



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 027 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 20 octobre 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 20 octobre 2016

•(0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance numéro 27 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous sommes ici pour discuter de l'étude portant sur la Loi sur la protection de la navigation.

Aujourd'hui, nous accueillons les représentants de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, de

[Français]

la Fédération québécoise des municipalités

[Traduction]

ainsi que de la municipalité régionale du comté d'Argenteuil.

Merci infiniment de prendre le temps de venir nous parler aujourd'hui et de nous faire part de vos observations sur la Loi sur la protection de la navigation.

Je vous invite à vous présenter à mesure que vous prendrez la parole. Qui veut commencer?

Monsieur Kemmere, nous vous écoutons.

M. Al Kemmere (président, Alberta Association of Municipal Districts and Counties): Je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de témoigner devant le Comité aujourd'hui et de vous présenter certaines de nos observations sur la Loi sur la protection de la navigation. En guise de contexte, l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, ou AAMDC, représente toutes les municipalités rurales en Alberta. Nous couvrons 85 % de la masse terrestre de la province, du nord au sud et d'est en ouest, d'une frontière à l'autre. Nous gérons presque 4 400 ponts, qui comptent pour plus de 60 % de l'inventaire total des ponts de la province.

Pendant des années, les municipalités rurales ont eu à se conformer à la Loi sur la protection des eaux navigables. L'AAMDC est donc très bien placée pour parler des conséquences des modifications qui y ont été apportées en 2012, du point de vue des municipalités rurales. L'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables présentait des difficultés considérables pour les municipalités; par exemple, il fallait réaliser des études d'impact coûteuses concernant de nombreuses étendues d'eau dans lesquelles il n'y avait pas eu récemment de navigation. L'Alberta compte un grand nombre de cours d'eau qui servent exclusivement à l'irrigation ou qui ne sont pas assez profonds pour permettre la navigation pendant les ruissellements saisonniers. En réalité, ces cours d'eau ne seraient jamais navigables, et pourtant, il faut quand même défrayer les coûts liés à la réalisation d'études d'impacts.

Les municipalités sont souvent tenues de construire des ponts beaucoup plus coûteux que ce qu'elles avaient prévu initialement afin de faciliter la navigation, même s'il n'y a aucune navigation dans

l'étendue d'eau. Dans bien des cas, un projet de ponceau serait modifié afin de construire un pont beaucoup plus coûteux.

Les municipalités font souvent face à des retards excessifs dans l'examen et l'approbation de leurs demandes par Transports Canada en raison de la vaste portée de l'ancienne loi.

La définition de navigabilité a souvent varié d'un projet à l'autre, ce qui a donné lieu à des coûts municipaux encore plus inégaux pour satisfaire aux exigences législatives précédentes.

Les réparations et les modifications aux structures plus anciennes exigeaient souvent une étude d'impact, même s'il n'y avait aucun antécédent récent de navigation dans l'étendue d'eau.

Les préoccupations des municipalités rurales à l'égard de l'ancienne loi ne constituaient pas une opposition à la navigation ou à la surveillance fédérale, mais elles étaient plutôt fondées sur la portée déraisonnable que l'ancienne loi imposait aux cours d'eau dans lesquels il n'y avait manifestement aucune navigation. L'ancienne loi ne mettait pas à profit les connaissances locales quant à la façon dont les cours d'eau étaient utilisés, ce qui augmentait les coûts pour les municipalités et le gouvernement du Canada.

La nouvelle mesure législative établit un équilibre entre la surveillance fédérale et l'autonomie municipale. Elle permet au ministre d'ajouter, à sa discrétion, d'autres cours d'eau à l'annexe et elle permet aux propriétaires d'ouvrages qui [*Note de la rédaction: difficulté technique*] aux termes de la Loi sur la protection de la navigation, même s'il ne s'agit pas d'un cours d'eau inscrit à l'annexe, puisque les propriétaires peuvent choisir d'adhérer au régime.

De toute évidence, de nombreuses organisations gèrent des ouvrages qui traversent des étendues d'eau. Les municipalités jouent un rôle semblable à celui du gouvernement fédéral en ce sens qu'elles agissent dans l'intérêt de leurs résidents. Si une voie d'eau non répertoriée sert à la navigation, il est très peu probable que la municipalité fasse fi de cette fonction au moment de construire un pont ou un ponceau. La navigation revêt une importance pour les économies locales et la qualité de vie, et l'actuelle Loi sur la protection de la navigation permet aux municipalités de prendre ces décisions à l'échelle locale.

À la lumière de ce contexte, l'AAMDC a quelques recommandations à formuler, et elle invite le Comité à en tenir compte dans le cadre de son étude de la Loi sur la protection de la navigation.

Premièrement, l'utilisation d'une annexe est une bonne idée et cette approche devrait être maintenue. L'idée d'inclure tous les cours d'eau au Canada n'est tout simplement pas pratique. Comme on peut le voir, cela a entraîné des travaux et des coûts supplémentaires pour les municipalités, en plus de créer des problèmes de capacité pour Transports Canada.

Deuxièmement, il pourrait s'avérer utile d'élargir l'annexe afin d'y inclure d'autres étendues d'eau, en fonction des consultations menées auprès des Premières Nations, des groupes autochtones et d'autres intervenants éventuels. L'établissement d'un mécanisme officiel permettant de proposer et d'évaluer des ajouts pourrait être un compromis efficace.

Il est important que les municipalités soient traitées séparément des autres propriétaires et gestionnaires d'ouvrages enjambant des cours d'eau. Les municipalités prennent des décisions dans l'intérêt de leurs résidents et, normalement, elles savent très bien si une étendue d'eau est utilisée pour la navigation.

● (0850)

Si la portée de la Loi sur la protection de la navigation est élargie pour inclure d'autres cours d'eau, il faut parallèlement accroître la capacité fédérale de traiter les demandes en temps opportun. Il est important de se rappeler que la Loi sur la protection de la navigation vise, au bout du compte, à favoriser la navigation sécuritaire dans les étendues d'eau canadiennes. Il existe d'autres lois qui abordent les préoccupations relatives à l'environnement et à l'utilisation des terres en ce qui concerne les ouvrages sur les étendues d'eau, et l'élargissement de la portée de la Loi sur la protection de la navigation causera davantage de confusion chez ceux qui interagissent avec la loi.

Merci de votre attention. Je serai à votre disposition pour répondre aux questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Kemmere. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir été très direct dans vos propos et d'avoir limité le plus possible la durée de votre exposé.

Monsieur Orb, voulez-vous être le suivant?

M. Raymond Orb (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities): Oui.

Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous remercie de me permettre de vous parler aujourd'hui de la Loi sur la protection de la navigation et de son incidence sur les municipalités de la Saskatchewan.

Je m'appelle Ray Orb et je suis président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, ou SARM, qui représente les 296 municipalités rurales de la province.

Je suis également ici pour vous parler au nom de la Fédération canadienne des municipalités, ou FCM, en particulier du forum rural que je préside actuellement.

Les préoccupations de la SARM à l'égard de la Loi sur la protection de la navigation concernent les coûts additionnels pour les projets d'infrastructure municipale. Les ministères fédéral et provinciaux de l'Environnement s'occupent déjà des préoccupations environnementales de la SARM.

La qualité de l'eau et les autres considérations environnementales importantes relèvent de la compétence de ces ministères à l'échelle tant fédérale que provinciale. La SARM sait que ceux-ci ont établi des lois et des règles appropriées pour veiller à mettre en place un solide équilibre entre l'environnement et les projets d'infrastructure.

Avant que des modifications soient apportées à la Loi sur la protection de la navigation, les municipalités rurales avaient vu leurs coûts augmenter, leurs projets retardés et, en général, davantage de paperasse entourer la planification, la conception et la construction des projets d'infrastructure. Cette situation était due aux exigences liées à un transport maritime public inexistant.

Ces exigences avaient leur raison d'être en 1882, lorsque la loi a été créée. Toutefois, nos modes de transport ont largement évolué depuis, et la nécessité d'assurer le passage de canots a considérablement diminué.

Auparavant, il fallait que les infrastructures comportant des ponceaux soient suffisamment grandes pour que les canots et les autres embarcations semblables puissent passer sous celles-ci. Transports Canada indiquait aux municipalités qu'elles devaient repenser et modifier leurs projets, ce qui causait des retards et une hausse des coûts. Malheureusement, on exigeait ces modifications même si le public ne naviguait pas dans ces eaux.

Prenons l'exemple de la municipalité rurale d'Insinger, située dans la partie centre-est de la Saskatchewan. En 2005, elle a subi une série de retards lorsqu'elle a tenté de remplacer un pont sur la rivière Whitesand. Un représentant de Transports Canada a déterminé que la rivière était navigable, et ce, même si son lit était bloqué par des barrages, des pierres et des broussailles, et que personne dans la région ne se souvenait d'avoir vu voguer un canot sur ce cours d'eau.

Le coût initial du projet était de 125 000 \$, et la proposition de Transports Canada aurait coûté 400 000 \$, soit une augmentation de 275 000 \$ par rapport à la conception initiale. La municipalité et Transports Canada ont discuté de cette question jusqu'à ce que la SARM intervienne vers la fin de 2005. Les discussions ont continué jusqu'au jour où la conception initiale du projet a été autorisée à se poursuivre comme prévu. Le projet avait été retardé de bien plus d'une année.

Un deuxième exemple est celui de la municipalité rurale de Meadow Lake, dans le nord-ouest de la province. En 2010, elle a demandé le feu vert pour construire une route et un pont enjambant le ruisseau Alcott. La demande avait été présentée en avril 2010, mais l'approbation n'est arrivée qu'en novembre 2011. En Saskatchewan, la saison de la construction prend fin en novembre. La municipalité rurale de Meadow Lake a donc dû attendre deux saisons de construction complètes avant d'amorcer le projet.

Une fois l'approbation reçue, la municipalité a dû hausser le pont au-dessus du niveau de la surface de chaussée existante pour permettre aux canots de circuler. Il en a résulté une bosse sur la route qu'empruntent plusieurs véhicules par jour, pour un canot de loisirs qui ne passera qu'une fois tous les cinq ans.

Les modifications entrées en vigueur en 2014 ont réglé ces préoccupations, car elles permettent aux municipalités de construire leurs infrastructures sans subir ces retards inutiles.

La SARM et ses membres sont reconnaissants de ces changements, mais ils craignent que l'examen de ces modifications puisse entraîner leur annulation. Nous aurions alors les mêmes vieux problèmes que ceux que je viens de vous indiquer.

Nous suggérons que les modifications qui seront apportées à la suite de cet examen tiennent compte de l'effet positif que les modifications de 2014 ont eu sur les municipalités. La SARM recommande au gouvernement fédéral de rester attaché à ces modifications, qui ont permis de réduire le fardeau financier imposé aux municipalités.

● (0855)

En ce qui concerne le forum rural de la Fédération canadienne des municipalités, j'aimerais ajouter les points suivants.

Le forum rural de la Fédération canadienne des municipalités a pour mandat de s'occuper de questions concrètes, et ses membres comprennent des municipalités de tout le Canada rural.

La Fédération canadienne des municipalités a accueilli favorablement les modifications apportées en 2012 à la Loi sur la protection de la navigation, ce qui a éliminé les exigences inutiles liées à une navigation publique inexistante. Les modifications ont permis de mettre à jour la loi en vigueur et de la rendre conforme aux voies de transport actuelles du pays.

En réduisant les retards dans les projets et les coûts de construction élevés imposés aux municipalités, tout en assurant la protection de ces cours d'eau importants, les modifications apportées à la Loi sur la protection de la navigation donnaient suite directement aux préoccupations des municipalités en vue d'améliorer la capacité des administrations locales de construire des infrastructures et d'offrir des services essentiels. Pour faciliter la planification environnementale, le gouvernement fédéral a également reconnu la capacité limitée des municipalités rurales, d'où sa décision de faire en sorte que ces collectivités aient accès à des ressources propres aux régions rurales, ce qui comprend les outils, l'expertise et la capacité financière.

À l'heure où le gouvernement fédéral s'est engagé à renforcer l'esprit communautaire pour contribuer à l'édification du pays, les municipalités rurales doivent être des partenaires à part entière dans les efforts visant à tracer la voie à suivre. Il faudra un dialogue continu pour bâtir l'avenir du Canada, grâce à une croissance durable et à des collectivités où il fait bon vivre. La Fédération canadienne des municipalités veillera à ce que le Canada rural continue d'avoir une place à la table.

Je vous remercie de m'avoir invité à m'adresser à vous ce matin.

● (0900)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Orb.

Nous allons maintenant entendre, par téléconférence, M. Pearce.

M. Scott Pearce (administrateur, Fédération québécoise des municipalités): Bonjour. Je m'appelle Scott Pearce. Premièrement, je tiens à remercier le Comité de tenir ces consultations et de l'intérêt qu'il porte à l'opinion de la Fédération québécoise des municipalités.

J'ai le plaisir de siéger au conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités avec M. Kemmere et M. Orb. Nous occupons les postes de président et de vice-présidents du forum rural de cet organisme. Bien que l'opinion du Québec puisse différer, pour toutes sortes de raisons, je suis d'accord avec tout ce qu'ils ont dit jusqu'à présent aujourd'hui.

Comme je l'ai mentionné, je suis ici pour représenter la Fédération québécoise des municipalités, qui se compose de 1 200 municipalités au Québec et de plus de trois millions de lacs, de rivières et de fleuves.

Je serai aussi bref que je puisse l'être, compte tenu du temps qui nous est alloué. J'aimerais résumer ce que j'ai retenu des modifications de 2014: un changement de nom pour mieux refléter l'intention de la Loi; l'adjonction à la Loi d'une annexe qui dresse la liste de toutes les eaux navigables pour lesquelles il faut obtenir l'approbation réglementaire nécessaire afin d'ériger des structures susceptibles de perturber considérablement la navigation; le droit du public à la navigation; et le droit d'utiliser les eaux navigables comme route, protégé par la common law au Canada, que la voie navigable figure ou non à l'annexe de la Loi.

Nous sommes ici pour formuler des commentaires sur les quatre points relatifs à ces modifications. Nos préoccupations sont plutôt d'ordre environnemental. Les commentaires de la Fédération québécoise des municipalités porteront pas mal exclusivement sur ces points. En ce qui concerne l'efficacité des changements à

l'échelle mondiale du point de vue d'un utilisateur, avec d'autres lois qui touchent tous les utilisateurs, nous voulons, en fait, parler au Comité de l'efficacité globale de ces modifications dans le contexte de la gestion de la navigation de plaisance.

Le changement de nom montre clairement que nous tenons à protéger la navigation plutôt que les eaux navigables. La Fédération québécoise des municipalités a accordé la priorité à la question de la réglementation de la navigation de plaisance. Le 29 septembre, nous avons pris une résolution, que nous vous avons transmise.

Il est très important qu'on accorde la priorité aux bassins d'eau et à leur protection au plan environnemental avant de protéger la navigation de plaisance. La Loi sur la marine marchande et le Bureau de la sécurité nautique ne protègent pas adéquatement les lacs, car ils s'attachent à la navigation sans faire de distinction claire entre la navigation de plaisance et le transport commercial, et ils traitent les eaux comme des facteurs secondaires. Les lacs et les rivières du Canada sont notre richesse naturelle, et une fois que le bassin hydrographique sera endommagé, nous aurons beaucoup de mal à remédier à la situation.

En ce qui concerne les eaux navigables, les nouvelles annexes retranchent la majorité des lacs du Québec pour n'en garder que trois: le lac des Deux Montagnes, le lac Memphrémagog et le lac Saint-Jean. À part le fleuve Saint-Laurent, cinq de nos principales rivières y figurent aussi: la rivière des Mille-Îles, la rivière des Prairies, la rivière Richelieu, la rivière Saint-Maurice et la rivière Saguenay.

Ces plans d'eau ont une chose en commun: ils sont navigables et ont tous de graves problèmes environnementaux à cause de la navigation de plaisance. Ils ne sont pas les seuls. Tous les lacs navigables qui ne figurent pas sur cette liste ont les mêmes problèmes, souvent exacerbés par le fait que leur surface est moins étendue.

En ce qui concerne le droit du public à la navigation, la Fédération québécoise des municipalités estime que la navigation de plaisance n'est pas un droit. Le droit du public à la navigation, principe du common law, découle d'un processus mental archaïque principalement fondé sur le commerce. La navigation de plaisance ne devrait jamais être considérée comme un droit. Elle n'est ni viable au plan économique ni sécuritaire; en outre, elle est moins durable. C'est un privilège qui a mis en danger et dégradé les lacs. La Fédération québécoise des municipalités espère en discuter plus à fond avec le ministre des Transports dès que l'occasion se présentera.

Pour nous, c'est tout à fait fondamental. Le droit d'utiliser une voie maritime comme route n'est pas viable. Appuyer ce principe, c'est ne pas tenir compte du fait que chaque lac, rivière ou fleuve a sa propre morphologie et ses faiblesses, ses berges, ses bas-fonds, ses marécages et ses aires de fraie, pour ne nommer que quelques éléments.

Il est aussi impensable d'imaginer qu'un lac puisse être une route que de croire qu'on puisse se promener en auto, à vélo ou à pied dans n'importe quel secteur d'un parc canadien sans restriction, sous prétexte qu'il s'agit d'un endroit public. L'idée ne viendrait à personne, même si leur droit de voyager est essentiel. Alors ce n'est pas le cas de la navigation de plaisance.

Il existe des règles dans les parcs et il doit en aller de même pour les lacs. Il faudrait ajouter qu'on impose des limites sur les routes et que des normes nationales et provinciales gouvernent les routes et les autoroutes. Dans le cas des lacs, non seulement on considère que l'eau est une route, mais il existe aussi très peu de restrictions, qui ont été imposées, dans chaque cas, à l'issue d'une procédure très longue et coûteuse, si bien qu'il est quasi impossible pour les municipalités locales de réglementer leurs propres plans d'eau.

Nombreux sont les lacs qui souffrent de graves problèmes par manque de protection.

● (0905)

Les modifications apportées à la Loi en ce qui concerne la protection de la navigation dans son ensemble, étroitement liées à la Loi sur la marine marchande et à la réglementation des restrictions imposées à l'utilisation de constructions, sont inefficaces et ont des conséquences graves pour les utilisateurs: dommages au plan écologique, dangers pour la santé publique, problèmes de sécurité, problèmes économiques, obstruction de l'accès public et amoindrissement de la qualité de vie.

Pour la Fédération québécoise des municipalités, il est urgent de trouver des solutions pour gérer la navigation de plaisance de façon efficace, écologique et profitable au plan économique. Cette ressource naturelle doit devenir plus sécuritaire et rester accessible à tous les Canadiens avant que les dommages observés aujourd'hui ne soient irréversibles.

Le secteur municipal est très intéressé à seconder le gouvernement dans cette tâche. Nous devons travailler ensemble à trouver des solutions. Nous avons proposé la création d'un groupe de travail mené par le gouvernement fédéral, auquel participeraient les municipalités et les personnes responsables de la gestion du bassin hydrographique, qui sont les intervenants les plus proches sur le terrain. Cette démarche représenterait une première étape vers les changements qu'il faut envisager de faire sur le plan de la gestion de la navigation de plaisance dans les eaux intérieures au Canada.

J'ai maintenant énoncé les points que les professionnels de la Fédération québécoise des municipalités ont préparés pour que j'en discute avec vous. J'aimerais seulement dire quelque chose d'un peu plus personnel pendant les 30 prochaines secondes.

Je suis pêcheur. Je suis maire de ma ville et gardien de ma région, et je siège à la Fédération québécoise des municipalités ainsi qu'à la Fédération canadienne des municipalités. Nous avons un grave problème. Nos lois actuelles permettent aux gens de venir dans les petits lacs au pays avec des bateaux de toutes tailles. Ce faisant, ils endommagent nos berges comme jamais auparavant. Je ne suis pas un environnementaliste pur et dur; je suis un Canadien ordinaire. Honnêtement, nous avons besoin de l'aide du gouvernement, car les dommages causés seront irréversibles.

La Fédération canadienne des municipalités ainsi que son pendant québécois ont adopté une résolution concernant la navigation de plaisance, mais j'explique toujours la situation en termes que j'estime être simples. Disons qu'une personne moyenne prend un bain dans sa baignoire à la maison; ce n'est vraiment pas problématique, mais quand vous mettez une personne qui pèse une tonne dans une baignoire normale, cela change la donne. C'est exactement ce qui se passe dans nos lacs à la grandeur du pays à ce stade. Il faut que le gouvernement fédéral travaille avec les municipalités afin de protéger nos plans d'eau pour tous les Canadiens.

Je vous remercie infiniment d'avoir pris le temps de nous écouter.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à vous tous. Comme vous le savez, nous avons bien des membres intéressés à poser des questions cruciales.

La parole est à Mme Block pour six minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je tiens à souhaiter la bienvenue à tous nos témoins d'aujourd'hui. Même si c'est par vidéo et téléconférence, c'est bon d'entendre vos témoignages.

Je tiens aussi à parler des documents d'information que nous avons reçus de notre analyste cette semaine avant de partir dans nos circonscriptions. Je pense qu'ils nous ont rappelé que les modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables ont commencé à se faire bien avant qu'elles soient inscrites dans la loi; je pense qu'elle a dit qu'elles remontaient à 2009.

Je reconnais aussi qu'un certain nombre d'entre vous ont témoigné devant le Comité à deux ou trois reprises pour nous faire part de vos opinions, de vos préoccupations et peut-être aussi de vos recommandations sur la façon dont il faut modifier cette mesure législative.

J'ai en main un article qui a été publié dans *The Hill Times* le 14 septembre, et qui a pour titre « Leave Navigation Protection Act "as is," say municipalities ». Cet article a suscité un débat assez animé au Comité et dans les médias, étant donné que la secrétaire parlementaire, Kate Young, et un représentant ministériel ont indiqué qu'on procéderait à une étude et qu'on présenterait un rapport au début de 2017, même avant que le Comité ait décidé d'entreprendre cette étude.

Nous savons qu'il est question de cette étude dans la lettre de mandat du ministre, et que cette lettre énonce clairement qu'on entend rétablir les protections qui ont été modifiées en 2014. Nous savons qu'on envisage de le faire au début de 2017.

Je suis d'accord avec le titre de cet article, qui demande qu'on ne touche pas à la Loi sur la protection de la navigation. Je pense qu'on a fait beaucoup de bon travail pour que cette loi en arrive où elle est afin de pouvoir écarter les obstacles contre lesquels bien des municipalités se butaient lorsqu'elles géraient les questions de leur ressort, surtout au Canada rural. Nous savons que la loi confère au ministre le pouvoir discrétionnaire d'ajouter ou de retrancher des voies navigables à la demande d'une municipalité.

Étant donné que je suis d'accord avec le titre de cet article et que je crois que nous avons déjà fait ce qu'il fallait, je vais offrir le reste de mon temps de parole à mes collègues de l'autre côté de la table. La plupart d'entre eux sont nouveaux au Comité, et c'est évident qu'ils sont les moteurs de cette étude, alors je vais leur offrir le temps qu'il me reste pour poser des questions aux représentants des municipalités.

● (0910)

La présidente: C'est excellent. Merci beaucoup de vous montrer aussi coopérante, madame Block, dans le cadre de notre étude.

Nous allons passer à M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame Block, je vous en sais gré.

Comme Mme Block l'a fait remarquer, tous les députés libéraux sont nouveaux. Nous avons reçu de la rétroaction négative de la part du public lorsque les modifications ont été apportées à la Loi. Je suis de Colombie-Britannique, où le secteur environnemental est très solide. On brossait partout un portrait très sombre des répercussions de ces modifications. Cependant, lorsque nous avons vraiment envisagé d'entreprendre une étude de la Loi sur la protection de la navigation, c'était plutôt pour remplir ce que nous considérons être l'obligation de consulter qui n'avait pas été honorée.

Je crois comprendre que le gouvernement précédent était pressé de stimuler l'activité économique ainsi que de mettre en chantier des projets de construction et de les mener à bien. Impossible d'être en désaccord avec cela mais, en même temps, nous sommes arrivés. Je pense que je peux parler pour tout le groupe quand je dis que nous ne sommes pas déterminés au plan idéologique à annuler quelque chose simplement parce que quelqu'un d'autre l'a fait. Nous pensons, en fait, que ces modifications ont eu des conséquences positives, comme vous l'avez mentionné. Nous voulons les conserver tout en prenant peut-être un petit peu plus de temps pour réfléchir à ce que les autres estiment qu'il devrait arriver. Par conséquent, j'ai un certain nombre de questions.

Nous allons d'abord nous tourner vers vous, monsieur Kemmere. Les municipalités ont-elles eu suffisamment de temps pour faire l'expérience du nouveau régime, de la nouvelle Loi sur la protection de la navigation? Avez-vous eu une chance de voir une différence dans la façon dont vos projets sont menés dans le contexte de la nouvelle loi?

M. Al Kemmere: Les municipalités nous ont déjà fait part de leur capacité d'exécuter des travaux qui traversent les rivières et les ruisseaux. Il leur a été possible de hâter le processus d'approbation des aspects environnementaux; au lieu de le faire en un an et demi, il leur faut quatre mois. Parallèlement, les structures dont il est question conviennent à la municipalité et sont aussi adéquates pour prendre soin de la santé environnementale des ruisseaux. Nos membres nous disent qu'ils ont observé des améliorations réelles.

M. Ken Hardie: Excellent, merci de cette réponse.

Nous allons maintenant nous adresser à vous, monsieur Orb.

Les municipalités individuelles ont-elles coutume d'adopter un type de mécanisme normalisé pour connaître l'avis du public avant de mettre un projet en chantier? Autrement dit, donnez-vous au public la possibilité de se prononcer sur un projet de construction d'un pont ou d'un ponceau qui existe déjà, il n'y aura pas de période de consultation à moins, je suppose, qu'on cherche à modifier les voies navigables, le débit de l'eau et des choses du genre. Si les choses se passent comme elles le font normalement, une période de consultation n'est pas nécessaire. L'exception serait, bien sûr, avec les Premières Nations. Si le projet avait des conséquences néfastes sur une réserve des Premières Nations ou sur une voie navigable dans une réserve ou quelque chose du genre, on tiendrait des consultations. Le devoir de consulter serait une procédure standard.

M. Raymond Orb: Ce n'est pas nécessaire à part dans le cadre de la procédure normale d'appels d'offres et ce type de choses. S'il s'agit d'un pont ou d'un ponceau qui existe déjà, il n'y aura pas de période de consultation à moins, je suppose, qu'on cherche à modifier les voies navigables, le débit de l'eau et des choses du genre. Si les choses se passent comme elles le font normalement, une période de consultation n'est pas nécessaire. L'exception serait, bien sûr, avec les Premières Nations. Si le projet avait des conséquences néfastes sur une réserve des Premières Nations ou sur une voie navigable dans une réserve ou quelque chose du genre, on tiendrait des consultations. Le devoir de consulter serait une procédure standard.

Le devoir de consulter n'est pas une procédure standard. Dans bien des cas, l'eau ne coule que quelques semaines pendant le ruissellement printanier. Nous n'estimons pas qu'il s'agisse d'eaux navigables. C'est la question, car avant la modification de la réglementation, nous étions obligés de suivre toute la réglementation stricte en vigueur pour qu'une embarcation puisse emprunter le

ruisseau. Il s'agit simplement de ruisseaux qui ne coulent pas beaucoup pendant l'année, si bien que nous n'estimons pas qu'ils soient prioritaires.

• (0915)

M. Ken Hardie: J'adresse ma question à tout le monde qui participe à la réunion par téléconférence ou vidéoconférence.

Êtes-vous au courant d'une quelconque réaction publique négative à un des projets que vous avez entrepris?

M. Al Kemmere: Du côté de l'Alberta, je ne suis pas au courant que les projets aient suscité une quelconque réaction négative ou des préoccupations.

M. Ken Hardie: Qu'en est-il de la Saskatchewan?

M. Raymond Orb: Je dirais la même chose. Nous n'avons eu que de la rétroaction positive de la part de nos membres. Bien sûr, nous avons, depuis, accéléré le processus.

M. Ken Hardie: D'accord.

Qu'en est-il du Québec?

M. Scott Pearce: Rien pour l'instant. Tout semble bien aller.

M. Ken Hardie: Il y a un principe que j'ai appris à respecter encore plus au fil du temps, celui du processus équitable, celui par lequel vous permettez au public de formuler des commentaires dans un dossier. En l'absence de rétroaction, vous pouvez en déduire que les choses se passent bien.

La seule chose dans la nouvelle loi qui m'a porté à penser qu'elle pourrait poser problème est que si une personne n'est pas d'accord avec ce qui est proposé ou ce qui a déjà été fait, son seul recours est de passer par les tribunaux, ce qui peut être long et coûteux — vous avez dit la même chose de l'ancien processus.

Seriez-vous ouverts à un système peut-être plus souple de rétroaction publique par lequel il serait possible de s'opposer à un projet en particulier sans devoir attendre qu'il soit réalisé pour ensuite aller devant les tribunaux?

M. Raymond Orb: Puis-je me prononcer là-dessus?

M. Ken Hardie: Allez-y. Nous allons aller d'abord nous adresser au représentant de la Saskatchewan.

M. Raymond Orb: Je dirais que nos réunions du conseil municipal sont toujours ouvertes au public. Les appels d'offres, qui s'appliquent à la plupart des projets de construction d'infrastructure — qu'il s'agisse de ponceaux ou de ponts — sont annoncés publiquement. Les gens les voient.

Je pense que si les gens s'objectent à une de nos décisions, par exemple celle de changer ou d'enlever un pont et d'installer un ponceau, ils s'adresseront très rapidement à nos politiciens locaux.

M. Ken Hardie: Est-il possible de nous envoyer deux ou trois exemples de ces processus qui ont été annoncés dans une municipalité donnée pour que nous puissions, entre autres, revenir en arrière et consulter le procès-verbal de ces réunions? J'aimerais me familiariser avec le processus qu'on suit en ce moment. Peut-être qu'il ne s'agit pas de la meilleure analogie, mais les modifications à la Loi ont été apportées pour une raison, et nous ne voulons pas jeter le bébé avec l'eau du bain, si vous voulez.

Est-ce que...

La présidente: Monsieur Hardie, je suis désolée, mais votre temps est écoulé.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie également nos invités de leur présence, ce matin.

Vous êtes nos yeux et nos oreilles sur le terrain. En quelques minutes, nous allons parcourir davantage de municipalités que tout ce que nous pourrions faire au cours des heures consacrées à cette étude.

Ma première question comporte deux volets et s'adresse à chacun d'entre vous. En ce qui a trait au premier volet, je vous demanderais de répondre par un oui ou par un non. Dans le cas d'un oui, il faudra une explication.

Lors de sa comparution, au tout début de notre étude, le ministre nous a dit que pas moins de 40 projets de loi, dont la plupart émanent de députés, j'imagine, ont été déposés dans le but d'ajouter un cours d'eau à la liste qui est prévue par la loi. Des membres que vous représentez ont-ils demandé d'ajouter un cours d'eau à cette liste, oui ou non?

Dans la mesure où la réponse serait oui, comment s'est passé le processus pour que ce cours d'eau, cette rivière ou ce lac soit ajouté à la liste prévue par la loi?

Vous pourriez peut-être répondre dans le même ordre dans lequel vous avez fait vos présentations, ce matin.

Nous allons commencer par l'Alberta.

• (0920)

[Traduction]

M. Al Kemmere: À ma connaissance, personne n'a demandé que des cours d'eau soient ajoutés à une liste. Pas que je sache.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Qu'en est-il de la Saskatchewan?

[Traduction]

M. Raymond Orb: Non, nous n'avons reçu aucune demande de la part de nos membres.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Maintenant, passons au Québec.

M. Scott Pearce: Jusqu'à présent, il n'y en a pas.

M. Robert Aubin: Merci, cela répond à ma première question.

Ma deuxième question porte sur l'inversion du fardeau de la preuve. Nous savons que Transports Canada n'accepte plus les plaintes. Par conséquent, un citoyen, un groupe de citoyens ou une association qui souhaiterait s'opposer doit maintenant obtenir un recours judiciaire. Dans l'une ou l'autre des municipalités que vous représentez, avez-vous reçu ce type de plainte? Avez-vous dû faire face à cela?

Je vous demanderais de répondre dans le même ordre, en commençant par l'Alberta.

[Traduction]

M. Al Kemmere: Que je sache, à l'heure actuelle, nous n'avons reçu aucune plainte. Sachez cependant que nous n'avons pas de lien direct avec chaque organe décisionnel municipal mais, à ma connaissance, nous n'en avons pas reçu.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Orb, je vous écoute.

[Traduction]

M. Raymond Orb: Aucune dont j'aie entendu parler à ce stade.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Pearce, vous avez la parole.

M. Scott Pearce: Nous recevons pratiquement une plainte par jour, mais ce n'est pas lié à des projets. Il s'agit surtout de la taille des bateaux qui ont le droit de naviguer dans nos cours d'eau. Ils sont souvent très grands et causent des dommages environnementaux. C'est davantage ce genre de plainte que nous recevons, pratiquement chaque jour.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur Pearce. J'en profite pour vous poser une autre question, directement, parce que lors de votre présentation, j'ai été particulièrement interpellé par vos préoccupations environnementales.

Comme nous le savons, dans le cadre de cette loi qui protège la navigation, l'ensemble des évaluations des pipelines a été évacué pour être redirigé du côté de l'Office national de l'énergie.

Selon vous, ce transfert de compétences de Transports Canada à l'Office national de l'énergie fait-il en sorte que la situation est équivalente, meilleure ou pire?

M. Scott Pearce: La façon dont la loi est libellée fait en sorte qu'aucune limite n'est imposée quant à la taille des bateaux autorisés à emprunter les cours d'eau navigables. Par conséquent, des bateaux beaucoup trop gros, qui créent des vagues de 5 à 6 pieds de hauteur et des dommages majeurs à la bande riveraine se retrouvent sur de petits lacs de villégiature au Québec, en Ontario ou en Alberta.

Les municipalités aimeraient au moins que le gouvernement du Canada mette des règles en vigueur. Il n'est pas normal qu'un bateau de 100 pieds, qui pèse 100 000 livres, ait le droit de circuler sur un petit lac navigable. Il n'y a pas grand-chose qu'on puisse faire pour réparer des dommages une fois qu'ils ont été causés. Il est déjà trop tard.

M. Robert Aubin: Merci.

Ces modifications à la Loi sur les eaux navigables, jadis, et à la Loi sur la protection de la navigation, maintenant, ont-elles modifié vos relations ou vos consultations auprès d'autres ordres de gouvernement?

Autrement dit, les autorités provinciales ou municipales ont-elles modifié leur façon de faire à la suite de ces changements?

M. Scott Pearce: Voulez-vous entendre d'abord la réponse des gens de l'Alberta et de la Saskatchewan?

[Traduction]

M. Al Kemmere: En Alberta, je pense que cela n'a fait qu'améliorer nos relations avec les divers ordres de gouvernement puisqu'il a été possible d'accélérer les processus. Nous savons qu'on surveille toujours les points importants, mais je crois que dans les trois ordres de gouvernement, nous avons été en mesure de hâter les processus et, par conséquent, d'améliorer les relations.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Nous allons revenir à M. Orb.

[Traduction]

M. Raymond Orb: Je ne crois pas que cela ait changé la relation avec les échelons supérieurs du gouvernement. Les projets approuvés, qui reçoivent des subventions, par exemple, de Chantiers Canada — il pourrait s'agir de projets d'installation de pont ou de ponceau — requièrent toujours les permis nécessaires. Faut-il des permis aquatiques, selon le cas? Il faut toujours faire approuver des permis d'Environnement Canada. Ces gens sont toujours là. Ils continuent d'examiner les projets.

Comme mon collègue de l'Alberta l'a affirmé, cela ne fait que hâter le processus, ce qui nous satisfait. Nous sommes satisfaits de la réglementation actuelle.

• (0925)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin. Merci à nos témoins.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): J'aimerais commencer par dire que je pense avoir senti une légère hésitation au début de certains de vos témoignages concernant le potentiel d'apporter des modifications importantes à la Loi qui pourraient être contraires à ce que vous souhaitez.

Pour reprendre les commentaires formulés par mon collègue, monsieur Hardie, nous avons appris dans certains des témoignages que, dans les faits, de bonnes modifications avaient été apportées. Dans la mesure où il y a des développements positifs, nous ne voulons pas hausser davantage les dépenses des municipalités dans le seul but de rendre les projets plus coûteux. J'aimerais vous rassurer. Parallèlement, nous voulons nous assurer que la Loi fonctionne comme elle devrait.

Pour ce qui est de nos antécédents, je pense que nos expériences diffèrent peut-être grandement. Je suis originaire de la Nouvelle-Écosse, où je peux me rendre à la côte de chez moi en cinq minutes à n'importe quel moment. Nombre d'entreprises locales utilisent, en fait, les lacs ou les rivières pour envoyer leurs produits vers les marchés. Alors c'est parfois une approche favorable aux entreprises que nous privilégions en leur garantissant un droit à la navigation dans le cadre des travaux municipaux.

J'aimerais vous donner une occasion d'expliquer si les modifications à la Loi vous ont permis d'entreprendre des projets que vous n'auriez pas pu entreprendre avant.

Peut-être que vous pourriez répondre dans l'ordre dans lequel vous avez témoigné.

M. Al Kemmere: Je ne peux pas dire que nous ayons entrepris de projets supplémentaires. Je crois que nous avons essayé de répondre aux besoins qui demandent à être comblés depuis de nombreuses années.

Vous soulevez un argument intéressant concernant les rôles qu'ils jouent en Nouvelle-Écosse par rapport à l'Alberta car, comme nous sommes enclavés, nous n'utilisons pas beaucoup nos rivières, nos fleuves et nos ruisseaux pour le commerce; c'est donc dire que nous n'avons pas accès aux plans d'eau importants dont nous aurions besoin pour faire commerce.

Nombre des points qui nous ont posé problème à cet égard, comme Ray Orb l'a indiqué, sont les ruisseaux qui sont à peine navigables un mois par année parce que leur débit d'eau n'est

suffisamment important que pendant le ruissellement printanier; ils ne sont vraiment pas navigables à l'année. Ce sont les points qui nous ont occasionné autant de problèmes avec notre processus qu'il n'est raisonnable...

Il y a des ruisseaux, des ruisseaux importants, qui pourraient être des eaux navigables pour le commerce et qui sont toujours protégés en vertu de la Loi en Alberta; ils figurent à l'annexe. S'il y en a de nouveaux à cerner qui sont nécessaires pour rehausser le commerce ou la surveillance, ils peuvent être ajoutés à cette liste. C'est une des très bonnes choses à cet égard. Le ministre a le pouvoir discrétionnaire de le faire par le truchement d'un processus de demande. Je pense que cela couvre tout besoin commercial futur qui pourrait se faire sentir.

M. Sean Fraser: Avant de passer aux autres témoins, je dois dire que vous avez soulevé un point important à mes yeux, compte tenu de ce qui se passe dans ma région du pays.

Si j'ai bien compris, le libellé de la loi fait en sorte que seules les municipalités et, éventuellement, les administrations provinciales peuvent avoir accès au processus de demande. Même si cette question ne revêt pas une grande importance dans le contexte de notre présente étude, pouvez-vous m'indiquer s'il existe un mécanisme permettant aux utilisateurs d'un cours d'eau, que ce soit à des fins récréatives, traditionnelles ou économiques, de saisir une municipalité d'une telle requête? Je pense, par exemple, à une entreprise locale qui voudrait utiliser une rivière pour livrer ses produits. Si ces gens-là ne peuvent pas eux-mêmes soumettre une demande, leur est-il possible de s'adresser à vous pour que vous le fassiez en leur nom? Est-ce que c'est déjà arrivé? Y a-t-il un mécanisme semblable?

M. Al Kemmere: Ce n'est pas arrivé à ma connaissance. Je crois toutefois que si un entrepreneur ou un résident de la localité devait s'adresser aux autorités municipales pour obtenir exactement ce dont vous parlez, il reviendrait au conseil d'analyser cette requête et de décider s'il convient d'aller de l'avant.

M. Sean Fraser: J'aimerais maintenant donner aux autres témoins l'occasion de nous dire si les changements apportés leur ont permis de réaliser des projets qui n'auraient pas nécessairement été possibles auparavant.

• (0930)

M. Raymond Orb: J'aimerais répondre, si vous permettez.

En Saskatchewan, nous avons un programme permettant de répondre aux demandes de financement des municipalités rurales qui souhaitent améliorer leur réseau routier à des fins économiques. Les fonds sont répartis entre les municipalités qui satisfont aux critères établis. Nous pouvons transmettre au Comité la liste des projets qui ont été lancés grâce à ce programme. Je crois que ces projets auraient pu aller de l'avant avant les changements apportés aux règles touchant les eaux navigables mais, comme je l'indiquais, ils auraient été retardés et auraient entraîné des coûts considérables. On estime que bon nombre de ces projets n'auraient pas pu être réalisés si la réglementation n'avait pas été changée.

Pour l'instant, le processus se déroule exactement comme nous le souhaitions. Comme je l'ai mentionné, il y a encore des mesures de contrôle en place du point de vue environnemental, mais nous pouvons certes vous communiquer cette liste.

Je voudrais simplement ajouter un commentaire. La situation des municipalités est notamment problématique du fait que nous recevons seulement environ huit cents pour chaque dollar de rentrées fiscales. Ce sont les fonds à notre disposition. La situation ne se limite pas à la Saskatchewan. Je crois que c'est un peu la même chose partout au pays. Nous avons besoin du financement de Chantiers Canada. Les petites municipalités de la Saskatchewan, comme celles en milieu rural, ne reçoivent pas grand-chose, voire rien du tout dans la plupart des cas, de Chantiers Canada. Nous devons utiliser nos fonds provinciaux. Il va donc de soi que nous préconisons une modification des critères de telle sorte que les municipalités rurales et les petites localités puissent être admissibles au financement.

Nous pouvons sans problème vous fournir la liste des projets en cours.

M. Sean Fraser: Certainement, et c'est d'autant plus intéressant pour moi en ma qualité de député représentant une circonscription rurale.

La présidente: Vous n'avez plus de temps, monsieur Fraser. Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Madame la présidente, je vais partager mon temps avec mon collègue, M. Iacono.

Mes collègues ont déjà abordé la question, mais j'aimerais que chacun de vous puissiez me fournir de plus amples précisions à ce sujet.

Le programme de navigation de Transports Canada n'accepte plus les plaintes visant des ouvrages entravant un cours d'eau non désigné. Les personnes qui estiment qu'un ouvrage sur un cours d'eau non désigné porte atteinte au droit public à la navigation doivent obtenir une ordonnance judiciaire pour régler la situation. Parmi vos membres, est-ce qu'une municipalité a été poursuivie en justice après avoir reçu une plainte visant un ouvrage municipal non conforme sur un cours d'eau non désigné?

M. Al Kemmere: Je n'ai pas eu connaissance de cas semblables en Alberta. J'ose espérer que l'on tenterait de régler la question au niveau du conseil municipal, longtemps avant que le recours aux tribunaux ne devienne nécessaire.

M. Raymond Orb: À ce que je sache, aucune municipalité n'a fait l'objet de poursuites judiciaires à ce sujet.

J'aimerais juste mentionner quelque chose. L'aménagement du Sentier transcanadien qui traverse le pays doit être terminé avant 2017. Nous avons de nombreuses portions où les gens peuvent emprunter des cours d'eau, en canot tout particulièrement. Nous venons tout juste de terminer notre segment de ce sentier en Saskatchewan. Nous avons différents panneaux pour guider ceux qui veulent mettre leur canot à l'eau.

Nous croyons que cela facilite grandement les choses pour les gens qui veulent utiliser les cours d'eau pour leurs loisirs ou pour parcourir de courtes distances.

M. Gagan Sikand: Mais vous n'avez pas entendu parler de plaintes dont les tribunaux auraient été saisis.

M. Raymond Orb: Non. Aucune.

M. Gagan Sikand: Merci. C'était ma question.

La présidente: Monsieur Iacono, à vous la parole.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci, messieurs, d'être ici avec nous ce matin.

J'aurais une question pour M. Scott Pearce.

De quelle façon la loi pourrait-elle être modifiée afin de mieux protéger les eaux navigables?

M. Scott Pearce: Merci énormément pour votre question, monsieur.

Tout d'abord, il n'y a pas de conflit en ce qui a trait au droit de la navigation pour amener nos produits aux marchés ou effectuer des travaux d'infrastructures nécessaires dans les cours d'eau.

Le problème est le suivant. De la façon dont la loi est faite, il n'y a pas de limite concernant la grandeur des bateaux sur nos cours d'eau, ce qui a pour conséquence que ceux-ci sont en train de mourir.

Il y a plusieurs façons de voir le problème. Plusieurs experts ont fait des études sur le sujet. Il est clair qu'il faut commencer par les dommages causés par un bateau qui est trop grand pour un cours d'eau et qui fait, par exemple, des vagues de 5 ou 6 pieds, ce qui détruit la bande riveraine.

Il n'y a pas de limite. Prenons l'exemple d'une personne qui a un chalet ou une maison à Québec au bord d'un lac de 3 kilomètres de longueur et de 7,5 mètres de profondeur. Légèrement, elle a le droit d'amener sur ce lac un bateau de 60 mètres de longueur venant du lac Ontario. La municipalité ne peut rien faire pour l'arrêter.

Cela veut dire qu'il n'y a aucune contrainte concernant la navigation sur nos cours d'eau. Il n'y a aucune contrainte à l'égard de la grandeur et du poids des bateaux ou des vagues qu'ils font. Malheureusement, comme on dit, c'est le far west sur nos lacs et nos cours d'eau. Il n'y a pas de limite. S'il n'y a pas de limite, il est certain que les gens en profitent et voient de plus en plus grand.

Cela répond-il à votre question, monsieur?

● (0935)

M. Angelo Iacono: Oui.

Madame la présidente, ai-je encore du temps de parole?

[Traduction]

La présidente: Il vous reste encore deux minutes et demie.

M. Angelo Iacono: Je vais profiter de l'occasion pour partager mon temps avec mon collègue, David Graham.

La présidente: Monsieur Graham, c'est à vous.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Merci.

Monsieur Pearce, je suis votre voisin des Laurentides. J'ai d'ailleurs lu quelque chose à votre sujet dans *Main Street*. C'est un plaisir de vous rencontrer, si je puis dire.

M. Scott Pearce: J'ai beaucoup entendu parler de vous également, monsieur Graham.

M. David de Burgh Graham: Voilà qui est toujours un peu inquiétant.

Comme vous le savez, les lacs sont une grande source de problèmes dans notre région. C'est l'une des principales préoccupations dans ma circonscription, juste après l'accès à Internet.

J'ai entendu vos réponses à Angelo. Vous m'excuserez, mais j'ai raté le début de votre exposé.

Puis-je vous demander si vous avez des pistes de solution à nous proposer concernant ces problèmes que nous posent les lacs? Je sais qu'à Sainte-Agathe, à titre d'exemple, il y a eu des études pour indiquer à quelle profondeur et à quelle distance du rivage pouvaient circuler les embarcations de grande taille, et je sais que ces mesures ne font pas l'unanimité. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Scott Pearce: À la Fédération québécoise des municipalités, nous estimons que le gouvernement fédéral devrait trouver un terrain d'entente. Comme vous le savez, les embarcations deviennent de plus en plus grosses, mais la superficie des lacs n'augmente pas. Il pourrait y avoir des critères fondés...

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): J'invoque le Règlement, madame la présidente.

Je ne vois pas vraiment le lien avec les questions que nous étudions actuellement. Il s'agit ici de considérations environnementales.

La présidente: Je vois, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Je pense que cette question n'est vraiment pas pertinente par rapport à l'étude que nous sommes en train de faire en ce moment.

M. Scott Pearce: Monsieur, j'aimerais répondre à cela.

[Traduction]

La présidente: Un instant, s'il vous plaît.

Je veux bien que vous répondiez, mais nous sommes dans la période allouée à M. Iacono qui partage son temps avec M. Graham. Ils peuvent vous laisser les 35 secondes qui restent pour répondre, même s'il est vrai que nous commençons à aborder une problématique différente.

M. David de Burgh Graham: Monsieur Pearce, je vais vous laisser répondre.

M. Scott Pearce: Il s'agit effectivement d'un problème environnemental, mais ce problème environnemental est causé par le ministère des Transports. C'est donc un problème de transport qui a un impact sur l'environnement, ce qui fait qu'il y a un lien direct.

La présidente: Merci beaucoup à tous les deux.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je vais partager mon temps de parole avec M. Rayes. Nous avons convenu d'un petit changement.

[Traduction]

La présidente: Bienvenue, monsieur Rayes. Nous sommes heureux de vous compter parmi nous.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente. C'est avec plaisir que je me joins à votre Comité.

J'appuie les propos de mon collègue, M. Berthold, relativement au dernier sujet qui a été abordé. Je pense que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec et le ministère fédéral de l'Environnement et du Changement climatique pourraient beaucoup aider dans ce domaine.

Je voudrais revenir sur la lettre de mandat pour revenir à la base du sujet. Dans la lettre de mandat du ministre Garneau, il est écrit ceci:

Travailler avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne afin de revoir les modifications à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection des eaux navigables apportées par le précédent gouvernement, réinstaurer les protections éliminées [...]

Quant à moi, s'il s'agit de réinstaurer cela, on ne peut pas discuter de grand-chose puisque les libéraux veulent simplement annuler toutes les mesures qui ont été mises en place et retourner dans le passé. Or, quand je vous écoute, je n'ai pas l'impression que vous souhaitez revenir en arrière et défaire ce qui a été fait lors des dernières modifications.

La citation se poursuit comme suit: « [...] et intégrer des mécanismes de protection modernes. » Si c'est le cas, le ministre pourrait nous dire ce qu'il souhaite faire. Le Comité pourrait alors faire son travail d'analyse et consulter les experts pour valider cela, et dire si, oui ou non, ce serait bon.

J'aimerais vous entendre à cet égard, messieurs, particulièrement ceux de l'Alberta et de la Saskatchewan, et par la suite, le représentant de la Fédération québécoise des municipalités.

● (0940)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Kemmere.

M. Al Kemmere: Nous n'aimions pas trop l'idée d'un retour à une loi rédigée longtemps avant l'ère moderne. Il y a une partie de votre question que je n'ai pas bien entendue, mais nous sommes tout de même heureux de pouvoir faire valoir nos points de vue en faveur du maintien de mesures législatives que nous jugeons progressistes. C'est la raison de notre présence ici.

Je sais que cela ne répond peut-être pas à votre question, et je vais peut-être devoir vous demander de la répéter.

[Français]

M. Alain Rayes: J'aimerais entendre l'autre témoin. J'y reviendrai par la suite si nous avons assez de temps.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Orb.

M. Raymond Orb: Je pense que votre question porte sur le processus.

Lorsque le gouvernement précédent envisageait ces changements, nous savions déjà quelles modifications réglementaires s'ensuivraient et nous étions d'accord. J'ai comparé à maintes reprises devant le comité des transports à ce sujet, et c'est la même chose pour mes collègues de l'Alberta et du Manitoba également, je crois. Nous apprécions être ainsi consultés, mais nous sommes tout de même un peu inquiets. Nous nous sommes posé de sérieuses questions lorsque cette idée a été lancée durant la campagne électorale fédérale. Nous ne savions pas exactement pourquoi le gouvernement souhaitait le faire, mais nous allons néanmoins continuer à préconiser le maintien de la réglementation en vigueur.

[Français]

M. Alain Rayes: Je vous remercie.

Je vais maintenant devoir donner la parole à mon collègue, M. Berthold. Je m'excuse de ne pas vous permettre de vous exprimer, monsieur Pearce. Je veux simplement dire que dans bien des comités, on constate en ce moment qu'on discute, mais on ne connaît pas le projet. Je peux vous dire que c'est très frustrant pour nous aussi.

Je laisse la parole à M. Berthold.

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

En effet, c'est ce qui est frustrant. Nous voulons savoir quelles sont les modifications parce qu'il est clair que le ministre a quelque chose en tête.

Pour mes collègues d'en face qui amorcent l'exercice de bonne foi, ce n'est malheureusement pas ce que le ministre a en tête. À la période des questions, le 6 octobre, le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne a dit que l'objectif de la consultation sur la Loi sur la protection de la navigation était — et je vais lire la citation en anglais:

[Traduction]

... de la façon dont nous pourrions non seulement rétablir les protections supprimées par les conservateurs, mais aussi les renforcer...

[Français]

Vous dites aux témoins qu'on veut garder ce qui était bon. Or cela ne correspond pas du tout à l'intention du projet de loi.

En terminant, madame la présidente, compte tenu des témoignages que nous avons entendus ce matin, j'aimerais déposer une motion. Elle va comme suit:

Considérant que les associations des municipalités confirment ne pas avoir reçu de plainte et ne pas avoir demandé d'ajout de cours d'eau, il est demandé que le Comité mette fin immédiatement à son étude de la Loi sur la protection de la navigation.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

Doit-il y avoir un préavis de 48 heures?

Le greffier du Comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Un préavis est normalement requis, à moins qu'il y ait consentement unanime.

La présidente: Comme vous le savez, monsieur Berthold, il y a un préavis de 48 heures à donner. Si vous le voulez bien, nous allons étudier votre motion lors de notre prochaine séance ou de celle qui suivra.

M. Luc Berthold: Oui, c'est d'accord.

M. Ken Hardie: Madame la présidente, j'invoque le Règlement. De notre côté, nous sommes disposés à renoncer au préavis de 48 heures et à mettre la motion aux voix.

La présidente: Est-ce la façon dont le comité veut procéder?

Monsieur Aubin.

• (0945)

M. Robert Aubin: Oui.

La présidente: Le moment est venu de remercier nos témoins de leur participation.

Nous vous sommes reconnaissants d'avoir trouvé du temps dans vos horaires très chargés pour venir nous aider dans la poursuite de cette étude. Il est possible que nous en arrivions à la conclusion que tout fonctionne bien et qu'il n'y a rien à changer. Nous nous intéressons notamment aux obstacles à la navigation qui devraient être réglementés ou interdits et à la meilleure façon de s'y prendre dans le cadre du processus législatif. Nous sommes à la recherche de recommandations quant à la manière d'améliorer la situation actuelle, en reconnaissant que certains des changements apportés étaient certes absolument nécessaires. C'est l'optique dans laquelle notre comité aborde ces questions.

Merci beaucoup pour votre contribution à notre étude.

Pourriez-vous relire la motion, s'il vous plaît?

[Français]

Le greffier: La motion se lit comme suit:

Considérant que les associations des municipalités confirment ne pas avoir reçu de plainte et ne pas avoir demandé d'ajout de cours d'eau, il est demandé que le Comité mette fin immédiatement à son étude de la Loi sur la protection de la navigation.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

(La motion est rejetée)

La présidente: Passons maintenant à nos témoins suivants qui représentent l'Association canadienne de pipelines d'énergie ainsi que l'Association canadienne de la construction dans le cas de M. Michael Atkinson.

Si cela convient à tout le monde, nous allons simplement poursuivre.

Monsieur Atkinson, bienvenue à notre comité.

M. Michael Atkinson (président, Association canadienne de la construction): Merci.

Madame la présidente et honorables membres du Comité, c'est un plaisir pour moi de comparaître devant vous aujourd'hui.

L'Association canadienne de la construction représente les entreprises du secteur non résidentiel au sein de l'industrie de la construction au Canada. C'est nous qui construisons les infrastructures comme les centres commerciaux, les usines, les écoles, les hôpitaux et les condominiums. Pour ainsi dire, nous construisons tout ce qu'il y a à construire, à l'exception des unifamiliales.

Nous nous sommes dotés d'une structure intégrée regroupant quelque 70 associations locales et provinciales d'un océan à l'autre. Nous représentons un peu moins de 20 000 entreprises, dont plus de 95 % sont des PME.

L'industrie de la construction dans son ensemble procure de l'emploi à environ 1,4 million de Canadiens et compte pour 7 % du produit intérieur brut de notre pays, ce qui nous permet d'affirmer que nous sommes une composante essentielle à la viabilité économique du Canada.

Nous sommes très heureux de pouvoir témoigner aujourd'hui pour vous présenter quelques-unes de nos réflexions au sujet de la Loi sur la protection de la navigation.

Je dois d'abord vous dire que nos membres étaient très heureux des changements intervenus en 2012, parallèlement aux modifications à la Loi sur les pêches et à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Certains ont prétendu que les changements apportés en 2012 à la Loi sur la protection des eaux navigables ont réduit l'efficacité des mesures de protection de l'environnement dans tout le pays. Nous ne sommes pas du tout d'accord.

Précisons d'abord que la Loi modifiée a cessé de figurer parmi les éléments pouvant déclencher une évaluation environnementale aux termes de la LCEE. Tout changement apporté devait être pris en considération dans le contexte des modifications à la LCEE. On commettrait une grave erreur en voulant modifier unilatéralement cette loi-ci sans tenir compte des changements qui ont été apportés à la LCEE pour faire en sorte que les éléments déclencheurs demeurent raisonnables.

La protection du droit à la navigation ne concerne aucunement — ou ne devrait aucunement concerner, comme je viens de l'expliquer — la protection de l'environnement et le déclenchement d'une éventuelle évaluation environnementale, des responsabilités qui sont déjà prévues dans le mandat du gouvernement fédéral.

Le fédéral peut déjà compter sur la Loi sur les pêches pour protéger les pêches et l'habitat du poisson; la Loi canadienne sur la protection de l'environnement pour que les cours d'eau et les terres soient à l'abri du déversement de produits chimiques et d'autres substances nocives; la Loi sur les espèces en péril pour protéger les espèces menacées ou en danger; la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs pour protéger les oiseaux migrateurs; ainsi qu'un éventail de règlements et de politiques connexes s'appliquant aux différentes industries comme les pâtes et papiers, les mines et le raffinage du pétrole, ou visant la protection des terres humides.

En outre, les intervenants intéressés font montre d'une certaine mauvaise foi en agissant comme si le gouvernement fédéral était le seul responsable de la protection de l'environnement. Les provinces, les territoires, les gouvernements autochtones et les administrations municipales ont adopté toute une gamme de lois et de règlements qui visent également la protection de l'environnement.

Tout cela étant dit, j'en reviens au principe de base que je souhaite défendre. La Loi sur la protection de la navigation vise à protéger le droit à la navigation commerciale prévu par la common law au Canada. Elle ne vise pas la protection de l'environnement. Comme le ministre lui-même l'a déclaré lors de sa comparution devant votre Comité: « L'objectif de la Loi est de trouver l'équilibre entre ce droit de navigation et la nécessité de construire des infrastructures comme des ponts et des barrages. »

Comme ce sont les membres de notre association qui construisent ces infrastructures, il n'est pas rare que notre travail soit réglementé en application de cette loi. En vertu du régime en place, les promoteurs peuvent procéder à une auto-évaluation et l'obtention d'un permis de Transports Canada n'est pas nécessaire étant donné que la plupart de nos travaux sont des ouvrages désignés conformément à la définition établie dans l'arrêté sur les ouvrages secondaires. Un tel climat de clarté, de certitude et de prévisibilité est bénéfique pour notre industrie.

Je vais vous donner un exemple dans le contexte de la Loi sur les pêches. On y retrouve des lignes directrices sur la façon de construire des ponceaux et d'autres structures au-dessus des habitats du poisson. En connaissant à l'avance ces lignes directrices, nous sommes à même de concevoir et de proposer des projets de construction de structures semblables. Tout est clair pour tout le monde. Nous pouvons ainsi gagner du temps, car nous pouvons prendre en compte ces considérations à l'étape de la conception.

La loi précédente n'offrait aucune possibilité d'auto-évaluation de telle sorte qu'une approbation de Transports Canada était toujours requise pour pouvoir aller de l'avant avec un projet de construction. Comme d'autres témoins vous l'ont indiqué précédemment, il s'ensuivait dans presque tous les dossiers des complications bureaucratiques et des retards. C'était la règle, et non l'exception.

Qui plus est, bon nombre de ces évaluations étaient menées seulement une fois que l'approbation avait été obtenue pour aller de l'avant avec le projet à l'issue d'une évaluation environnementale. S'il y a une chose que les entrepreneurs en construction ne peuvent pas tolérer, c'est bien un tel manque d'uniformité: un feu vert qui passe au jaune, puis au rouge. Il nous faut un certain degré de certitude, notamment quant aux échéanciers. Plus la loi et le règlement peuvent

nous offrir de certitude, le mieux c'est pour toutes les parties en cause.

● (0950)

Bref, nous recommanderions, premièrement, que Transports Canada se concentre aux fins de l'application de cette Loi sur les cours d'eau les plus utilisés pour la navigation commerciale et récréative.

Deuxièmement, il conviendrait d'améliorer le processus d'auto-évaluation en allongeant la liste des projets visés par l'arrêté sur les ouvrages secondaires et en établissant des critères clairs quant à la performance nominale. Il s'agit bien souvent de travaux de routine qui devraient pouvoir être réalisés sans qu'un permis soit nécessaire.

Troisièmement, la Loi sur la protection de la navigation ne devrait pas servir d'élément déclencheur à l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale étant donné que la protection de la navigation commerciale n'a rien à voir avec la protection de l'environnement, et que les modifications apportées à la LCEE en 2012 ont permis d'accélérer le processus fédéral des évaluations environnementales en lui injectant une plus grande certitude grâce à une approche fondée sur une liste des éléments déclencheurs possibles. Cela me ramène à mon argument initial à l'effet que toutes les mesures que vous pouvez envisager par rapport à la loi à l'étude doivent l'être en tenant compte des modifications apportées à la LCEE à la même époque.

Voilà qui termine mes observations préliminaires. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Atkinson.

Nous allons maintenant entendre M. Bloomer de l'Association canadienne de pipelines d'énergie.

Bienvenue et merci d'avoir pris le temps de nous parler aujourd'hui.

M. Chris Bloomer (président et chef de la direction, Association canadienne de pipelines d'énergie): Bonjour à tous et merci de me permettre de témoigner. J'aimerais bien être sur place. Je serai à Ottawa la semaine prochaine, mais il m'était impossible de m'y rendre aujourd'hui.

Je vais donc vous parler au nom de l'Association canadienne de pipelines d'énergie. L'association représente les 12 principales sociétés de pipelines d'énergie au Canada. Nos membres assurent le transport de 97 % de la production canadienne de pétrole et de gaz naturel sur un réseau de quelque 119 000 kilomètres de pipelines.

Je tiens à mentionner d'entrée de jeu que notre association va participer activement à tous les processus d'examen réglementaire en cours au niveau fédéral, y compris ceux touchant la Loi sur les pêches, la LCEE et la modernisation de l'Office national de l'énergie. Je vais toutefois m'en tenir dans mes observations d'aujourd'hui à l'étude qui nous intéresse, soit celle de la Loi sur la protection de la navigation. Soulignons d'abord et avant tout qu'il existe des principes fondamentaux de bonne réglementation s'appliquant sans distinction à tous les processus d'examen en cours, et que nous ne manquerons pas de les invoquer au cours des mois à venir.

Pour tous les intervenants, un cadre réglementaire est optimal lorsqu'il est clair, efficient et complet. Plus précisément, le processus devrait reposer sur des données scientifiques et des faits, être mené par l'instance réglementaire la mieux placée pour le faire, éviter les doublages, définir clairement les responsabilités de chacun, être assorti de règles et de modalités transparentes, permettre la participation véritable de ceux dont la contribution peut être la plus utile, et assurer le juste équilibre entre la nécessité d'agir rapidement et les autres objectifs à atteindre. Notre association appuie tous les efforts déployés par le gouvernement pour obtenir de tels résultats. Nous mettons actuellement la dernière main à notre mémoire écrit et à notre documentation technique aux fins de cet examen. Nous soumettrons le tout d'ici l'échéance fixée à la semaine prochaine.

Je vais traiter brièvement aujourd'hui de l'objectif de cette loi, des changements qui y ont été apportés au cours des dernières années et des répercussions qu'ils ont maintenant pour notre industrie.

D'une manière générale, les modifications apportées visaient à moderniser la Loi, à réduire les doublages et les pratiques non efficientes, et à préciser l'objectif de la Loi sur la protection des eaux navigables dans le contexte de l'application d'autres lois. Tout cela bien considéré, la Loi sur la protection de la navigation a d'abord pour but de veiller à ce que la navigation soit protégée en assurant un juste équilibre entre le respect du droit à la navigation et la nécessité de construire des infrastructures.

La Loi sur la protection de la navigation doit permettre la surveillance des travaux et des projets pouvant faire obstacle à la navigation en s'assurant en priorité que le tout se déroule en toute sécurité, avec le moins d'impact possible sur la navigation. Les autres lois en cours de révision par des comités parlementaires ou des groupes d'experts, à savoir la LCEE de 2012, la modernisation de la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les pêches, traitent des répercussions sur l'habitat et l'environnement et de la façon dont les pipelines sont réglementés.

Étant donné le vaste mandat des autres lois environnementales, nous ne croyons pas que les changements apportés à la Loi sur la protection de la navigation aient pu nuire de quelque manière que ce soit à la protection de l'environnement. Je peux plutôt vous assurer que les impacts environnementaux des projets de franchissement de cours d'eau par des pipelines sont pleinement pris en compte dans les examens auxquels notre industrie doit se soumettre en application d'autres lois, et plus particulièrement de celle de l'Office national de l'énergie.

De plus, les changements mis en oeuvre en 2012 ont réduit le double emploi tout en permettant au gouvernement, à l'industrie et aux autres intervenants d'obtenir de meilleurs résultats en axant les évaluations sur les principaux facteurs d'impact et en pouvant ainsi utiliser les ressources plus efficacement. Ces changements ont permis de mieux définir et clarifier l'objectif de la Loi sur la protection de la navigation et des autres lois environnementales, ce qui pave la voie à une amélioration des résultats en matière de protection de l'environnement.

Nous osons espérer que cet examen de la Loi sur la protection de la navigation sera réalisé en gardant à l'esprit la nécessité d'éviter les doublages avec les mesures de réglementation et de protection déjà prévues par d'autres lois. Nous souhaiterions en outre que cet examen porte sur l'intention et les objectifs visés par les changements apportés à la Loi sur la protection de la navigation en cherchant à déterminer si ces changements produisent les résultats escomptés et si des améliorations s'imposent.

Avant de parler de ces changements, je pense qu'il convient de s'assurer de bien comprendre la façon dont les pipelines franchissent les cours d'eau. Durant la construction, il y a certaines perturbations, bien qu'elles soient souvent temporaires, qui touchent le cours d'eau tant en matière environnementale que du point de vue de la navigation. Pour permettre aux véhicules de construction de traverser le cours d'eau en toute sécurité, il est parfois nécessaire d'installer de façon temporaire un pont, un ponceau ou un pont de glace, de neige ou de billots. Toutes ces installations temporaires sont enlevées une fois la construction terminée.

Il faut de plus signaler que nos membres ont recours à des méthodes éprouvées de franchissement des cours d'eau qui font appel à l'expertise combinée de spécialistes en sécurité, en génie et en environnement. Nous utilisons les plus récentes technologies disponibles pour minimiser les impacts environnementaux et nous déployons, lorsque la situation l'exige, des mesures d'atténuation s'appuyant sur des bases scientifiques à l'égard de tout problème pouvant subsister.

- (0955)

Il est important de noter aux fins de la présente étude que les choses reviennent à la normale dans le cours d'eau une fois que l'infrastructure de franchissement est terminée et qu'il n'y a généralement aucun impact sur la navigation.

L'industrie du pipeline est touchée par trois changements importants apportés à la Loi.

Il y a d'abord la délégation à l'Office national de l'énergie du pouvoir d'évaluer les impacts sur la navigation des pipelines sous réglementation fédérale. En vertu des modifications apportées, l'ONE doit prendre en compte les effets sur la navigation et la sécurité maritime avant de formuler des recommandations ou de prendre des décisions concernant un nouveau pipeline. Auparavant, c'est Transports Canada qui devait s'en charger une fois l'approbation de l'ONE obtenue.

Deuxièmement, la réduction de la portée de la Loi à 162 fleuves, rivières, lacs et océans inscrits dans une annexe représente un changement important, d'autant plus que cette loi s'appliquait auparavant à tous les cours d'eau au Canada.

Troisièmement, il y a l'arrêté sur les ouvrages secondaires de 2009. Les pipelines sous réglementation provinciale qui ne relèvent pas de l'ONE doivent toujours obtenir l'autorisation de Transports Canada s'ils franchissent un des cours d'eau inscrits à l'annexe. Cependant, certains de ces franchissements satisfont aux critères établis dans l'arrêté sur les ouvrages secondaires pour les pipelines, de telle sorte qu'une autorisation spéciale n'est pas requise.

Nous estimons que ces changements ont eu des répercussions favorables, sans nuire à la protection de la navigation ou à la protection de l'environnement.

Il y avait auparavant dédoublement des pouvoirs. L'ONE avait le pouvoir de réglementer les pipelines en vertu de la Loi sur l'ONE, alors que le ministre des Transports disposait de ses propres pouvoirs à l'égard des ouvrages de franchissement de cours d'eau en vertu de la Loi canadienne sur la protection des eaux navigables. Les modifications de 2012 ont permis de regrouper ces pouvoirs dans les mains de l'ONE à titre de guichet unique ou d'instance réglementaire la mieux placée pour intervenir. Notre association y voit une mesure favorable qui va contribuer non seulement à accroître l'efficacité du processus d'octroi des permis, mais aussi à assurer une meilleure responsabilisation grâce au recours à un organe de réglementation unique. C'est aussi une façon de tabler sur les bons résultats de l'industrie en matière de sécurité et de qualité dans la construction et l'exploitation des ouvrages de franchissement de cours d'eau. Une approche intégrée, prenant en considération tout l'éventail des préoccupations sécuritaires et environnementales liées au franchissement d'un cours d'eau par un pipeline, permet à l'industrie et à l'instance réglementaire de collaborer plus efficacement afin d'obtenir des résultats optimaux.

L'ONE tient compte des considérations liées à la navigation et à la sécurité maritime avec la même rigueur que le faisait auparavant Transports Canada. Le processus d'examen réglementaire de l'ONE est indépendant, équitable et transparent. L'Office compte au sein de son personnel des experts qui s'y connaissent en construction et en exploitation d'un pipeline. Ces gens-là peuvent déceler les impacts pouvant être significatifs en matière de sécurité et d'environnement. D'autres ministères fédéraux peuvent aussi compter sur une expertise spécialisée, mais aucun d'eux ne s'y connaît en pipelines.

• (1000)

La présidente: Monsieur Bloomer, je ne voudrais pas vous interrompre mais vous pourrez faire le reste de vos observations en réponse aux questions des députés. Ils ont beaucoup de questions à vous poser.

M. Chris Bloomer: Très bien. C'est entendu.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie: Je vous remercie, messieurs, dames, d'être ici aujourd'hui.

Je commencerai par vous, monsieur Atkinson.

Il vaut probablement la peine de répéter ce que nous avons dit au groupe précédent: l'angle d'approche de mes collègues, dans cet examen, n'est pas nécessairement d'annuler tout ce qui a été fait; nous ne voulons pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Nous avons entendu que certains changements ont eu des effets positifs évidents. Ce qui manquait, dans le processus précédent, à notre avis... La façon dont ces mesures ont été adoptées, noyées dans un énorme projet de loi omnibus, est telle qu'il y a eu très peu de consultations des groupes pour ou contre, donc l'objectif de cet exercice est essentiellement d'assurer un processus juste, de donner à la population la chance de nous dire ce qu'elle pense, pour pouvoir prendre tous les éléments en compte et non seulement nous fonder sur notre perception de la situation, parce que les communications publiques entendues après la mise en place de ces mesures sont en général très différentes de ce que nous entendons depuis que nous avons la chance d'entendre des personnes comme vous.

Monsieur Atkinson, dans quelle mesure diriez-vous que les normes de construction que vos membres suivent restent influencées par la loi précédente?

M. Michael Atkinson: Dans une grande mesure, et je ne parle pas seulement des modifications apportées à la LPN, mais de celles apportées à l'évaluation environnementale en général. Bon nombre de ces modifications ont amélioré la certitude et la prévisibilité. Par exemple, si une autoroute provinciale...

M. Ken Hardie: Je m'excuse, monsieur, vous faites fausse route.

Je parle des normes de construction qu'ils utilisent. Je vais être un peu plus précis. J'ai peur que... Supposons qu'un cours d'eau ne soit pas inscrit à l'annexe, donc qu'il ne soit pas protégé, pour utiliser cette expression. Il y avait des limites avant, il était interdit de rejeter certaines choses dans l'eau, des blocs de béton, peu importe. Si ce cours d'eau n'est plus protégé par la Loi sur la protection des eaux navigables, y aura-t-il des rejets?

M. Michael Atkinson: Le rejet de déchets de construction dans un cours d'eau ne serait pas permis selon la plupart des dispositions standards qu'on voit dans un projet municipal ou provincial et serait régi par d'autres lois. Que ce soit ou non régi par l'ancienne ou la nouvelle loi, c'est régi par d'autres lois, des règlements municipaux, etc., parce qu'il y a toutes sortes de dispositions sur le traitement des déchets de construction.

De ce point de vue, je doute que des modifications à cette loi ne changent ces normes. C'est une exigence contractuelle, et ces clauses sont établies par la municipalité ou le propriétaire provincial qui demande le travail. En vertu du contrat, nous devons respecter ces exigences, et il y a probablement d'autres règlements municipaux ou d'autres lois provinciales qui empêcheraient ces rejets.

• (1005)

M. Ken Hardie: La même chose vaut-elle pour l'industrie des pipelines, monsieur Bloomer?

M. Chris Bloomer: Bien sûr. Dans ce cas-ci, nous parlons de navigation. L'industrie des pipelines est régie par la LCEE. Les oléoducs sont continuellement inspectés et surveillés. Cela n'influence en rien la protection ou les répercussions futures de ces structures sur les cours d'eau, puisque c'est régi par d'autres lois environnementales.

M. Ken Hardie: Je dirais que dans certains milieux, pas partout, mais dans certains milieux, il y a énormément de méfiance à l'égard de l'auto-réglementation et de l'auto-gestion. Quand les utilisateurs récréatifs viendront nous parler des modifications proposées à cette Loi, que nous diront-ils au sujet de votre rendement dans un régime d'auto-réglementation?

M. Michael Atkinson: Ce n'est pas un régime d'auto-réglementation. Les contracteurs ou les constructeurs sont toujours tenus de suivre les règles et règlements prescrits par d'autres lois, règlements municipaux, fédéraux ou provinciaux, et nous devons aussi respecter les normes établies par la municipalité ou la province par contrat relativement aux travaux. Il y a toutes sortes de choses qui entourent la construction, comme le bruit, la poussière et toutes sortes de choses qui sont toutes réglementées autrement; il n'y a donc pas d'auto-réglementation. Nous devons toujours respecter les normes, obligations, règles et règlements imposés par les autres textes législatifs.

La présidente: Monsieur Hardie, votre temps est écoulé.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, rapidement, avant de poser mes questions, j'ai entendu des rumeurs selon lesquelles le ministre des Transports lancerait une stratégie en matière de transport au cours des prochains mois. Pourriez-vous, vous ou peut-être la secrétaire parlementaire, nous dire ce qu'il en est à la fin de la séance du Comité?

La présidente: Nous pourrions peut-être en parler à notre prochaine séance, mais ce ne sera certainement pas aujourd'hui, simplement parce que nous recevons des témoins et que nous n'avons pas prévu de temps pour cela.

Mme Kelly Block: Très bien. Je pensais qu'on aurait pu le faire à la toute fin.

Nous savons que le ministre a le pouvoir d'ajouter ou de retirer des eaux navigables de l'annexe par application du paragraphe 29(2) de la Loi. Des fonctionnaires du ministère et du personnel des municipalités nous ont dit qu'à leur connaissance, il n'y avait eu que deux demandes d'ajout d'eaux navigables et qu'aucune plainte n'avait été déposée au Québec, en Alberta ni en Saskatchewan à l'égard des projets entrepris. Si l'on regarde la Loi, on sait qu'il n'y a pas que les municipalités et les provinces qui peuvent demander l'ajout d'eaux navigables, les Premières Nations peuvent le faire aussi.

Je vous remercie beaucoup de votre clarté, monsieur Atkinson, quant à l'objectif de la Loi sur la protection de la navigation. Vous nous avez clairement rappelé qu'il y a d'autres textes législatifs qui touchent les sujets évoqués par différents groupes au moment où la Loi sur la protection des eaux navigables a été modifiée.

Ce que nous avons entendu des députés de l'autre côté montre peut-être qu'ils ne mettent pas tant l'accent sur la Loi elle-même que sur le processus. Je sais que nous entendrons d'autres groupes de témoins la semaine prochaine, essentiellement des groupes environnementaux (ce qui est assez intéressant, compte tenu des observations que vous avez formulées) qui viendront nous parler de la Loi sur la protection de la navigation.

J'aimerais également vous poser quelques questions, monsieur Bloomer, dans la foulée des questions que mes collègues vous ont posées sur la position des municipalités sur le transfert de responsabilité à l'ONE, pour ce qui est des pipelines sous le régime de la Loi sur la protection de la navigation. Je pense que le changement a été apporté par le projet de loi C-46, Loi sur la sûreté des pipelines. Je me demande si vous pouvez nous en parler.

J'ai ensuite peut-être deux questions à vous poser. Ces modifications réduisent-elles d'une quelconque façon la surveillance environnementale des projets? Quels effets ces modifications ont-elles sur la navigation commerciale?

• (1010)

La présidente: Monsieur Bloomer, souhaitez-vous répondre à ces questions?

M. Chris Bloomer: Merci.

Le transfert à l'ONE, comme je l'ai dit dans mon exposé, était essentiellement... Jusqu'alors, le bureau des transports approuvait les éléments liés à la navigation après l'ONE; c'est maintenant intégré au processus, et la navigation est prise très au sérieux à l'ONE, qui est probablement l'organisme de réglementation le mieux placé pour en juger efficacement.

Je pense que c'était la clé, de confier cette tâche aux experts scientifiques et techniques, pour la rendre plus [*Note de la rédaction: inaudible*] et qu'elle fasse partie intégrante du processus.

Pour ce qui est de l'affaiblissement des protections, les protections découlant de la LCEE de 2012 et de la Loi sur les pêches restent les mêmes, elles ne s'en trouvent pas le moins diminuées, puisqu'il ne s'agit ici strictement que de navigation.

S'il y a une incidence sur la navigation, ces modifications n'ont eu absolument aucun effet sur les aspects des projets de pipelines liés à la navigation.

Mme Kelly Block: Merci.

Monsieur Atkinson.

M. Michael Atkinson: D'après ce que je comprends, le problème vient en partie de ce qui déclenche une évaluation relative à des eaux navigables. Une partie de la réforme de la LCEE consistait justement à évaluer les éléments déclencheurs pour qu'il n'y ait pas de doublons. Si le gouvernement provincial, par exemple, a déjà réalisé une évaluation environnementale, pourquoi le gouvernement fédéral devrait-il en faire une autre parce que quelqu'un a lancé une idée et croit qu'un fossé constitue un cours d'eau navigable? Ce n'était pas très logique.

Pour ce qui est des effets sur la navigation commerciale, il n'y a aucun problème à notre connaissance concernant les structures construites sur les eaux navigables qui diffère de la situation qui prévalait sous le régime de l'ancienne loi.

La présidente: Il vous reste une demi-minute.

Mme Kelly Block: Je prendrai cette demi-minute pour résumer le problème, tel que je le vois. Je remercie mes collègues de leurs observations. Je pense que chacune est légitime pour bien comprendre la Loi sur la protection de la navigation et ce qui a mené aux changements apportés en 2012.

Comme mon collègue l'a déjà dit, je crois que nous sommes saisis de cette étude parce qu'il est écrit dans la lettre de mandat du ministre de rétablir les protections éliminées par l'ancien gouvernement. Je pense que c'est notre plus grande crainte. Les conclusions du Comité, quelles qu'elles soient, risquent de ne pas être prises en considération, parce que le résultat est convenu d'avance, et c'est la raison pour laquelle nous nous opposons à cette étude depuis le début.

Je vous remercie infiniment de toute la clarté que vous apportez aujourd'hui.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, messieurs, d'être parmi nous ce matin. Votre expertise est appréciée.

Je vais m'adresser, sans plus tarder, à M. Bloomer.

Pour nous donner une vue d'ensemble, pourriez-vous nous donner une estimation, même grossière, du nombre de cours d'eau navigables canadiens qui sont traversés par des pipelines, que ce soit dans le cours d'eau ou sous le cours d'eau?

[*Traduction*]

M. Chris Bloomer: Voulez-vous le nombre absolu d'endroits où un pipeline traverse un cours d'eau? Eh bien, il y en a probablement des centaines et même des milliers. Différentes techniques sont utilisées pour traverser un cours d'eau, selon sa taille. Le forage dirigé est l'une des principales techniques utilisées et ne touche pas le lit du tout, mais il y en a beaucoup d'autres, évidemment.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Quel avantage voyez-vous au fait que Transports Canada transfère ses évaluations à l'Office national de l'énergie?

Les évaluations sont-elles plus simples, plus efficaces?

Pourriez-vous nous donner un ou deux exemples qui nous permettraient de comparer le nouveau système à l'ancien?

•(1015)

[Traduction]

M. Chris Bloomer: Je pense que le but de ce changement était d'alléger le processus, de confier cette tâche à une équipe ayant des compétences techniques au sein de l'ONE pour éviter la redondance dans les évaluations, entre autres. Comme je l'ai déjà dit, avant, le bureau des transports donnait son avis après l'ONE. Il y a maintenant un processus intégré, mais les mêmes éléments sont pris en considération dans l'évaluation de l'ONE.

Comme M. Atkinson l'a mentionné, c'était les éléments déclencheurs de l'évaluation qui posaient problème. Le fait de définir dans une annexe les types de cours d'eau visés par ces évaluations nous indique vraiment, à mon avis, sur quoi nous concentrer.

Dans certains cas, la présence d'un petit cours d'eau éphémère, d'un étang éphémère, par exemple, déclenchait automatiquement une évaluation et tout le fardeau réglementaire qui venait avec. Cela n'avait rien à voir avec la navigation en tant que telle, ni même avec les répercussions des pipelines sur ces milieux.

[Français]

M. Robert Aubin: Maintenant que tout le processus d'étude environnementale relève de l'Office national de l'énergie, sauriez-vous dire si cela a favorisé l'obtention de cette acceptabilité sociale qui est tant recherchée et qui est même incontournable maintenant lorsque vient le temps de réaliser des projets d'infrastructures aussi importants que les vôtres?

[Traduction]

M. Chris Bloomer: Je pense qu'il faut mettre la question des pipelines en contexte. Il y a le processus d'approbation de projet. Il y a beaucoup de discussions à ce sujet en ce moment, comme nous le savons. Il y a ensuite le cycle de vie d'un pipeline. L'ONE, qui est l'organisme de réglementation effectuant les examens environnementaux, a les compétences techniques pour étudier la question, et c'est également lui qui gère le pipeline pendant tout son cycle de vie après sa construction. Plutôt que de disperser l'expertise entre différents organismes concurrents, toute l'expertise technique est regroupée au même endroit, au sein d'une équipe qui gère le pipeline pendant toute sa vie.

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Aubin, votre temps est écoulé.

Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

Je remercie les deux témoins de leur présence aujourd'hui.

Dans ma vie passée, avant d'être élu député fédéral il y a un an, j'étais maire d'une municipalité de 45 000 habitants.

Monsieur Atkinson, je vous confirme qu'il y a beaucoup de règlements municipaux, beaucoup de règlements environnementaux — au provincial particulièrement — qui mettent beaucoup de bâtons

dans les roues des gens qui veulent créer de la richesse et développer les différentes municipalités partout au Canada.

En tout cas, je peux confirmer que c'est ainsi en milieu rural. Bien souvent, cela cause beaucoup plus de problèmes qu'autre chose. Comme maire, j'ai eu à jouer le rôle de médiateur, à intervenir auprès d'instances provinciales pour essayer de faire débloquer des projets qui étaient soumis à une réglementation excessive pour toutes sortes de raisons. Je pourrais en faire toute une liste, mais je pense que ce n'est pas l'objectif aujourd'hui. À tous ceux et celles qui se posent la question, je confirme qu'il y en a beaucoup.

Je vous poserai des questions simples à tous les deux.

Tout d'abord, sur une échelle de 1 à 10, quel est votre niveau de satisfaction par rapport à la loi qui existe et avec les modifications qui ont été mises en place en 2012?

[Traduction]

M. Michael Atkinson: Pour ce qui est de la clarté, de la prévisibilité et de la rapidité du processus, je donnerais sept, huit ou neuf, mais on verra bien. Nous n'avons pas encore assez d'expérience concrète des modifications apportées pour nous prononcer, mais l'intention est clairement très importante.

Nous ne sommes pas les promoteurs des projets. Nous en sommes les constructeurs. Quand nous obtenons le feu vert, à supposer que l'évaluation environnementale ait été faite comme il faut et que tous les règlements aient été pris en compte, en tant que contracteurs, nous voulons pouvoir nous rendre du point A au point B le plus rapidement possible et réaliser le projet selon les normes de qualité, l'échéancier et le budget du promoteur.

Le pire scénario, c'est de démarrer un projet dans un contexte de grande incertitude. Honnêtement, ce que nous déplorons le plus, c'était le risque que le projet soit interrompu ou retardé à cause d'une contestation, parce qu'il aurait dû y avoir une telle autre évaluation ou qu'il y en avait une nouvelle qui s'amorçait.

Je pense que les modifications apportées à la Loi ont de bonnes chances de réduire beaucoup cette probabilité, du point de vue des constructeurs.

En toute franchise, dans l'ancien régime, les eaux navigables étaient définies comme tout ce sur quoi pouvait naviguer une opinion. Nous commençons souvent les projets dans l'incertitude, même si les évaluations environnementales avaient été faites. On commençait, et quelqu'un venait dire « attendez un instant, c'est une voie navigable », même s'il s'agissait d'un fossé asséché en juillet et en août. C'était le problème pour nous, les constructeurs: le manque de certitude. Nous ne savions jamais si nous avions vraiment reçu le feu vert pour avancer.

•(1020)

M. Chris Bloomer: C'est la même chose pour nous. Je dirais que les principes sous-jacents aux objectifs de la LCEE de 2012, notamment les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables, soit la certitude, la clarté et la réduction des doublons dans le processus, sont toujours valides aujourd'hui. Rien n'est parfait, mais je pense que le processus conçu en 2012 est la voie à suivre pour les entreprises.

[Français]

M. Alain Rayes: Parfait.

Si je comprends bien — répondez simplement par oui ou par non, à moins que vous ne vouliez développer votre idée — la lettre de mandat du ministre est assez claire. Il souhaite que nous retournions en arrière, malgré ce qui a été dit, soit de ne pas « jeter le bébé avec l'eau du bain ». Lors des différentes interventions du ministre, nous sentons bien que les libéraux veulent détruire ce qui a été fait par l'ancien gouvernement. Est-ce que vous pensez que nous devrions retourner en arrière, soit avant 2012?

[Traduction]

M. Michael Atkinson: Je ne voudrais pas revenir à un système qui laisse la place à l'incertitude et qui permet à un projet ayant déjà reçu le feu vert de dérailler dès que quelqu'un exprime une opinion.

[Français]

M. Alain Rayes: Parfait.

[Traduction]

M. Chris Bloomer: Je pense que l'exercice actuel vise la modernisation de l'ONE, ainsi qu'une révision de la LCEE et des lois sur les pêches et la navigation. Les démarches sont entamées. Nous y participerons évidemment. Comme je l'ai déjà dit, nous y répéterons notre point de vue selon lequel les principes de la LCEE de 2012 sont toujours valides et positifs.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci.

Je vais laisser les 50 secondes de temps de parole qu'il me reste à mon collègue.

[Traduction]

La présidente: Vous avez 45 secondes.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

Compte tenu des témoignages, compte tenu de la lettre de mandat du ministre qui est très claire en ce qui concerne les résultats attendus, compte tenu de la lettre au Comité dans laquelle le ministre avait promis de mener des consultations — et nous avons appris qu'il n'y en aura pas —, compte tenu de son témoignage devant nous, je vais déposer la motion suivante, madame la présidente:

Considérant que le ministre des Transports a déjà décidé des changements devant être apportés à la Loi sur la protection de la navigation et tenant compte des témoignages de l'Association canadienne de pipelines d'énergie et de l'Association canadienne de la construction.

Il est demandé que le Comité mette fin immédiatement à son étude sur la Loi sur la protection de la navigation jusqu'à ce que le Ministre soumette ses propres modifications à la Loi sur la protection de la navigation au Comité.

Je remets une copie de cette motion au greffier. Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Je pense que nous avons tous bien entendu la motion.

Quelle est la volonté du Comité? Il doit y avoir un préavis de 48 heures.

Il semble que ce sera une constante.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, je pense que comme nous accueillons des témoins en ce moment et qu'il nous reste du temps pour leur poser des questions, je préférerais que nous reportions l'étude de cette motion de plus de 48 heures.

La présidente: Il n'y a pas consentement unanime.

Monsieur Fraser, allez-y.

M. Sean Fraser: Je remercie infiniment nos témoins. Je vous remercie de votre témoignage d'aujourd'hui.

Pour vous mettre un peu en contexte, on a dit que le problème tenait peut-être davantage à la façon de faire qu'au contenu. Je remercie ma collègue, Mme Block, d'admettre qu'elle trouve ces questionnements légitimes.

Je dois dire, toutefois, que je vois des problèmes dans la loi elle-même. L'issue n'est pas décidée d'avance, mais mes propos ne devraient pas vous insulter. Je ne suis pas ici pour faire des amalgames entre les préoccupations liées à la navigation et la nécessité de réaliser des évaluations environnementales sur les fossés. Même si nous affirmons qu'il y avait de bons éléments dans cette loi, je crois que personne ne devrait devoir payer des centaines de milliers de dollars pour embaucher des consultants environnementaux parce qu'il a plu trop fort un mardi. Ce n'est pas le but à mon avis. C'est peut-être ma propre expérience personnelle qui a forgé mon opinion.

Mes réserves à l'égard des modifications apportées à la loi sont surtout économiques. Je crains que nous ayons trop réduit le nombre d'eaux inscrites à l'annexe. Il y a de bons et de mauvais côtés à cela. Je crains principalement que cela ne nuise au tourisme et au commerce maritime sur les rivières et les cours d'eau importants, mais pas nécessairement très grands d'un point de vue national, en raison de leur valeur économique pour les personnes et les entreprises de mon domaine. J'ai aussi une certaine expérience des litiges. Avant ma carrière en politique, je n'entraîtais en scène dans les projets que quand quelqu'un n'avait pas fait ce qu'il devait faire.

Parlons d'abord des ouvrages qui pourraient obstruer des eaux auparavant considérées navigables, mais ne figurant plus à l'annexe. Des gens de l'industrie des pipelines nous ont dit que la norme était telle que s'il faut ériger un pont ou une infrastructure temporaire pour terminer un projet, cette infrastructure est ensuite retirée.

Si un cours d'eau n'est pas inscrit à l'annexe, croyez-vous que le ministre devrait avoir le pouvoir d'obliger le constructeur d'un pipeline à le faire s'il ne fait pas ce qu'il devait faire? Quel devrait être le rôle du gouvernement pour faire retirer un ouvrage qui fait obstruction?

• (1025)

M. Chris Bloomer: Si l'entreprise responsable du pipeline laisse des choses dans le cours d'eau?

M. Sean Fraser: L'entreprise ou l'un de ses sous-contractants. Est-ce régi par un quelconque règlement?

M. Chris Bloomer: L'ONE doit accorder une autorisation de construction et une autorisation d'exploitation. Une fois le pipeline construit, l'ONE vérifie tout. Si cela n'a pas été fait, l'entreprise ne pourra pas exploiter le pipeline ou commencer ses activités. Il y a un processus très strict, pour nous assurer que toutes ces choses soient faites. Après la construction, l'ONE dira: « Vous n'avez pas fait ceci, vous n'avez pas fait cela. » Si tel est le cas, ce devra être fait avant que l'entreprise puisse commencer à exploiter le pipeline. C'est surveillé de près.

M. Sean Fraser: D'accord.

Nous avons commencé à évoluer en ce sens dans l'industrie de la construction, mais surtout dans le contexte des normes de construction. Oublions les normes un instant et ne pensons qu'au fait qu'il peut parfois y avoir de mauvais sous-contractants qui laissent des matériaux dans le cours d'eau. Si ce cours d'eau est une rivière d'importance stratégique pour un exportateur, y a-t-il déjà des pouvoirs qui s'appliquent ou qui devraient s'appliquer, pour que le ministre ou le gouvernement puisse assurer l'accès commercial au cours d'eau?

M. Michael Atkinson: Si nous travaillons pour une municipalité, tout à fait. Il y a beaucoup de leviers dans le contrat de construction lui-même qui peuvent être utilisés pour assurer le respect des normes et des règles de construction. Je ne pense pas que nous ayons besoin d'une loi fédérale pour assurer le bon déroulement des travaux dans les cours d'eau importants pour les autres ordres de gouvernement.

À l'heure actuelle, c'est le cas pour toute activité de terrassement et pour tout ce qui touche des berges ou la construction de routes ou d'autoroutes. Ces règlements, normes et obligations sont assez standards dans les contrats de construction et les modalités prescrites par une municipalité ou un gouvernement provincial dans les circonstances.

M. Sean Fraser: Quand la municipalité est responsable du projet ou du cours d'eau?

M. Michael Atkinson: Les deux. Elle peut avoir compétence sur un cours d'eau ou être carrément le promoteur d'un projet.

M. Sean Fraser: D'accord.

Si le projet relève d'un promoteur privé, votre réponse sera-t-elle différente?

M. Michael Atkinson: Non. Dans la plupart des cas, le promoteur privé devra obtenir une autorisation quelconque de la municipalité pour construire ce qu'il veut construire, et la municipalité aura le pouvoir d'exiger le respect strict des normes de construction pour lui donner son aval. Nous n'avons pas besoin d'une loi fédérale pour cela.

M. Sean Fraser: Les parties sont-elles toujours tenues de tenir compte de la navigation selon les usages locaux, peut-être pas dans les fossés, mais sur les ruisseaux, dans les lacs et les rivières à la phase de la conception du projet de construction ou de pipeline?

Vous pouvez peut-être commencer par les projets de construction.

•(1030)

M. Michael Atkinson: La conception dépend énormément des visées du promoteur ou des règles qu'il établit, quel que soit le promoteur. S'il s'agit d'un promoteur privé, il doit obtenir un permis de construction ou un autre type de permis pour pouvoir réaliser son projet. Il doit pour cela soumettre des plans, et si ces plans ne respectent pas les normes dont vous venez de parler, les droits de propriété, les exigences en matière de navigation et tout le reste, le promoteur ne pourra pas obtenir de permis.

M. Sean Fraser: De l'organe municipal, vous voulez dire?

M. Michael Atkinson: Exactement.

La présidente: Merci, monsieur Fraser. Votre temps est écoulé.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je voudrais revenir rapidement sur une affirmation que M. Bloomer a faite en réponse à l'une des dernières questions. Il

disait que le processus de l'Office national de l'énergie avait déjà été modernisé.

J'aimerais que vous nous parliez plus en détail de la modernisation de l'Office national de l'énergie.

[Traduction]

M. Chris Bloomer: Je me suis peut-être mal exprimé. Je n'ai pas dit que la modernisation... Je pense que la version 2012 de la LCEE... C'était un pas en avant.

M. Luc Berthold: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

[Français]

La modernisation de la Loi sur l'Office national de l'énergie n'est pas un sujet à l'ordre du jour. Je ne comprends pas le sens de la question de mon collègue.

[Traduction]

La présidente: C'est le temps de parole de M. Aubin, et si c'est ainsi qu'il souhaite utiliser son temps, je pense qu'il a le droit de le faire.

Allez-y.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Toutefois, la réponse est très simple, madame la présidente. Nous sommes en train d'étudier une loi qui, au départ, couvrirait les travaux de pipelines. À présent, elle ne les couvre plus. Je suppose que la modernisation pourrait aussi vouloir dire que nous puissions y revenir un jour, si c'était la meilleure solution. Je crois que c'est tout à fait pertinent.

Monsieur Bloomer, je reviens au principe de modernisation de l'Office national de l'énergie, parce que, d'abord, vous parlez de 2012 et je comprends bien. Toutefois, pour parler de l'éléphant dans la pièce, nous sommes devant une situation — c'est le cas de l'un des plus gros projets, soit Énergie Est, pour ne pas le nommer — où, pour l'instant, l'Office national de l'énergie ne semble pas avoir la crédibilité nécessaire pour faire avancer le dossier et permettre à l'ensemble des citoyens de se prononcer de façon claire et précise en vue d'une acceptabilité sociale.

Ne serait-il pas plus objectif de remettre ce dossier à Transports Canada, ou croyez-vous vraiment que l'Office national de l'énergie peut moderniser ses façons de faire pour répondre aux souhaits de la population?

[Traduction]

M. Chris Bloomer: Eh bien, je pense que la Loi sur la protection de la navigation couvre tout ce dont nous parlons ici, qu'on pense au projet Énergie Est ou à tout autre nouveau projet. Je pense que l'ONE... il y a actuellement un processus en cours pour que... il y a un comité responsable de la modernisation de l'énergie, et ces discussions auront lieu. L'ONE et le gouvernement ont répondu à la demande de consultations en organisant de nouvelles séries de consultations sur les projets Kinder Morgan et Énergie Est. Beaucoup de ces questions font l'objet de débats, et nous verrons ce qui ressortira des démarches entreprises par le gouvernement actuel pour régler ces questions. Nous participerons pleinement à ce processus.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je voudrais poser une question à M. Atkinson.

[Traduction]

La présidente: Soyez très bref, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

Les normes provinciales ou municipales en matière d'évaluation environnementale vous apparaissent-elles supérieures ou plus contraignantes que ce qui était contenu dans la Loi sur la protection de la navigation?

[Traduction]

M. Michael Atkinson: D'après mon expérience et les renseignements que j'ai reçus de nos membres, les provinces se montrent tout aussi diligentes et vigilantes. C'est une des raisons pour lesquelles il était vraiment contestable d'entreprendre autant d'examen fédéraux en vertu de la LCEE, puisque depuis l'adoption de cette loi, la plupart, sinon la totalité des provinces ont elles-mêmes mis en oeuvre des processus d'évaluation environnementale. C'était une perte totale de temps que de reprendre les mêmes processus. Cela ne concerne en rien la protection de l'environnement: on ne fait qu'accroître les formalités administratives et l'incertitude dans le programme.

Je peux vous dire que j'ai entendu beaucoup de commentaires de nos membres. Ce ne sont pas eux, mais les promoteurs qui suivent le processus, mais ces derniers leur disent que la rigueur du processus provincial ne leur facilite pas la tâche. Disons les choses ainsi.

• (1035)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Je partagerai mon temps avec M. Iacono; je vous serais donc reconnaissant de rester bref, messieurs.

Je m'adresserai d'abord à M. Atkinson. Pourriez-vous parler de l'utilité du mécanisme ou de la mesure d'adhésion volontaire?

M. Michael Atkinson: Cela concerne les promoteurs. Ce mécanisme ne nous concerne pas, puisque nous ne sommes que les constructeurs. C'est aux promoteurs qu'il revient de déterminer s'il est de leur intérêt ou non d'adhérer. Je ne peux parler en leur nom; je ne représente que les constructeurs.

M. Gagan Sikand: D'accord. Fort bien.

Monsieur Bloomer.

M. Chris Bloomer: Veuillez m'excuser, je n'ai pas entendu la question.

M. Gagan Sikand: Je voulais savoir ce que vous pensez du mécanisme d'adhésion volontaire.

M. Chris Bloomer: Vous voulez parler de la possibilité d'adhérer ou non au processus?

M. Gagan Sikand: Oui.

M. Chris Bloomer: Je pense que l'annexe permet de décider, en présence d'un plan d'eau, si on y adhère ou non. C'est une décision qui peut être prise en temps opportun, et la loi permet de le faire.

M. Gagan Sikand: D'accord, c'est juste.

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

J'aimerais simplement apporter une précision à l'intention de mes collègues d'en face.

Nous entendons souvent dire que nous, les libéraux, voulons changer et détruire ce qui a été fait par le gouvernement antérieur, mais ce n'est pas le cas. À plusieurs reprises, nous avons dit que nous voulions simplement nous assurer que les modifications qui ont été faites, sans consultation préalable — je veux le souligner —, sont efficaces et répondent bien aux besoins de la population canadienne. Je ne comprends pas ce qui peut être difficile à saisir à cet égard.

Il s'agit d'un processus transparent et honnête afin de connaître l'opinion des différents organismes. Vous voyez bien que nous avons posé des questions et que ces organismes y ont répondu, aujourd'hui. Nous sommes ici pour entendre les témoins et non pour présenter des motions partisans, ce qui ralentit notre travail.

Excusez-moi, mais il fallait que je m'exprime à ce sujet.

Passons maintenant à ma question. Selon vous, serait-il possible d'améliorer le processus d'ajout de cours d'eau à une annexe sans miner la certitude dont vous parlez et sans affecter la rapidité du processus d'approbation?

[Traduction]

M. Michael Atkinson: Ici encore, à mon point de vue, c'est une question qu'il vaudrait mieux poser aux promoteurs des projets. J'ai vu quelques rapports qui me laissent penser que dans certains cas, quand des projets visent des zones délicates, certaines provinces et certains promoteurs souhaitent peut-être adhérer au mécanisme simplement pour cette raison. Mais la question s'adresse davantage aux promoteurs.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

M. Chris Bloomer: Je pense que la disposition sur l'ajout de cours d'eau est, ici encore, dans la loi. Elle peut être appliquée pour ajouter des plans d'eau si on le juge nécessaire; un processus et des principes s'appliqueront à ce sujet. Je pense qu'il faut agir au cas par cas; c'est probablement la meilleure manière de procéder.

M. Angelo Iacono: Merci.

Me reste-t-il encore du temps, madame la présidente?

La présidente: Oui, il vous reste deux minutes.

M. Angelo Iacono: Je partagerai mon temps avec mon ami, Ken Hardie.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci beaucoup.

Nous avons entendu l'expression « faire des amalgames » au cours de la conversation; or, il est très difficile de ne pas en faire dans certains cas. Comme je suis également membre du Comité des pêches et des océans, j'ai évidemment toute la question de la protection de l'environnement à l'esprit. Mais je suppose que ma question est la suivante: est-ce que quelqu'un a déjà établi un graphique faisant état des exigences fédérales, provinciales et municipales afin de brosser un tableau exhaustif des formalités auxquelles le promoteur ou le constructeur doivent s'astreindre, même en vertu des normes plus souples d'aujourd'hui?

• (1040)

M. Michael Atkinson: J'ignore s'il en existe un. Je serais mort de peur si j'en voyais un, car rien ne se construirait si on voyait toutes les formalités et les exigences à respecter.

Je n'ai jamais entendu dire que quelqu'un avait préparé un tel graphique. Je peux toutefois vous dire que les entrepreneurs ont, de façon générale, une très bonne compréhension des exigences locales, de ce que demandent les autorités municipales et les municipalités régionales, et de l'incidence des lois fédérales à cet égard. Le milieu de la construction devient très au fait de ces exigences et de ce qu'il faut faire. Plus un organisme de réglementation se montre proactif en indiquant « Voici les normes à respecter et les démarches à entreprendre » et en fournissant des lignes directrices stipulant « S'il y a un habitat du poisson, voici ce dont votre ponceau devrait avoir l'air » — comme dans mon exemple précédent avec le MPO —, plus cela nous aide.

M. Ken Hardie: Je pourrais peut-être intervenir ici.

Si vous deviez choisir entre composer avec le régime actuel de cadres de réglementation imposés par les municipalités et les provinces, et un cadre national normalisé géré par le gouvernement fédéral, est-ce que ce dernier améliorerait les choses? Observez-vous des différences marquées entre les régions, par exemple?

M. Michael Atkinson: Il est difficile de donner une réponse simple à cette question. De façon générale, la situation change. Je suppose que plus les règlements et les lois sont uniformes, plus cela devrait être facile, mais 99 % de nos membres sont des PME qui, souvent, ne travaillent pas beaucoup à l'extérieur de leur municipalité ou de leur région. Ils n'auraient donc pas nécessairement à composer avec des autorités différentes.

M. Ken Hardie: Je pourrais peut-être poser la même question à M. Bloomer.

M. Chris Bloomer: Eh bien, les pipelines que l'ACPE représente sont tous réglementés par l'ONE; la réglementation est donc la même à l'échelle du pays. Les provinces ont leur propre cadre de réglementation, qui est assez simple. Les provinces exigent un examen s'il y a un plan d'eau désigné. La présence d'un plan d'eau

désigné dans la Loi sur la protection des eaux navigables entraînerait un examen. Cela me semble assez clair, et le processus actuel est assez direct. C'est facile à examiner, et je pense que les règlements provinciaux et fédéraux sont, dans l'ensemble, similaires. Le processus est actuellement structuré de manière assez efficace.

M. Ken Hardie: Merci.

Me reste-t-il du temps?

La présidente: Vous avez le temps de poser une autre question.

M. Ken Hardie: En fait, je veux clore mon propos avec une observation. Le Comité des pêches et des océans s'intéresse à un principe sur lequel le MPO s'appuie. Il s'agit du principe de précaution, en vertu duquel on fait essentiellement preuve de prudence quand on aborde une question. Comme on le disait dans le domaine des communications: « Dans le doute, abstiens-toi. »

Ce que je veux vous dire, c'est que vous agissez probablement comme vous le faites en raison de l'influence de l'ancien régime et de l'ancienne loi, mais à l'avenir, appliquez ce principe de précaution. Si vous pouvez ne pas obstruer un cours d'eau, ne l'obstruez pas, même si vous pouvez le faire, car vous devrez constamment composer avec des gens qui se montrent très soupçonneux à l'égard de ce que vous faites ou qui ne font pas confiance à vos motifs ou à vos processus. Tant qu'on pourra dire qu'on applique ce principe, tout le monde s'en portera mieux, et on évitera la poigne de fer du gouvernement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

Merci beaucoup à nos témoins d'avoir comparu aujourd'hui. Nous nous réjouissons à la perspective de demeurer en rapport avec vous alors que nous achevons cet examen.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>