avez présenté certains amendements. Je tiens à vous en remercier. Je pense que vous avez présenté d'excellents amendements.

J'essaie simplement de déterminer comment, selon vous, nous pourrions donner suite aux préoccupations environnementales des Canadiens tout en leur assurant la possibilité de travailler et de subvenir aux besoins de leur famille. Il semble exister un certain décalage à cet égard au Canada. La principale préoccupation, c'est l'environnement mais tout de suite après, les gens sont parallèlement très préoccupés par les conséquences que cela représente pour eux individuellement, en tant que Canadiens.

J'aimerais simplement que vous précisiez votre pensée à ce sujet.

M. Aaron Freeman: Je n'accepte pas cette dichotomie et je ne crois pas que les Canadiens l'acceptent non plus. Selon les chiffres du gouvernement, 16 000 Canadiens meurent chaque année à cause de la pollution atmosphérique urbaine. Des études faites par la Ontario Medical Association ont produit des chiffres similaires.

La pollution atmosphérique cause de graves troubles respiratoires dont vous avez entendu parler hier et que vous avez entendu dans divers comités au fil des ans. Donc, je n'accepte pas le fait que les Canadiens considèrent qu'il existe une dichotomie entre la qualité de l'air qu'ils respirent et ses répercussions sur leur qualité de vie.

Il y aura des cas extrêmes où le respect des normes en matière de pollution atmosphérique causera d'importantes difficultés économiques. Je pense que ces cas seront extrêmement rares et il faudrait alors prévoir dans de tels cas des exemptions dans la loi. Ces exemptions pourraient s'appliquer uniquement dans les cas de graves difficultés économiques, devraient être limitées à 12 mois et si la région souhaite bénéficier d'une exemption subséquente, elle devra prouver qu'elle a fait des progrès vers la concrétisation des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant. Et ces exemptions doivent être transparentes. Il faudra que la raison d'être de ces exemptions soit rendue publique.

Donc dans les très rares cas où le respect des normes entraînera de graves difficultés économiques, des exemptions devraient être prévues.

● (1050)

M. Fabian Manning: Quelle devrait être selon vous la marche à suivre pour demander une telle exemption? Cette décision devrait-elle relever du ministre? Je pense que c'est un aspect important.

M. Aaron Freeman: Il s'agirait d'exemptions accordées par le ministre.

M. Fabian Manning: Monsieur Marshall, selon bien des gens — et nous avons entendu plusieurs témoins le dire ici — on serait porté à croire que c'est Kyoto ou rien, mais lorsque l'on regarde les résultats de Kyoto, nos émissions sont de 35 p. 100 supérieures au niveau prévu. Qu'en pensez-vous? Nous avons un protocole que nous sommes censés suivre, mais après des années d'inaction, notre taux d'émission aujourd'hui est de 35 p. 100 supérieur à ce qu'il devrait être. Il doit exister un meilleur moyen de donner suite aux préoccupations que nous avons en tant que Canadiens, ne croyez-vous pas?

M. Dale Marshall: Un meilleur moyen que de lancer les bras au ciel en disant que nous en sommes à 35 p. 100? Nous avons une obligation internationale de respecter ce protocole. Le respect de ce protocole est dans notre intérêt économique et ce protocole incitera la communauté internationale à adopter un régime de changement climatique qui permettra de remédier de façon satisfaisante à ce très important problème.

M. Aaron Freeman: Si vous me permettez de faire une proposition à cet égard, à mon avis, la question de savoir ou non si nous allons respecter cette cible dépasse réellement la portée du projet de loi. Je pense qu'il est important de déterminer si nous allons nous acquitter de nos obligations dans le cadre du protocole de Kyoto, mais l'objet du projet de loi C-30 et la portée du projet de loi C-30 visent à réduire autant que possible le taux d'émissions intérieures dans notre pays. Une fois que nous aurons atteint ce niveau de réduction, nous pourrions alors tenir ce débat, et de toute évidence c'est un débat qui s'est déroulé dans d'autres tribunes, nous pouvons débattre de la façon dont nous allons atteindre ces cibles, si nous allons les atteindre par des échanges, si nous allons devoir accepter les sanctions prévues au cours de la deuxième période du protocole de Kyoto. Ce sont toutes des questions pertinentes, mais le projet de loi traite des réductions les plus importantes que nous pouvons apporter au taux d'émissions intérieures.

Le président: Nous devons passer au prochain intervenant.

Monsieur Godfrey, vous avez cinq minutes.

L'hon. John Godfrey (Don Valley-Ouest, Lib.): Je vous remercie.

Je tiens à féliciter M. Manning et M. Jean de n'avoir pas tenu compte de M. Warawa et d'avoir continué à poser des questions sur les gaz à effet de serre et sur Kyoto. Je vous remercie.

J'aimerais parler des paragraphes 103.07 et 103.09 du projet de loi, dont deux témoins ont traité particulièrement, M. Drouin et M. Freeman. Si j'ai bien compris, ils sont tous les deux d'accord pour que l'on établisse des normes obligatoires concernant la qualité de l'air, et M. Freeman nous a donné le genre de précisions dont nous avons besoin.

J'aimerais avoir des éclaircissements, simplement par rapport à un amendement éventuel. Le paragraphe 103.07 du projet de loi traite d'objectifs, de l'évaluation de l'efficacité, de consultations, de publications et de préparation — ce sont les aspects dont ils traitent. Mais le paragraphe 103.09 semble traiter de la réglementation des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, de la quantité et de la concentration de polluants atmosphériques dans les gaz à effet de serre.

Monsieur Freeman, pouvez-vous nous expliquer la différence qui existe entre la réglementation de substances précises au paragraphe 103.09 du projet de loi, qui semble avoir un certain rapport avec la qualité de l'air, et de véritables normes de qualité de l'air dont on assure l'application?

•(1055)

M. Aaron Freeman: Bien sûr. Je ferai la distinction entre les normes de la qualité de l'air ambiant et les normes d'émission.

Les normes sur la qualité de l'air ambiant — et selon le libellé de la mesure, elles feraient partie du paragraphe 103.07 du projet de loi — établissent essentiellement la norme de l'air que nous respirons. Nous voulons une norme fondamentale qui réponde aux critères de la santé humaine et de l'environnement et qui permet d'assurer la qualité de l'air ambiant. C'est donc l'objet du paragraphe 103.07.

Ensuite, le paragraphe 103.09 du projet de loi traite de la façon d'y arriver. Comment procède-t-on pour atteindre ces objectifs concernant la qualité de l'air ambiant? Cela concerne donc les émissions atmosphériques. Cela concerne les établissements qui émettent des polluants, le type de normes qu'ils seront appelés à respecter.

Dans les deux cas, il s'agit d'éléments fondamentaux. Le problème que présente la *Loi sur la qualité de l'air*, telle qu'elle est libellée à l'heure actuelle, se situe au niveau de l'établissement de normes sur la qualité de l'air ambiant. L'un des problèmes, c'est qu'on n'y parle pas de la qualité de ces normes, mais mise à part cette question, on y énonce effectivement des normes sur la qualité de l'air ambiant. Cela doit se faire dans une période de trois ans; cette période devrait être plus courte et les normes devraient être rigoureuses, mais on n'y précise pas dans quelle mesure elles devraient l'être.

Puis, lorsqu'on passe au paragraphe 103.09 du projet de loi, l'établissement des normes d'émission permettant d'atteindre les normes de qualité de l'air ambiant, le terme clé ici c'est « peut ». Donc, si l'on regarde le paragraphe 103.09 (1), il se lit comme suit « Sur recommandation des ministres, le gouverneur en conseil peut, par règlement ». Si vous examinez le paragraphe (2), on y indique à nouveau « Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements », puis suit une longue liste de pouvoirs parallèles à ceux prévus dans la LCPE que le ministre peut choisir d'exercer.

Donc le problème qui se pose ici, c'est que l'on établit les normes de la qualité de l'air que nous respirons mais on n'établit pas de façon obligatoire la façon dont nous allons atteindre ces normes.

L'hon. John Godfrey: Ces précisions sont très utiles. Je vous remercie.

J'aurai une très brève question. Dans la présentation conjointe des milieux des ONG, à laquelle vous avez participé, vous mentionnez la pollution atmosphérique internationale et vous dites qu'il faudrait modifier la LCPE, par le biais du projet de loi C-30, afin de préciser et de consolider le pouvoir du gouvernement fédéral de réglementer les sources de pollution atmosphérique internationale au Canada.

Je trouve ce passage tout à fait déroutant. Je ne sais pas si vous proposez que l'on essaie de réglementer les activités d'autres pays, ce qui est impossible ou — qu'est-ce que vous voulez dire au juste par cela?

M. Aaron Freeman: Il s'agit en fait d'un problème concernant les changements climatiques. Les polluants atmosphériques internationaux dont on parle, sont des polluants qui traversent les frontières internationales. Donc en majeure partie, il s'agira d'émissions de gaz à effet de serre —

L'hon. John Godfrey: Les polluants provenant du Canada qui traversent la frontière.

M. Aaron Freeman: Ce pourrait être des polluants provenant du Canada. Dans le contexte de ce projet de loi, nous parlons de la réglementation des gaz à effet de serre qui sont émis. Je demanderais l'avis de rédacteurs législatifs s'ils en ont une meilleure interprétation, mais je crois que ce passage traite des polluants qui franchissent les frontières internationales. Nous avons uniquement le pouvoir de réglementer les sources de pollution qui existent au Canada, donc je pense que c'est ce dont nous parlons ici, en majeure partie, c'est-à-dire les gaz à effet de serre émis au Canada.

Le président: Très bien. Je vous remercie. Nous devons passer au prochain intervenant. Vous avez dépassé vos cinq minutes.

Je demanderais l'indulgence du comité pour que l'on dépasse le temps alloué de deux ou trois minutes afin de donner à M. Watson les cinq minutes auxquelles il a droit.

Comme il n'y a pas d'objection, monsieur Watson, vous avez cinq minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Drouin, vous avez dit qu'il ne fallait pas examiner les coûts mais examiner les avantages. Vous ai-je bien entendu, vous avez dit que nous devrions tenir compte des avantages et non uniquement des coûts? Vous avez dit de ne pas examiner les coûts mais les avantages. C'est la traduction que j'ai entendue, de toute façon.

Dr Louis Drouin: Oui, les avantages sont nettement supérieurs aux coûts, et —

M. Jeff Watson: Est-ce une position que partagent les autres membres? Est-ce un conseil que vous nous donnez en tant que parlementaire : Ne tenez pas compte des coûts mais plutôt des avantages?

M. Aaron Freeman: Non, je pense qu'il faut tenir compte des deux éléments. Je pense que si vous tenez compte des coûts que représente la pollution atmosphérique urbaine, par exemple, et je laisserai mes collègues qui ont des arguments tout à fait aussi convaincants à présenter sur le changement climatique, sur les gaz à effet de serre — cela est évident si vous examinez les coûts de la pollution atmosphérique urbaine.

Combien vaut une vie humaine? Lorsque 16 000 personnes meurent prématurément des conséquences de la pollution atmosphérique chaque année, qui en assume le coût? Que en assume le coût sur le plan personnel et sur le plan des soins de la santé? Eh bien, c'est nous. Combien coûte une crise d'asthme? Combien coûte l'augmentation du nombre de maladies respiratoires?

Je considère que les coûts sont un aspect extrêmement pertinent dans le cadre de ce débat.

• (1100)

M. Jeff Watson: Dans la transition à court terme vers des cibles à moyen et à long termes, il risque d'y avoir beaucoup de perturbations, c'est-à-dire un prix très douloureux à payer, que ce soit au niveau des pertes d'emplois, de l'anxiété, de la dépression que cela entraîne; de la faillite; de la violence conjugale, des coûts de l'assurance-emploi ou du recyclage; de la perte de dons de charité dans les collectivités de la part de personnes qui exerçaient des emplois très bien rémunérés mais qui ont perdu leur emploi et des services sociaux financés par ces salariés; sans compter le suicide, dans de rares cas.

Je vis dans une région à l'heure actuelle qui compte un taux de chômage de 9,7 p. 100. C'est un taux de chômage qui frappe

l'industrie automobile où des mises à pied massives ont été annoncées récemment. Ce sont les coûts dont se préoccupent également les députés. Est-il juste de dire que nous devrions être préoccupés par ces coûts en tant que députés lorsque nous décidons des mesures à prendre pour lutter contre le changement climatique et réduire la pollution?

C'est la question que je pose au groupe. Quelqu'un veut-il y répondre?

Dr Norman King: Lorsque nous disons de ne pas tenir compte des coûts, nous ne sommes pas en train de dire de simplement dépenser des milliards et des milliards de dollars sans réfléchir. Ce que nous voulons dire, c'est qu'il ne faut pas uniquement tenir compte des coûts, parce que cela est trompeur. Personne ne préconise de fermer les usines automobiles au Canada. Personne ne préconise de créer du chômage. Au contraire. Je crois qu'au cours de la Conférence internationale qui s'est déroulée à Montréal en décembre 2005, de nombreux présentateurs ont montré que s'occuper de l'environnement crée de l'emploi et crée des avantages économiques tout en améliorant la qualité de l'air et la santé.

Je trouve qu'il est illogique d'opposer ces deux aspects. Si l'on s'occupe d'environnement, nous créons du chômage et —

M. Jeff Watson: D'accord, monsieur King, mais si je perds un emploi dans le secteur automobile aujourd'hui, il n'y a pas un autre emploi qui m'attend plus tard non plus.

Dr Norman King: Mais vous venez de créer un emploi dans le secteur des transports en commun.

Je vous donnerai l'exemple de l'industrie du tabac. Beaucoup ont soutenu que nous ne devrions pas être trop sévères à l'endroit de l'industrie du tabac parce que cela entraînerait des pertes d'emploi. C'est faux. Nous devons nous assurer que l'industrie du tabac finisse par disparaître et que l'on remplace ces emplois par d'autres emplois dans le secteur agricole. Nous ne parlons pas d'éliminer simplement des emplois. Nous disons que les emplois qui...

M. Jeff Watson: Voici la question que j'aimerais poser alors aux membres du groupe. Perdre un emploi où l'on touche 30 \$ de l'heure en plus des avantages sociaux, ce n'est pas la même chose que de perdre un emploi où l'on touche 10 \$ de l'heure. Il y a des coûts qui s'y rattachent et cela influera sur leur qualité de vie. Le gouvernement, ou les députés, devraient-ils se préoccuper d'atténuer ce genre de coûts, même si cela signifie que l'on ne réduit pas au maximum les émissions de gaz à effet de serre ou la pollution? C'est la question que je voulais vous poser.

M. Dale Marshall: Désolé, pourriez-vous répéter votre question?

M. Jeff Watson: Les députés et le gouvernement devraient-ils se préoccuper d'atténuer ce genre de coûts, même si cela signifie que nous ne réduisons pas au maximum les émissions de gaz à effet de serre ou la pollution?

M. Dale Marshall: Écoutez, dans le cadre de chaque politique qui est établie, il faut tenir compte des coûts et des avantages, mais je rejette l'hypothèse selon laquelle s'occuper du changement climatique est synonyme de l'effondrement de l'économie.

M. Jeff Watson: Je n'ai pas dit que cela signifiait l'effondrement de l'économie.

M. Dale Marshall: J'ai publié un rapport —

M. Jeff Watson: Cela signifie une réelle perturbation dans la vie des gens.

M. Dale Marshall: — que M. Jean a cité qui examinait les répercussions de l'atteinte des objectifs de Kyoto sur les emplois dans les secteurs de l'énergie, et on a constaté que le reste du protocole de Kyoto aurait des incidences positives sur les emplois au Canada dans les secteurs de l'énergie, qui est soit disant le secteur qui sera le plus durement touché.

Le président: Très bien, nous allons devoir conclure, monsieur Marshall.

M. Dale Marshall: Sir Nicholas Stern a déclaré la même chose. Il coûtera plus cher de ne pas agir que d'agir.

Le président: Monsieur Marshall, vous avez terminé.

Monsieur Freeman, vous pouvez faire un bref commentaire, après quoi nous lèverons la séance.

M. Aaron Freeman: J'aimerais parler en particulier du secteur automobile. Je trouve très intéressant que le gouvernement de la Colombie-Britannique ait déclaré hier qu'elle allait adopter la norme en vigueur en Californie pour les émissions automobiles, en plus des dix États du Nord. À l'heure actuelle on constate une tendance très claire en Amérique du Nord. Le marché des automobiles qui sont plus efficaces et qui ont des taux d'émission moins élevés est en train de prendre de l'expansion. L'autre marché est en train de rétrécir. Le Canada doit choisir le marché auquel il veut se joindre.

Sur le plan économique, en ce qui concerne notre politique économique, c'est une décision que doit prendre également notre industrie automobile. Et nous devons investir dans les technologies

qui nous mèneront sur la bonne voie sur le plan environnemental, sinon, nous resterons à la traîne et les coûts des bouleversements que vous avez décrits se multiplieront.

• (1105)

Le président: Nous allons devoir arrêter ici.

Monsieur Paradis, vous avez un rappel au Règlement.

[*Français*]

L'hon. Christian Paradis: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'ai cru comprendre de la présentation de M. Drouin qu'il y avait des documents supplémentaires sur l'approche bénéfico-risques qui pourraient être très enrichissantes pour le comité.

J'aimerais, si possible, demander le dépôt de ces documents en bonne et due forme. Je vous remercie.

[*Traduction*]

Le président: Oui, ils seront traduits et distribués.

Je vous remercie de votre indulgence.

Madame Parkinson-Marcoux, je tiens à vous remercier d'être venue de si loin pour vous joindre à nous. Je suis sûr que Starbuck est ouvert maintenant, donc vous pouvez y aller et je vous souhaite une très bonne journée.

Je tiens à remercier tous les témoins et tout le monde.

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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site 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.