



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 051 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 6 novembre 2012

Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 6 novembre 2012

•(1145)

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.)): Bonjour à tous.

Je veux d'abord remercier nos invités.

Nous avons peu de temps, à cause du vote. Il n'y aura donc pas de longs discours. Vous allez surtout faire vos propositions, rapidement. Par la suite, nous allons passer aux questions, afin de bénéficier pleinement de cette période d'une heure quinze minutes. Évidemment, j'aurais aimé que nous fassions ce travail plus en profondeur, mais c'est la situation.

Puisque je suis le vice-président disponible, je vais présider cette réunion. Je me réserverai le droit de poser une question ou deux, si j'en ai. Autrement, nous allons suivre la procédure habituelle.

Madame Leslie, vous avez la parole.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Merci, monsieur le président.

Avant que nous ne commençons, je voudrais demander s'il est possible d'avoir le

[Traduction]

consentement unanime pour continuer pendant une demi-heure de plus, vu le temps que nous avons perdu.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): En faites-vous une motion?

Mme Megan Leslie: Oui.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Nous sommes donc saisis de cette motion. Nous n'aurons pas besoin d'en débattre longuement.

Acceptez-vous qu'on prolonge la durée de la réunion?

Une voix: Non.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Il n'y a pas de consentement unanime.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): J'invoque le Règlement.

Nous avons prévu une heure pour chaque groupe de témoins, mais, vu le retard, je propose que nous divisions le temps qu'il reste exactement en deux plutôt que de raccourcir les exposés des fonctionnaires, puis de continuer comme prévu avec l'autre groupe de témoins.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci, monsieur Poilievre. Je suis tout à fait favorable à cela. Nous devons tirer profit au maximum de la présence de nos invités.

Je ne sais pas si vous vouliez parler aussi longtemps qu'il était prévu, mais nous allons diviser ça en deux. Je propose que tous fassent leur présentation et que, par la suite, nous prenions le reste du temps pour poser des questions à n'importe quels témoins. Cela vous convient-il?

Des voix: Oui.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Nous commençons par Mme Borges, du ministère des Transports.

[Traduction]

Mme Helena Borges (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Merci, mesdames et messieurs.

Je vais vous parler de la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce, qui autoriserait la construction d'un nouveau pont international sur la rivière Detroit reliant Windsor, en Ontario, et Detroit, au Michigan. Il en était question à la page 159 du plan d'action budgétaire de 2012, au printemps dernier.

Le corridor commercial Windsor-Detroit est de loin le poste frontalier le plus utilisé, et il y passe près de 30 p. 100 des marchandises et des camions qui circulent entre le Canada et les États-Unis. On parle de plus de 7 000 camions par jour. En 2011, les échanges entre le Canada et les États-Unis ont atteint une valeur de 689 milliards de dollars. Les échanges entre le Michigan et le Canada dépassaient le 70 milliards de dollars. Le Canada n'a pas de partenaire commercial plus important que l'État du Michigan. Il échange davantage de marchandises avec le Michigan qu'avec n'importe quel pays du monde, sauf avec les États-Unis dans l'ensemble.

À l'heure actuelle, 99 p. 100 des camions qui circulent entre Windsor et Detroit passent par le pont Ambassador, pont à quatre voies de 83 ans qui constitue le seul poste frontalier important entre l'Ontario et les États-Unis sans accès direct à une grande route et sans autres voies importantes permettant aux camions de traverser la frontière. La construction d'un nouveau pont est donc une priorité très importante pour les expéditeurs et les fabricants.

[Français]

Par conséquent, un nouveau passage frontalier est nécessaire. Le gouvernement du Canada s'est associé à l'Ontario, au Michigan et au gouvernement des États-Unis au cours des 10 dernières années pour développer le projet du passage international de la rivière Détroit.

La signature par le Canada et le Michigan de l'accord sur le passage, en juin 2012, a constitué une étape importante vers la construction du nouveau passage public. L'accord démontre que le gouvernement du Canada et le gouvernement du Michigan sont pleinement engagés à mettre en oeuvre le projet rapidement.

[Traduction]

Le projet est appuyé par tous les grands fabricants de voitures et de pièces de voiture, dont les trois grands de Detroit, en plus de Honda et de Toyota. Il est aussi appuyé par toutes les grandes chambres de commerce du Canada et des États-Unis, ainsi que par les chambres de commerce locales du Michigan.

• (1150)

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Je m'excuse de vous interrompre, mais j'entends un téléphone sonner, et ce n'est pas le mien.

Je vous demanderais de mettre vos téléphones cellulaires en mode vibration.

[Traduction]

Ça va? Désolée.

Mme Helena Borges: Le projet de pont a aussi l'appui des syndicats des deux pays, ainsi que de grandes entreprises comme Campbell, Amway, Kellogg et Myers, entre autres.

Le projet est aussi soutenu par la ville de Windsor, le comté d'Essex, la ville de Detroit, sans compter les assemblées législatives de l'Ohio et de l'Indiana.

Malgré le soutien général dont bénéficie le projet, son principal adversaire a lancé plusieurs procédures judiciaires contre le gouvernement du Canada qui visent à retarder le projet ou à empêcher sa réalisation.

[Français]

Conformément à l'intention du budget de 2012, la loi concernant le pont destiné à favoriser le commerce vise à créer des emplois, à accroître la croissance économique et à favoriser la prospérité à long terme du Canada, surtout dans les deux régions les plus touchées par les difficultés économiques récentes, c'est-à-dire Windsor et Detroit.

[Traduction]

Le projet a déjà fait l'objet d'un processus d'évaluation environnementale rigoureux et coordonné qui s'est déroulé sur cinq ans des deux côtés de la frontière, et il est conforme aux lois du Canada et des États-Unis, c'est-à-dire la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario et la National Environmental Policy Act des États-Unis.

[Français]

Les trois gouvernements ont donné leur approbation en 2009, en concluant que ce projet ne nuirait pas à l'environnement.

[Traduction]

La décision relative à l'évaluation environnementale a aussi été confirmée par la Cour fédérale l'an dernier après avoir été contestée et portée en appel par l'opposant au projet. La Cour fédérale du Canada a confirmé que l'évaluation environnementale avait été menée adéquatement et que le projet était conforme à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Dans ce contexte, la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce protégera le nouveau pont contre les contestations

judiciaires actuelles et futures concernant les décisions réglementaires d'octroi de permis et les approbations administratives exigées par certaines lois canadiennes.

[Français]

Essentiellement, la nouvelle loi supprimera toute possibilité de contestation judiciaire en permettant la construction du projet sans avoir besoin d'autres permis ou autorisations au Canada.

[Traduction]

La mesure législative n'est pas du tout une façon de contourner les obligations environnementales et autres obligations réglementaires, car le gouvernement du Canada et le futur promoteur du projet en PPP devront quand même respecter les engagements pris dans le cadre du rapport fédéral d'évaluation environnementale, ainsi que, sur le fond, les obligations découlant des lois fédérales applicables qui ont trait au poisson et à l'habitat du poisson, aux espèces à risque et à la navigation.

À cette fin, le projet de loi exige que le plan soit déposé pour chaque loi à l'égard de laquelle un permis ne serait pas exigé, plan précisant en détail toutes les mesures qui seront prises pour atténuer toute répercussion négative du projet sur l'environnement. Les engagements pris concernent également les consultations continues auprès des collectivités touchées de la région, les Premières nations et des ministères fédéraux responsables.

[Français]

Pour assurer la responsabilisation, le projet de loi inclut des sanctions financières si ces obligations ne sont pas respectées. L'avantage crucial de cette loi est qu'elle permet d'assurer les soumissionnaires du partenariat public-privé que le projet ne sera pas retardé en raison de poursuites judiciaires du côté canadien et que le passage sera construit sans retard ni interruption.

[Traduction]

En présentant et en adoptant le projet de loi, nous allons envoyer un message clair au marché des PPP. Cela va sans doute accroître la qualité et le nombre de soumissions que nous allons recevoir pour le projet, dont nous espérons lancer la construction bientôt.

La mesure législative éclaircit également un certain nombre de questions liées à la gouvernance de la société et prévoit quelques modifications mineures qui seront apportées à la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, conformément à l'accord concernant le poste frontalier conclu en juin, par exemple la confirmation du pouvoir de la Couronne de créer une société qui mettra en oeuvre le projet au Canada et aux États-Unis, le pouvoir pour cette société d'exiger des droits de passage et d'autres frais d'utilisation du pont, ainsi que d'exiger des droits de passage dans le cadre d'une entente de PPP.

Dans le cadre de ce projet de loi, nous prenons les mesures nécessaires pour garantir la mise en oeuvre du projet en temps opportun, vu son importance pour la prospérité à long terme du Canada et des États-Unis en général et de la région de Windsor-Detroit en particulier.

Merci, monsieur le président.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Il reste encore un peu de temps. D'autres personnes veulent-elles parler? Il semble que non.

[Traduction]

Nous allons commencer par Mme Leslie.

Mme Megan Leslie: Merci beaucoup.

Merci beaucoup aux témoins d'être ici aujourd'hui. Nous avons énormément de questions. J'espère pouvoir en poser le plus possible.

Pour commencer, je m'appuie sur différents rapports qui précisent le nombre de lacs et de rivières existants au Canada. Votre ministère est-il en mesure de nous fournir des chiffres exacts là-dessus?

• (1155)

M. Nathan Gorall (directeur général, Groupe de travail - Programme de protection des eaux navigables, ministère des Transports): Non, nous ne pouvons pas le faire, parce qu'il n'y a pas de liste de ce genre. Je pense que si vous vous adressez aux gens de Ressources naturelles Canada, ils ne seraient pas en mesure de recenser tous les plans d'eau du pays pour vous.

Mme Megan Leslie: Vous ne vous appuyeriez même pas sur les données provinciales pour cela?

M. Nathan Gorall: Nous avons toutes sortes de chiffres concernant les cours d'eau où il y a le plus de circulation au Canada.

Mme Megan Leslie: J'aimerais vous poser des questions concernant les critères utilisés pour décider quels lacs seront protégés et quels lacs ne le seront pas. D'abord, pouvez-vous nous parler des critères exacts qui seront utilisés ou qui ont été utilisés pour déterminer quels cours d'eau sont inscrits à l'annexe 2 de la nouvelle loi?

M. Nathan Gorall: Je vais céder la parole à mon collègue Sébastien Belanger dans un instant.

Je veux préciser une petite chose. C'est au sujet d'une expression qu'on entend assez souvent dans le domaine public: cours d'eau protégés. À mon sens, c'est une expression surutilisée, puisque la protection d'un cours d'eau semble supposer que nous abandonnons des eaux, alors qu'il existe beaucoup de lois environnementales qui vont protéger la qualité de l'eau potable et l'environnement aquatique. Il y a la Loi sur les espèces en péril, qui va continuer de protéger l'environnement et les utilisateurs du cours d'eau.

Je veux simplement préciser rapidement qu'il y a des cours d'eau qui figurent dans la liste incluse dans le projet de loi et qu'il y a d'autres cours d'eau qui ne figurent pas dans cette liste. Pour nous, ce ne sont pas des cours d'eau protégés et non protégés.

Je vais céder la parole à Sébastien, qui va nous parler des critères. Merci.

M. Sébastien Belanger (conseiller en politiques, sécurité maritime, ministère des Transports): Nous avons utilisé quatre ensembles de données qui étaient accessibles à l'échelle du pays. C'était l'un des défis les plus importants: trouver des données de navigation commerciale et de plaisance qui seraient exhaustives.

La première chose que nous avons utilisée, c'est une note du SHC, qui a été générée à partir d'une analyse des cartes hydrographiques du Service hydrographique du Canada, plus précisément du niveau de services, qui est fondé sur le risque fortement lié non seulement à l'importance de la circulation sur les cours d'eau, mais aussi à la demande des navigateurs commerciaux et de plaisance, sur les cartes.

Un autre indicateur clé que nous avons utilisé, c'est la note relative au transport de marchandises, qui est un très bon indicateur de la navigation commerciale à l'échelle du pays. Ces données ont été recueillies par Statistique Canada avec l'aide de l'ASFC et d'autres organismes.

Nous avons ensuite utilisé une note concernant les ouvrages de navigation. On délivre des permis de construction d'infrastructure autour des eaux canadiennes et dans celles-ci depuis des décennies, et même plus, dans le cadre du Programme de la protection des eaux navigables. À l'aide des bases de données utilisées pour le suivi des demandes de permis, nous avons été en mesure de faire des recherches concernant l'infrastructure existante qui appuie la navigation de plaisance et commerciale, les marinas, les quais...

Mme Megan Leslie: Monsieur Belanger, si vous me permettez... je n'ai que sept minutes. Quel est le dernier élément?

M. Sébastien Belanger: Le dernier élément, c'est une note d'enquête que nous avons utilisée. Au cours de discussions... il s'agissait d'une enquête auprès de nos agents régionaux et de nos gestionnaires qui travaillent depuis des décennies auprès des utilisateurs des cours d'eau et des constructeurs.

Mme Megan Leslie: Si je prends ce que vous dites et que je pense au Manitoba, par exemple, il y a probablement plus de 100 000 lacs au Manitoba. Seulement trois vont être protégés — et j'utilise ce mot précisément — dans le cadre de la nouvelle loi.

Quels sont les critères précis qui ont été utilisés, par exemple pour déterminer que le lac Rainy mérite d'être protégé et pas le lac Cedar? Comme le lac Rainy est un tout petit lac et que le lac Cedar est un grand... je veux dire que lorsqu'il est question de navigation, je ne comprends pas comment un petit lac peut être protégé alors qu'un grand cours d'eau ne le sera pas.

M. Nathan Gorall: J'affirmerais, si vous me le permettez, que la question concernant le fait que nous utilisons les données les plus à jour auxquelles nous avons accès, publiquement et au sein du ministère... nous avons utilisé les données pour cerner les tendances relatives à la navigation et la circulation, ce qui fait que la taille du plan d'eau est plus ou moins pertinente, à la lumière des chiffres concernant la navigation plus ou moins importante sur ce plan d'eau.

Je vais vous donner un exemple très précis. Si vous prenez les cours d'eau qui forment la voie navigable Trent-Severn, vous allez voir qu'il s'agit d'une série de 43 lacs et rivières qui sont tous très petits sur la carte du Canada. Toutefois, en ce qui concerne la circulation sur ces cours d'eau et le niveau des cartes portant sur ceux-ci, il est clair qu'ils font partie des cours d'eau où il y a le plus de circulation au Canada, tandis qu'il y a des lacs dans le nord du Québec où il y a très peu de navigation, voire pas du tout.

• (1200)

Mme Megan Leslie: Merci beaucoup.

Je vais poser une question à laquelle j'aimerais avoir une réponse par écrit, si possible. Pourriez-vous fournir au comité des copies de toute étude ayant été menée dans le cadre de l'élaboration de la politique? Vous n'êtes pas obligé, mais je vous demanderais de nous fournir ces documents.

L'affaire va finir par donner lieu à des poursuites judiciaires, non? Les gens vont vouloir faire valoir leurs droits devant les tribunaux, puisqu'ils ne peuvent pas faire appel à un cadre réglementaire. Avez-vous estimé combien il en coûtera aux contribuables de se défendre contre les gens qui vont essayer de faire valoir leurs droits de navigation découlant de la common law? Avez-vous établi le coût de ces procédures?

M. Nathan Gorall: Nous avons abordé ce sujet précis avec le ministère de la Justice. Nous avons rencontré les responsables des gouvernements provinciaux et territoriaux, des 13 gouvernements, et nous leur avons parlé de la liste des cours d'eau et du concept. Cela n'a pas posé problème — pas à ce moment-là. Il y a déjà une jurisprudence abondante concernant la nuisance publique, la nuisance privée et le droit à la navigation découlant de la common law.

Pour répondre directement à la question concernant le coût pour les contribuables, je pense que ce que nous faisons, c'est que nous créons un régime plus efficace pour les contribuables et que nous permettons le règlement des litiges entre voisins au civil dans bien des cas.

Mme Megan Leslie: Avez-vous fait une estimation? Avez-vous estimé le coût de ces procédures judiciaires?

M. Nathan Gorall: C'est quelque chose que nous ferions au cas par cas.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Votre temps est écoulé.

Mme Megan Leslie: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci beaucoup.

J'aimerais poser peut-être deux questions.

D'abord, vous avez beaucoup parlé de responsabilités, surtout dans le cadre des partenariats public-privé.

[Français]

Je me pose une question. Nous sommes très frileux, bien évidemment, et nous voulons nous assurer qu'il y a des mesures de responsabilité par rapport à la façon de réaliser les contrats. Nous voulons nous assurer que l'argent des contribuables est bien dépensé.

Présentement, votre vérification interne est-elle suffisante pour bien vérifier qu'il n'y a pas d'abus, de collusion ou de corruption? Allez-vous mettre en place de nouvelles mesures pour vous assurer que l'argent des contribuables est bien dépensé?

Mme Helena Borges: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je vais répondre dans l'autre langue.

Bon nombre des procédures qui ont été instaurées par le ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux existent déjà. Nous allons suivre toutes les mesures qui sont déjà en place. Nous allons aussi suivre les mesures qui font partie de la politique de passation de marché du gouvernement du Canada, des politiques du Conseil du Trésor, ainsi que les mesures que nous devons respecter dans le cadre d'accords commerciaux internationaux.

Nous sommes tout à fait convaincus qu'il n'y a pas eu de problème de collusion ni de préoccupation à cet égard dans le marché au sein duquel nous allons lancer le projet. En fait, la province de l'Ontario est déjà en train de construire la route qui va mener au nouveau pont, et elle a fait une demande de proposition il y a deux ans. Elle a reçu des soumissions intéressantes à l'étape de l'énoncé de qualification, et trois soumissionnaires ont fini par répondre à la demande de propositions. Le projet est en cours.

La plupart des soumissionnaires dans le cadre de partenariats public-privé sont d'assez gros consortiums internationaux qui s'adjoignent ensuite les entreprises de construction locales pour l'exécution des travaux.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Autrement dit, vous laissez faire le travail et, par la suite, vous faites les vérifications.

Peut-il y avoir des vérifications au fur et à mesure? Y a-t-il du temps prévu pour faire des vérifications?

Mme Helena Borges: En effet, au moment où commence le processus de demande de soumissions, nous incluons dans la proposition des clauses indiquant chaque qualification que nous exigeons des compagnies. Quand nous révisons les propositions, nous voyons tout cela et nous cherchons à savoir si ces compagnies ont des problèmes légaux ou des choses de ce genre.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Vous vérifiez les antécédents. Vous faites la vérification des entreprises qui font les demandes.

Mme Helena Borges: Ce sont les démarches, en effet.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Donc, selon vous, les mesures actuelles sont suffisantes. Il n'est pas nécessaire d'en ajouter d'autres.

Mme Helena Borges: C'est exact.

• (1205)

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Monsieur Gorall, vous avez dit que vous avez consulté les provinces et les territoires en ce qui concerne la Loi sur la protection des eaux navigables. Avez-vous un document qui montre que tout le monde a affirmé que les modifications apportées au libellé de la loi sont suffisantes et que tout le monde est content de ce que le gouvernement a proposé?

M. Nathan Gorall: Je peux vous parler de discussions que nous avons eues avec les provinces et les territoires. Il y a avait des provinces et des territoires qui étaient représentés par plusieurs ministères. D'autres n'étaient représentées que par un ministère, dont les représentants retournaient ensuite consulter leurs collègues de l'ensemble du gouvernement. Certaines provinces nous ont fait part de leur soutien en demandant à leurs fonctionnaires de nous écrire, et d'autres l'ont fait par l'intermédiaire de leurs élus.

Je peux vous dire que notre proposition a été bien accueillie. Les provinces et les territoires nous demandaient d'apporter les changements en question depuis des années. Ils représentent des municipalités qui demandent elles aussi que ces changements soient apportés depuis des années. Quant à la position politique particulière de l'un ou l'autre des 13 gouvernements concernés, je leur laisserais la préciser.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Je ne vous demande pas de me donner une réponse de nature politique.

Je me pose des questions au sujet du genre de situations dont vous avez été témoin et où les gens n'étaient pas à l'aise. Y a-t-il eu quoi que ce soit...? Vous a-t-on renvoyés à vos devoirs? Je ne parle pas de politique, mais est-ce qu'il y a eu de quelconques problèmes qui vous ont incités à apporter des changements après les consultations?

M. Nathan Gorall: L'expression la plus utilisée — sans hyperbole — à ce sujet, c'est qu'il s'agissait d'un retour au bon sens.

N'oubliez pas qu'en 1992 pour la première fois, à la suite d'un arrêt de la Cour suprême, nous avons dû délivrer des permis aux gouvernements provinciaux et administrations municipales, et non pas seulement pour l'industrie et les particuliers, ce qui fait qu'on a eu l'impression que c'était une mesure fondée sur le bon sens, une mesure sensée.

Quant aux cours d'eau dont le nom figure sur la liste, encore une fois, je ne veux pas parler au nom des gouvernements provinciaux. Je dirais que chez les fonctionnaires, le seul commentaire négatif que nous avons entendu concernant la liste des cours d'eau, de la part de deux ou trois provinces dont je tairai le nom, c'est que la liste était peut-être trop longue.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Je suis partisan du bon sens et de la suppression des formalités administratives. On appelle habituellement cela une réglementation intelligente. Disposons-nous d'un processus permanent qui nous permette de nous adapter? Vous avez dit déjà que vous avez reçu des rapports concernant des poursuites judiciaires en cours ou futures.

Parfois, il vaut mieux prévenir que guérir. Avez-vous un organe du type qui permette aux gens de discuter d'autres choses à n'importe quel moment, ou avez-vous déjà discuté avec l'ensemble des provinces, territoires et ministères?

M. Nathan Gorall: Non, et je vous remercie de poser la question. Cela me permet en fait de préciser un peu une réponse que j'ai donnée à une autre question.

On sait que nous sommes en train d'adopter un nouveau régime et qu'il va y avoir beaucoup de changement. Nous n'avons pas encore tout prévu en détail. Ce que nous avons obtenu jusqu'à maintenant, c'est un important soutien de la part de nos intervenants, concernant ce que le projet de loi décrit... ce que nous prévoyons faire pendant le processus de passage à un nouveau régime, c'est de créer une série de publications pour les gens qui décriront les obligations des constructeurs en ce qui a trait à la protection des droits découlant de la common law, ainsi que les droits des plaisanciers. Les plaisanciers et les constructeurs partagent les cours d'eau depuis des siècles, et depuis bien avant l'entrée en vigueur de la loi en 1882, et ils vont continuer de le faire pendant longtemps après que les modifications vont être remplacées par un autre ensemble de modifications.

Nous allons publier toutes sortes de documents. Nos fonctionnaires demeurent en poste à court terme. Ils vont être là pour répondre aux questions concernant les cours d'eau dont le nom figure sur la liste et ceux dont le nom n'y figure pas.

J'ai deux dernières petites choses à dire. La première, c'est qu'il y a une disposition dont les constructeurs pourront se prévaloir s'il enfreignent la common law. Cela établira des certitudes pour les constructeurs et les plaisanciers. Il y a une disposition d'adhésion dans le projet de loi. La deuxième chose, c'est que la liste des cours d'eau figure en annexe de la loi. Elle pourra être modifiée par un gouverneur en conseil, par décret.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): On peut donc apporter des changements par décret.

Monsieur Poilievre, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre: Le point de discorde concernant la Loi sur la protection des eaux navigables se trouve à la section 18 de la partie 4 du projet de loi C-45 n'est-ce pas?

M. Nathan Gorall: Certainement.

M. Pierre Poilievre: Je vais l'appeler la section 18. Avant de parler des modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables, parlons de la loi en tant que telle.

Pouvez-vous nous dire dans quel article de la loi le mot « environnement » figure en ce moment?

●(1210)

M. Nathan Gorall: En ce qui concerne le projet de loi?

M. Pierre Poilievre: Non, dans la Loi sur la protection des eaux navigables.

M. Nathan Gorall: Il ne figure pas dans la loi en vigueur.

M. Pierre Poilievre: Le mot « faune »: où figure-t-il dans la Loi sur la protection des eaux navigables?

M. Nathan Gorall: Il n'y figure pas.

M. Pierre Poilievre: Le mot « écologie »: où figure-t-il dans la Loi sur la protection des eaux navigables?

M. Nathan Gorall: Je ne l'ai pas vu.

M. Pierre Poilievre: Le mot « nature »: où figure-t-il dans la Loi sur la protection des eaux navigables?

M. Nathan Gorall: J'entends mon conseiller juridique dire « non ».

M. Pierre Poilievre: Le mot « habitat »: où figure-t-il dans la Loi sur la protection des eaux navigables?

M. Nathan Gorall: Il n'y figure pas.

M. Pierre Poilievre: On nous a dit qu'il s'agit d'une loi de nature environnementale. Pourquoi ne contient-elle pas ces mots s'il s'agit d'une loi environnementale?

M. Nathan Gorall: Eh bien, je vais m'en tenir à cela. Je pense que les modifications que nous avons apportées au cours de l'été 2012 ont supprimé...

M. Pierre Poilievre: Je veux simplement faire le point sur la loi en vigueur, ainsi que sur les modifications proposées à la section 18. Si nous prenons la loi en vigueur, s'agit-il d'une loi environnementale?

M. Nathan Gorall: Non.

M. Pierre Poilievre: Il y a cependant d'autres lois qui protègent l'environnement. Il y a notamment la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la Loi sur les pêches, la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi sur les espèces en péril. Est-ce que ces lois vont continuer de protéger la nature après l'adoption du projet de loi C-45?

M. Nathan Gorall: Je ne peux pas parler des autres lois ni parler au nom des autres ministères. Je ne peux parler que de navigation.

M. Pierre Poilievre: Quelles sont les modifications apportées à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale à la section 18 du projet de loi C-45?

M. Nathan Gorall: Excusez-moi — pourriez-vous répéter?

M. Pierre Poilievre: La section 18 du projet de loi C-45: c'est à cet endroit que la Loi sur la protection des eaux navigables est décrite et modifiée. Est-ce que cette section modifie la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale?

M. Nathan Gorall: Non.

M. Pierre Poilievre: Est-ce qu'elle modifie la Loi sur les pêches?

M. Nathan Gorall: Non.

M. Pierre Poilievre: Mis à part les changements de noms...?

Mme Ekaterina Ohandjanian (conseillère juridique, ministère de la Justice, ministère des Transports): Non.

M. Pierre Poilievre: Modifie-t-elle la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs?

M. Nathan Gorall: Non.

M. Pierre Poilievre: Modifie-t-elle la Loi sur les espèces en péril?

M. Nathan Gorall: Non.

M. Pierre Poilievre: Mme Leslie a dit que seulement trois plans d'eau allaient être « protégés », selon l'expression qu'elle a utilisée, après l'adoption du projet de loi C-45.

Y a-t-il quoi que ce soit dans la section 18 du projet de loi C-45 qui supprimerait les mécanismes de protection prévus dans le cadre de la Loi sur les espèces en péril, la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, la Loi sur les pêches ou la Loi canadienne sur la protection de l'environnement qui vise les autres plans d'eau du Manitoba?

M. Nathan Gorall: Non.

M. Pierre Poilievre: Très bien. Il est donc inexact d'affirmer que seulement trois plans d'eau vont être protégés au Manitoba...?

M. Nathan Gorall: Encore une fois, je suis contre l'utilisation de l'expression « protégé ». Il y a au Manitoba des cours d'eau dont le nom figure sur la liste et d'autres dont le nom n'y figure pas.

M. Pierre Poilievre: Cela n'a-t-il pas une incidence sur l'application des lois environnementales et la protection des cours d'eau du Manitoba, par exemple?

M. Nathan Gorall: Aucune incidence, ni à l'échelon fédéral ni à l'échelon provincial.

M. Pierre Poilievre: D'accord. Donc, est-ce que ces cours d'eau vont bénéficier des mêmes mécanismes de protection que ceux prévus par les lois environnementales avant l'adoption de la section 18?

M. Nathan Gorall: Oui. Si les modifications ne sont pas adoptées, rien ne va avoir d'incidence sur les modifications apportées à la loi sur l'environnement.

M. Pierre Poilievre: Et si les modifications sont adoptées...?

M. Nathan Gorall: Encore là, rien ne va avoir d'incidence sur les modifications touchant l'environnement.

M. Pierre Poilievre: Ces modifications n'ont en fait rien à voir avec l'environnement.

Maintenant, en ce qui concerne les consultations provinciales, est-ce que les provinces connaissent la liste des cours d'eau figurant dans l'annexe du projet de loi C-45?

M. Nathan Gorall: Elles la connaissent. Je veux simplement préciser que je n'appellerais pas cela des consultations; j'appellerais cela des discussions approfondies.

M. Pierre Poilievre: Cependant, elles connaissent la liste des cours d'eau figurant à l'annexe de la nouvelle loi?

M. Nathan Gorall: Oui.

M. Pierre Poilievre: Est-ce qu'elles ont dit qu'il y avait des cours d'eau dont le nom ne figurait pas sur la liste alors qu'il devrait y figurer?

M. Nathan Gorall: Encore une fois, je ne veux pas parler de provinces en particulier. On nous a effectivement posé des questions concernant les raisons pour lesquelles certains cours d'eau ont été retenus et pas d'autres. Nous leur avons décrit les critères, comme ma collègue l'a fait tout à l'heure, et, dans la plupart des cas...

•(1215)

M. Pierre Poilievre: Est-ce que des provinces ont dit qu'il manquait des cours d'eau dans l'annexe du projet de loi?

M. Nathan Gorall: Non. Au contraire, certaines provinces ont dit qu'il y en avait peut-être trop.

M. Pierre Poilievre: La seule critique qu'ont formulée nos homologues provinciaux quant à la liste en tant que telle, c'est donc qu'elle est peut-être trop exhaustive?

M. Nathan Gorall: Encore une fois, c'est vrai de deux ou trois provinces, oui.

M. Pierre Poilievre: Il n'y en a toutefois aucune qui vous ait dit qu'il n'y avait pas suffisamment de cours d'eau d'inclus?

M. Nathan Gorall: Pas à moi personnellement, non.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

Pouvez-vous me donner la définition d'« eau navigable » selon la Loi sur la protection des eaux navigables en vigueur?

Mme Ekaterina Ohandjanian: La définition renvoie en réalité à la common law, ce qui fait que le cours d'eau doit posséder toutes les caractéristiques habituellement utilisées en common law pour définir « eau navigable ». Ainsi, ce n'est pas une question de profondeur; c'est davantage la question de l'accès public, de l'utilisation à des fins commerciales et de plaisance...

M. Pierre Poilievre: Selon les dispositions du projet de loi ou celles de la loi?

Mme Ekaterina Ohandjanian: Les deux.

M. Pierre Poilievre: D'accord.

Selon des histoires que j'ai entendues, des fonctionnaires de Transports Canada ont même utilisé un canot pour déterminer si une voie d'eau était navigable. Y a-t-il un lien avec la définition?

Mme Ekaterina Ohandjanian: C'est un élément qui mène à une définition de « voie d'eau navigable » au sens de la common law. Vous faites allusion à une question de navigabilité, aspect fondé sur les principes énoncés dans une affaire ontarienne intitulée *Coleman*.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci beaucoup.

Monsieur Watson, vous êtes le dernier intervenant.

[Traduction]

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici.

J'aimerais parler un peu plus de la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce. Elle se rattache, évidemment, à la prochaine étape du processus de PIRD — c'est-à-dire le passage international de la rivière Detroit —, proposition visant à construire un pont international qui relie Windsor, en Ontario, et Detroit, au Michigan. L'actuel corridor accueille beaucoup d'activité économique. Je crois que la travée actuelle du pont, qui compte quatre voies, deux dans chaque direction, permet des échanges bilatéraux d'une valeur d'environ 1 million de dollars par minute.

Brièvement, madame Borges, pouvez-vous expliquer pourquoi le projet est important sur le plan de la sécurité économique et de la sécurité nationale?

Mme Helena Borges: Oui, avec plaisir.

Seulement pour confirmer certaines données que vous avez mentionnées, chaque jour, 400 000 personnes traversent ce pont, ce qui équivaut à presque 2 milliards de dollars en biens et services traversant le corridor Windsor-Detroit chaque jour. Chaque année, près de 30 p. 100 de tous les échanges par voie terrestre entre le Canada et les États-Unis passent par ce corridor. Il soutient des centaines de milliers d'emplois, pas seulement en Ontario, mais aussi dans de nombreux États américains.

M. Jeff Watson: J'ai soulevé la question de la sécurité nationale en parlant d'un passage superflu situé en aval. Le PIRD découle d'un long processus binational entrepris après le 11 septembre 2001 pour régler des problèmes comme la congestion à la frontière. Dans la foulée des événements du 11 septembre, je travaillais sur la ligne de montage de Chrysler. L'usine de montage de camions de Pilette Road a fermé ses portes en quelques jours en raison de la fermeture de la frontière. On a acheminé en bateau un approvisionnement limité de pièces d'automobiles de l'autre côté de la rivière le plus longtemps possible.

Je crois que, dans le cadre de ce processus binational, on a examiné 18 corridors possibles. Est-ce exact?

Mme Helena Borges: Le processus portait sur 15 corridors...

M. Jeff Watson: Quinze? D'accord.

Mme Helena Borges: ... entre ce qu'on appelle le sud-ouest de l'Ontario et le sud, l'est et le nord de Detroit. Nous avons réduit le choix à trois possibilités dans les environs de l'endroit où sera situé le pont maintenant. Cela a suivi le processus d'approbation environnementale au Canada et aux États-Unis.

En ce qui concerne...

M. Jeff Watson: L'évaluation environnementale a été menée à terme, n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: Elle a été menée à terme et approuvée, oui.

M. Jeff Watson: En juin dernier, le Canada a conclu un accord avec le Michigan pour entreprendre un PPP en vue de relier, plus particulièrement, les collectivités de Delray, au Michigan, et du secteur Brighton Beach de la ville de Windsor.

Avant d'aborder la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce, j'aimerais parler des nombreuses contestations juridiques auxquelles le processus binational s'est heurté en cours de route. Pouvez-vous nous dire, tout d'abord, combien de contestations aux termes de l'ALENA il y a eu contre le processus binational et le PIRD?

Mme Helena Borges: Je vais seulement parler des contestations qui ont été soulevées contre le Canada, de celles qui concernent directement le Canada. En date de l'année dernière, nous avons eu au total huit contestations: six contestations juridiques et deux contestations commerciales. À l'heure actuelle, nous nous défendons toujours contre les deux contestations commerciales et trois des contestations juridiques, pour un total de cinq.

•(1220)

M. Jeff Watson: Qui est le principal instigateur de ces contestations?

Mme Helena Borges: À l'exception des huit dont je viens de parler — un groupe environnemental s'attachait alors à l'évaluation environnementale —, toutes ont pour origine les propriétaires du pont Ambassador...

M. Jeff Watson: Un Américain qui figure sur la liste des milliardaires de *Forbes* et qui a pratiquement le monopole des passages de camions...

Je vous demande de décrire cela. Ces contestations juridiques visaient-elles à s'assurer que le PIRD allait être exécuté conformément aux lois canadiennes ou étaient-elles destinées à retarder ou à empêcher l'exécution du PIRD, qui risque de briser le monopole?

Mme Helena Borges: Elles ne visent certainement pas à accélérer le projet, ça, c'est certain. La plupart visent à interrompre ou à retarder le projet, et c'est pourquoi nous nous défendons avec autant de vigueur.

M. Jeff Watson: Un soumissionnaire du PPP qui veut construire le pont doit tenir compte de nombreuses variables. La certitude ou l'incertitude juridique qui entoure la progression d'un projet est l'une de ces variables. Est-ce exact?

Mme Helena Borges: Il s'agit d'une énorme variable. Lorsque nous consultons le marché des PPP, on nous demande de voir à certaines choses: nous devons nous assurer que les études environnementales sont menées à terme, que nous avons acquis tous les terrains nécessaires pour un projet et que tous les risques liés à la progression du projet — toute incertitude juridique ou approbation nécessaire, comme des permis, entre autres — soient pris en compte. C'est ce que nous essayons de...

M. Jeff Watson: Les approbations et permis sont le fondement, en quelque sorte, des demandes de contrôle judiciaire visant soit à retarder ou à éliminer le PIRD. N'est-ce pas?

Mme Helena Borges: C'est exact. Toute approbation accordée par un organisme fédéral peut être contestée devant la Cour fédérale pour qu'un contrôle...

M. Jeff Watson: La Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce élimine ces possibilités, retirant de fait la possibilité de demander un contrôle judiciaire, ce qui ne laisse que la contestation constitutionnelle comme recours pour contester le projet de loi en soi, s'il est adopté. Est-ce exact?

Mme Helena Borges: Aux termes de cette loi, oui, c'est pour l'évaluation...

M. Jeff Watson: Vous avez dit que l'évaluation environnementale avait déjà été menée. Comment la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce assure-t-elle la conformité? Quelle disposition de la loi...

Mme Helena Borges: Il y a dans la loi plusieurs passages — plusieurs dispositions — qui prévoient l'obligation de présenter un plan aux termes de la Loi sur les pêches, de la Loi sur les espèces en péril, de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et de la Loi sur la protection des eaux navigables.

M. Jeff Watson: Les articles 7 à 12; n'est-ce pas?

Mme Helena Borges: C'est exact.

M. Jeff Watson: Lorsque la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce a été introduite, le gouverneur du Michigan, Rick Snyder, a déclaré qu'il aimerait que les États-Unis adoptent un projet de loi semblable. Est-ce exact?

Mme Helena Borges: Effectivement. Il aimerait pouvoir jouir de la même flexibilité aux États-Unis.

M. Jeff Watson: Êtes-vous convaincue que, en éliminant les points procéduraux qui sont le fondement du contrôle judiciaire, le projet de loi protège suffisamment — ou de façon très complète, devrais-je dire — le PIRD contre ce genre de poursuites nuisibles que nous avons déjà connues?

Mme Helena Borges: Oui. Nous nous efforçons d'offrir au marché des PPP le plus d'assurances possible à l'approche de l'étape de la construction, sur la nature des permis nécessaires pour faire le travail. L'adoption du projet de loi permettrait de leur donner cette certitude, et il n'y aura pas de mécanisme pour interjeter appel d'une décision.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Madame Borges, monsieur Gorall, je vous remercie, ainsi que les autres témoins.

Nous allons suspendre la séance quelques instants pour permettre aux autres témoins d'entrer dans la salle. Nous vous remercions d'avoir partagé avec nous vos lumières.

• (1220) _____ (Pause) _____

• (1225)

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Nous commençons la deuxième partie de notre séance.

[Traduction]

Merci beaucoup.

Nous accueillons M. Marit, de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities.

Bienvenue, monsieur Marit.

Nous entendrons aussi M. Tony Maas, du Fonds mondial pour la nature du Canada, qui témoignera par vidéoconférence.

Nous avons aussi avec nous M. Eddie Francis, maire de la municipalité de Windsor.

Messieurs, merci beaucoup. Nous pouvons vous accorder 10 minutes chacun. Comme nous avons peu de temps, je vous demanderais instamment d'être concis pour que vous puissiez répondre à un plus grand nombre de questions.

Commençons par M. Marit, pour 10 minutes.

M. David Marit (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle David Marit. Je suis président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, et j'aimerais tout d'abord remercier le comité de m'avoir invité à présenter le point de vue de l'association sur la Loi sur la protection des eaux navigables.

La SARM représente toutes les 296 municipalités rurales de la Saskatchewan et aux régions rurales de la Saskatchewan de parler d'une seule voix. La SARM est le principal porte-parole des administrations municipales de la province dans des dossiers prioritaires, comme les modifications qu'on propose d'apporter à la Loi sur la protection des eaux navigables au moyen du projet de loi C-45. Nous sommes heureux de voir que le projet de loi C-45 propose de rebaptiser la loi — qui deviendrait la Loi sur la protection de la navigation — et de modifier son objet à l'avenant.

La Loi sur la protection des eaux navigables a été promulguée en 1882 et crée des obstacles inutiles qui empêchent les municipalités de la Saskatchewan de construire une infrastructure de transport efficiente. La SARM croit qu'il faut mettre à jour la loi pour tenir compte du fait qu'une grande part des déplacements sur les lacs et les rivières aujourd'hui sont de nature récréative. Le transport par eau n'est plus un moyen de transport de biens et de personnes courant, comme c'était peut-être le cas en 1882, au moment de la création de la loi.

Par conséquent, le texte de loi existant est tombé en désuétude et pose un obstacle inutile au transport de ces mêmes biens et

personnes. Selon son libellé actuel, la Loi sur la protection des eaux navigables s'applique à toute une gamme de voies navigables, allant de l'océan au fossé agricole. Ainsi, les municipalités de la Saskatchewan sont souvent obligées de consacrer du temps et de l'argent à construire une infrastructure conforme aux exigences d'adaptation à un transport maritime public non existant. Dans bien des cas, les municipalités doivent installer des ponceaux ou des ponts anormalement larges aux endroits où des routes enjambent un cours d'eau, et ils doivent être assez larges pour qu'un canot puisse passer en dessous.

À titre d'exemple, j'aimerais vous parler des déboires de la municipalité rurale d'Insinger, en Saskatchewan, concernant son projet de remplacement d'un pont sur la rivière Whitesand. En janvier 2005, la municipalité rurale a présenté à Transports Canada une demande pour construire une structure permettant de franchir la rivière. Au mois d'avril de la même année, Transports Canada déterminait que la voie d'eau était navigable. Cette décision a été prise malgré le fait que des digues de castors, des rochers et des broussailles bloquaient le lit du cours d'eau et qu'aucun habitant de la région ne se rappelait avoir jamais vu quelqu'un tenter de parcourir cette voie d'eau en canot.

En juillet, Transports Canada avisait la municipalité que son plan proposé d'installation de deux ponceaux de 2 700 millimètres et d'un ponceau de 3 000 millimètres — pour un coût total de 125 000 \$ — ne respectait pas les exigences liées à l'espace de dégagement minimal nécessaire à la navigation. La municipalité a également été informée du fait qu'elle allait devoir installer un ponceau à plaques de tôle ondulée qui allait coûter plus de 400 000 \$ aux contribuables de la municipalité.

Pour éviter cette augmentation substantielle, la municipalité a tenté de prouver à Transports Canada que la rivière n'était pas navigable en lui envoyant 56 photos d'obstacles à la navigation dans la rivière Whitesand. Ces images prouvant que la voie n'était pas navigable n'ont eu aucune incidence, et Transports Canada a maintenu sa décision. La municipalité avait les mains liées. Elle a ensuite consulté la SARM en décembre 2005 pour travailler avec Transports Canada en vue d'obtenir son approbation. En février 2006, après de nombreuses réunions et de nombreux appels téléphoniques, Transports Canada acceptait d'approuver le plan original d'installation de trois ponceaux. Cette approbation est arrivée plus d'un an après la demande initiale de la municipalité. Il s'agit seulement d'un exemple parmi bien d'autres.

La SARM croit que les modifications proposées dans le projet de loi C-45 pourraient aider à prévenir des situations comme celle que je viens de décrire. La nouvelle Loi sur la protection de la navigation énoncera clairement la liste des grandes voies d'eau pour lesquelles il faut obtenir une approbation avant d'entreprendre un projet de construction. Elle permettra aussi aux promoteurs de projets de construction sur des eaux ne figurant pas sur la liste, comme la rivière Whitesand, de procéder sans l'approbation du gouvernement fédéral. La liste procurera aux municipalités de partout au Canada et à leurs résidents la clarté dont ils ont besoin.

Depuis des années, la SARM milite pour cette distinction, car, depuis beaucoup trop longtemps, les municipalités de la Saskatchewan doivent installer de larges ponceaux et ponts permettant le passage de canots et d'autres embarcations, qu'il s'agisse d'une route de navigation importante ou pas. La SARM est d'avis que les eaux utilisées à des fins de navigation devraient continuer d'être protégées, et c'est exactement ce que fera la loi. Les voies d'eau seront toutes protégées en vertu de lois existantes.

Je vais conclure en disant que les routes et les ponts sont essentiels au commerce et à la prospérité dans les municipalités rurales de la Saskatchewan. L'élimination d'exigences inutiles comme celles imposées par l'actuelle Loi sur la protection des eaux navigables nous aidera à réaliser des travaux de réparation et de remplacement indispensables sur le réseau routier rural, et ce, rapidement et sans coûts additionnels inutiles. Cela permettra en outre de veiller à ce que les entreprises rurales en Saskatchewan demeurent dans leur localité et continuent à prospérer, ce qui, bien sûr, crée des retombées économiques dans ces collectivités et pour tous les ordres de gouvernement.

La SARM remercie le gouvernement fédéral de proposer ces modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables et est en faveur de celles-ci en raison des avantages qu'elles apporteront à nos municipalités.

• (1230)

Encore une fois, je tiens à vous remercier de m'avoir donné l'occasion de témoigner aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions que vous me poserez.

Merci.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci beaucoup, monsieur Marit.

Puisqu'il nous reste moins d'une demi-heure, je demanderais à nos collègues de préparer des questions courtes. Pour ma part, je n'aurai pas de questions à poser. Nous pourrions donc diviser cela en deux.

Messieurs Maas et Francis, je vous demanderais de parler le plus brièvement possible, pour que nous puissions vous poser des questions.

[Traduction]

Monsieur Maas, c'est à vous.

M. Tony Maas (directeur, Programme d'eau douce, Fonds mondial pour la nature (Canada)): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Tony Maas. Je suis directeur du Programme d'eau douce à WWF-Canada. Nous sommes l'une des plus grandes et plus anciennes organisations de protection de l'environnement au Canada. Nous avons du personnel et des bureaux partout au pays. Au cours de nos plus de 40 ans d'activité au Canada, nous avons collaboré avec les gouvernements, les entreprises et l'industrie et d'autres joueurs du secteur sans but lucratif pour protéger les écosystèmes et gérer les ressources naturelles de façon durable.

Je vais limiter mes commentaires aujourd'hui aux questions touchant les modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables incluses dans le projet de loi C-45. À titre d'information, cela correspond aux articles 316 à 350.

J'aimerais commencer par dire que je crois que le projet de loi C-45 prévoit des modifications positives de la Loi sur la protection des eaux navigables — par exemple, l'interdiction d'assécher des eaux navigables et la création de nouveaux mécanismes d'application —, mais, à mon avis, les avantages sont plutôt limités. De façon générale, selon moi, les modifications proposées auront probablement des conséquences négatives sur la navigation, les gens et les eaux qui permettent la navigation.

Permettez-moi de vous faire part de trois préoccupations particulières. Je vais raccourcir mon exposé un peu, afin de garder du temps pour des questions.

La première, dont on a déjà entendu parler, est la distinction qu'on fait entre la navigation et la santé de l'environnement aquatique. Le

fait que les Canadiens dépendent aujourd'hui — souvent sans le savoir — de la protection de droits de navigation pour assurer la protection de la santé de nos rivières et lacs témoigne vraiment, à mon avis, d'une réalité incontestable: les deux choses sont indissociables.

Le fait de séparer la navigation des eaux qui la permettent est une mesure tout à fait artificielle. Les deux s'inscrivent dans quelque chose de plus gros. Leur dissociation est aussi artificielle que de croire qu'on peut protéger le poisson sans protéger son habitat — les eaux dans lesquelles il vit — ou d'avancer que notre économie et la durabilité des ressources naturelles que produit notre environnement n'ont aucun lien ou sont indissociables.

J'ai des préoccupations à ce chapitre; les modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables proposées dans le projet de loi C-45 risquent d'éroder les mécanismes de protection environnementale de façon imprévue lorsqu'on les combine aux modifications proposées dans le projet de loi C-38, tout particulièrement celles touchant la Loi sur les pêches. Les provinces et les territoires risquent de ne pas avoir la capacité — les ressources financières, techniques et humaines — de protéger les écosystèmes aquatiques de façon efficace.

Par-dessus tout, je me préoccupe des répercussions inévitables sur la santé des écosystèmes et des gens. Je ne sais toujours pas vraiment si ces lacunes ont fait l'objet d'une évaluation par le gouvernement fédéral et, le cas échéant, comment le gouvernement fédéral travaille avec les provinces et les territoires pour les combler.

La deuxième idée que j'aimerais aborder touche la restriction de la portée géographique de la loi pour qu'elle ne vise que les eaux énumérées à l'annexe 2 du projet de loi C-45. Le fait de limiter la portée de la loi aux voies d'eau qu'on prétend les plus importantes au pays risque d'entraîner, selon moi, des lacunes assez considérables en matière de protection de la navigation et, en effet, de l'environnement de la majorité des eaux au pays. Je déclare en toute confiance que la majorité — voire la totalité — des eaux qui ne sont pas énumérées à l'annexe 2 sont fréquentées par un type de navigateurs ou un autre.

La rivière Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, où WWF Canada a un projet en cours, est un exemple typique. Selon l'annexe 2 du projet de loi C-45, seule la portion de la rivière qui s'étend du barrage de Mactaquac jusqu'à l'océan Atlantique est actuellement réputée importante pour la navigation. Je peux vous dire qu'il y a certainement de la navigation en amont de ce barrage, malgré l'obstacle qu'il présente. Il y a des touristes et des pêcheurs récréatifs qui font prospérer des exploitants de caravanes flottantes et des propriétaires de marina. Nous aidons à envoyer un groupe de jeunes descendre la rivière en canot l'été prochain.

Tout cela, bien sûr, dépend très clairement de la protection de la navigation en amont et en aval du barrage.

• (1235)

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Monsieur Maas, peut-être pourriez-vous ralentir. Je plains les interprètes.

M. Tony Maas: Pardon; certainement.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci.

M. Tony Maas: Je vais poursuivre ma dernière idée et ralentir. Il ne me reste que deux ou trois minutes.

La troisième idée, c'est que je suis profondément préoccupé du fait qu'on dise aux Canadiens — sans leur demander — quelles eaux sont importantes.

Je suis un tenant de la démocratie participative. Je suis reconnaissant de l'occasion de m'adresser au comité aujourd'hui, mais je ne me prétends pas représentant des organisations de conservation ni d'autres intervenants qui voient leurs droits de navigation et leurs eaux gravement compromis par les modifications prévues dans le projet de loi, et on ne devrait pas me considérer comme tel.

Ces changements auraient une forte incidence sur l'intérêt de groupes comme le Waterloo-Wellington Canoe Club, que j'ai rencontré la semaine dernière, mais il ne sont peut-être même pas au courant de ceci. Je crois qu'on peut en dire autant des propriétaires d'entreprises et des gens qui pratiquent des activités récréatives sur la rivière Saint-Jean, que j'ai mentionnée plus tôt.

Pour conclure, j'aimerais seulement dire clairement que je crois que des modifications des modalités d'application de la Loi sur la protection des eaux navigables sont un sujet de discussion légitime. La mise en oeuvre de la loi peut-elle être plus efficace et plus efficiente? Fort probablement. J'ai avancé la même chose devant des comités étudiant des dispositions du projet de loi C-38 modifiant la Loi sur les pêches. Toutefois, je ne crois pas que les modifications proposées dans le projet de loi C-45 — et l'approche qui les sous-tend — nous procureront le meilleur cadre juridique et stratégique pour le maintien des droits de navigation des Canadiens tout en protégeant les eaux dont dépendent ces droits.

Merci beaucoup.

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci beaucoup de votre compréhension, monsieur Maas.

Je vais maintenant passer la parole au maire de Windsor, M. Francis.

[Traduction]

Bienvenue, monsieur Francis.

La parole est à vous.

M. Eddie Francis (maire, Municipalité de Windsor): Merci, monsieur le président, et bon après-midi. Je suis conscient des contraintes de temps, et je serai bref.

Je témoigne devant vous aujourd'hui au sujet de la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce. Comme les membres du comité et vous-même le savez bien, monsieur le président, le principal objectif du projet de loi est d'assurer la réalisation fructueuse et opportune du projet de passage international de la rivière Detroit, dans la mesure où le projet de loi nous permettra de rassurer le marché des PPP et le secteur privé concernant la réalisation du projet selon les modalités établies.

Il s'agit du projet le plus important, et il est crucial sur le plan économique. Comme vous l'avez entendu plus tôt, 30 p. 100 des échanges commerciaux par voie terrestre entre le Canada et les États-Unis passent par le corridor Windsor-Detroit. Nous sommes très fiers d'être une porte d'accès au Canada. Nous comprenons aussi très bien que les liens économiques s'étendent bien au-delà du corridor Windsor-Detroit et vont jusqu'à Montréal et la route interétatique I-75, et un très grand nombre d'administrations, de villes et de régions dépendent des échanges commerciaux et de la circulation des marchandises.

Jusqu'à maintenant, comme ces échanges se déroulaient grâce à une infrastructure construite par nos grands-parents, notre région et notre collectivité ont participé avec un enthousiasme énorme à un processus d'évaluation environnementale exhaustif entrepris par tous

les ordres du gouvernement, des deux côtés de la frontière, il y a plus de quatre ans.

La majorité des gens de la région ont salué l'annonce du premier ministre concernant la signature d'une entente avec l'État du Michigan et son gouverneur. Nous sommes en faveur du projet de loi. Nous l'appuyons parce qu'il offre la certitude requise pour mener ce projet à terme et terminer la construction en temps opportun. Il offre la certitude nécessaire à l'appui d'un processus concurrentiel sur le marché des PPP. Il prévoit l'établissement d'une autorité qui verra à l'exécution des travaux du côté américain.

Pour conclure, la chose la plus importante que nous puissions faire est d'assurer de la durabilité économique, de protéger ces éléments cruciaux sur le plan économique et de veiller à ce que cette artère économique continue de fonctionner — de bien fonctionner — à l'aide d'une infrastructure moderne, à l'appui des centaines de milliers d'emplois et des industries qui dépendent de ce projet de loi et de cette infrastructure.

Merci de votre temps.

• (1240)

[Français]

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci beaucoup, monsieur le maire.

Nous disposons de 20 minutes pour poser des questions.

Nous allons commencer tout de suite par Mme Leslie.

Madame Leslie, la parole est à vous.

[Traduction]

Mme Megan Leslie: Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup à tous d'avoir témoigné. Nous essayons d'en apprendre le plus possible au sujet de ces changements.

Ma première question s'adresse à M. Maas. À votre avis, à quel point est-il probable que des organismes d'intérêt public engagent des poursuites pour défendre le droit à la navigation publique si ces modifications entrent en vigueur?

M. Tony Maas: Merci de la question.

Permettez-moi de préciser que, pour une organisation comme la nôtre, les poursuites judiciaires sont toujours le dernier recours. Cette stratégie n'est pas souhaitable, en partie à cause des coûts qu'elle entraîne. Comme les modifications proposées de la Loi sur la protection des eaux navigables reposent pour une bonne part sur la common law, cela touche non seulement les groupes d'intérêt public proprement dit, mais aussi les citoyens et les petites entreprises qui dépendent de la navigation. Ces gens risquent de se retrouver avec seulement cette option pour protéger leurs droits relatifs à la navigation.

Mme Megan Leslie: Merci.

Compte tenu des modifications proposées de la loi, pourriez-vous donner un exemple de projet ou d'ouvrage qui aurait été visé par la loi existante, mais qui sera exempté si le projet de loi est adopté?

M. Tony Maas: Les exemptions qui me préoccupent le plus sont celles qui touchent la liste de rivières, de lacs et d'océans. Il me semble que tout ce qui ne figure pas sur cette liste est exclu dans une certaine mesure, à moins qu'un citoyen, un groupe de défense de l'intérêt public ou une entreprise soit prêt à s'attaquer à la situation en s'appuyant sur la common law.

Mme Megan Leslie: Alors, un lac à la fois, une rivière à la fois, au cas par cas; c'est ça l'approche qu'on adopterait?

M. Tony Maas: C'est mon interprétation, mais je crois qu'il y a beaucoup de questions que nous essayons tous de comprendre.

Mme Megan Leslie: Merci.

J'aimerais partager mon temps avec M. Masse.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie beaucoup les témoins d'être venus.

Monsieur le maire, merci de votre travail sur le dossier.

Je vais être bref parce que mon temps est réduit, et je crois qu'il y a deux ou trois choses qu'il est important de noter.

Premièrement, vous êtes le seul représentant du secteur public qui témoigne sur cette question. Nous avons entendu parler de l'homme de 6 millions; maintenant, vous êtes l'homme de 2 milliards. Je crois qu'il importe de faire remarquer cette restriction, car il s'agit d'un enjeu de taille qui nous touche tous.

Rapidement, quel type de consultation communautaire a eu lieu par le passé en ce qui concerne le PIRD? C'est important pour déterminer si ce qu'a fait la ville par le passé et ce qui a découlé des processus concernant le PIRD est suffisant.

Deuxièmement, quelles autres poursuites judiciaires ont été intentées contre la ville concernant le pont Ambassador? Nous savons que, récemment, nous avons eu gain de cause contre le pont Ambassador et le Sierra Club parce que le processus avait été mené en bonne et due forme. Je me préoccupe moins de cela maintenant, mais j'aimerais savoir quelles autres poursuites judiciaires intente le pont Ambassador contre la ville.

M. Eddie Francis: En ce qui concerne la première partie de votre question, le projet d'aménagement du PIRD a fait l'objet d'une très longue évaluation environnementale, qui a été menée et financée par tous les ordres de gouvernement: l'Ontario, le Canada, l'État du Michigan et les États-Unis. Deux ou trois choses que vous avez entendues plus tôt... Ils ont examiné la position du nouveau pont, son emplacement, une nouvelle aire d'inspection et les nouvelles voies de raccordement.

Comme vous pouvez le comprendre, la construction d'un nouveau pont et l'aménagement d'une aire d'inspection et de nouvelles voies de raccordement dans un grand centre qui est principalement urbain a évidemment donné lieu à une très grande sensibilisation et mobilisation du public. Nous avons mené cet examen en tant que conseil municipal. Nous nous sommes démenés au nom de notre collectivité. Il y a eu des centaines d'ateliers et de nombreuses occasions où le public pouvait donner son opinion. Ces événements ont été tenus tant par nous que par d'autres, alors il y a eu une consultation approfondie.

Cette question captive notre collectivité depuis quatre ou cinq ans. Beaucoup d'opinions ont été exprimées, beaucoup de rétroaction a été donnée et beaucoup de suggestions ont été faites, au point que nous avons engagé nos propres experts en matière d'environnement et de transport pour fournir des renseignements sur l'examen, ce qui a

abouti au produit final. Celui-ci a, de toute évidence, été annoncé une fois que l'évaluation environnementale a été achevée en 2009. Il y a eu énormément de soutien à l'égard des travaux et de ceux du PIRD ainsi que de l'évaluation environnementale menée et de ses résultats.

Quant aux poursuites intentées par les propriétaires du pont Ambassador, je ne crois pas que nous avons suffisamment de temps aujourd'hui pour parler du nombre de poursuites que ces gens ont engagées contre nous, mais c'est devenu habituel. Durant le processus du PIRD, étant donné que nous avions notre propre équipe d'experts et que nous fournissions des renseignements aux fins du projet, tant au Canada qu'aux États-Unis, ils ont tenté de nous poursuivre en sol américain, mais en vain. Plus récemment, nous étions pris dans un procès interminable avec eux concernant le zonage, les règlements administratifs et des propriétés qu'ils possèdent. Nous en sommes également sortis gagnants, mais nous avons l'habitude des poursuites. Nous avons aussi l'habitude d'avoir gain de cause.

• (1245)

M. Brian Masse: Monsieur le maire, en ce qui concerne la proposition 6, il y a une importante décision à prendre aujourd'hui au Michigan. À votre avis, que se passera-t-il avec le pont Ambassador du côté américain? Croyez-vous qu'il y aura d'autres poursuites du côté américain si la proposition 6 est adoptée? Vous pourriez peut-être mettre en lumière les conséquences advenant une victoire. Pour ceux et celles qui ne le savent pas, la proposition 6 permettrait aux gens du Michigan de voter dans le cadre d'un référendum.

M. Eddie Francis: À mon avis, il y a probablement des experts plus à même d'en parler, mais la proposition 6 est une tentative des propriétaires du pont Ambassador de retirer le pouvoir décisionnel des représentants élus en bombardant les collectivités locales de fausses publicités sur les réalisations proposées. Au bout du compte, il y aura toujours des poursuites. C'est en veillant à ce que la procédure soit respectée qu'on...

Je peux dire — à la lumière de ma participation à l'évaluation environnementale relative au PIRD —, qu'une attention et une diligence soutenues ont... J'estime qu'ils ont fait des pieds et des mains pour veiller à ce que la consultation de la collectivité soit intégrée et entendue et qu'on y réagisse pour assurer la présentation du meilleur produit tant sur le plan de l'environnement que sur le plan du transport.

À mon avis, ce projet de loi — cette mesure législative — permet de faire un pas de plus pour offrir le genre de certitude que le marché des PPP recherche. Il permet de fixer des échéances et de mener le projet à bien. J'estime qu'il s'agit d'un très important pas en avant. Comme vous l'avez entendu plus tôt, je crois que l'État du Michigan garde un œil très intéressé sur ce qui advient de cette mesure législative. C'est pourquoi nous l'appuyons totalement.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci, monsieur le maire.

J'ai simplement une petite question. Vous estimez que le projet de loi que vous avez actuellement sous les yeux contribuera au reste du projet, et c'est pourquoi vous l'appuyez?

M. Eddie Francis: Absolument, monsieur le président. C'est pourquoi je suis ici.

Il s'agit d'un projet de loi très important. Ce sont plus que des mots sur du papier: c'est une bouée de sauvetage économique. Je suis d'avis que cette mesure législative va énormément renforcer la position du projet et soutenir le travail acharné qui a débouché sur l'annonce du premier ministre et du gouverneur au cours de l'été 2012.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Êtes-vous également d'avis que la mise en oeuvre d'un processus de vérification permettra de s'assurer que...? Parce qu'il arrive parfois, dans le cadre de PPP, avec tous les extras et tout le reste... Vous disposez de tous les outils pour veiller à ce que l'argent des contribuables soit bien dépensé et à ce que les choses qui se produisent actuellement dans ma ville, à Montréal, par exemple, ne vous arrivent pas.

M. Eddie Francis: Oui, j'en suis convaincu. Je peux parler du cas dont nous avons entendu parler plus tôt aujourd'hui. La province de l'Ontario est déjà bien avancée dans la construction de plus de 1 milliard de dollars de routes. Le projet est allé à un partenariat public-privé, sous la forme d'un consortium, et, de toute évidence, des mesures sont en place. Jusqu'à maintenant, la reddition de comptes au public est assez transparente, et les promoteurs ont été très francs dans leurs communications au sujet de l'état d'avancement du projet, des échéances et du budget. Je suis certain que la province — tout comme le gouvernement fédéral — veillera à ce que des freins et des contrepoids adéquats soient en place.

• (1250)

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Nous allons vérifier. Merci.

Monsieur Watson, c'est à vous.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'avoir comparu.

Monsieur le maire, j'aborderai très brièvement la question du PIRD, mais permettez-moi d'abord de souhaiter la bienvenue à M. Marit.

Monsieur Marit, la dernière fois que vous étiez parmi nous — en avril 2008 —, notre étude approfondie de la Loi sur la protection des eaux navigables durait déjà depuis plusieurs semaines. En prévision de Chantiers Canada, nous tentions de voir comment nous pourrions modifier la loi concernant les eaux navigables pour accroître l'efficacité de ces projets. À l'époque, de nombreux témoins avaient recommandé un remaniement complet, et j'estime que, comme le plan Chantiers Canada est maintenant bien entamé, nous songeons à le faire.

Je veux poser une question très rapide sur l'intention derrière la Loi sur la protection des eaux navigables. Je vais citer un témoin que nous avons entendu — M. Ron Middleton — qui était à l'époque le directeur des services de gestion environnementale du ministère des Transports du gouvernement de l'Alberta. Dans son témoignage, il a indiqué qu'il avait vérifié la validité de son témoignage auprès de sept provinces et de deux territoires avant de comparaître devant nous. Il a dit:

Pendant la plus grande partie du XX^e siècle, la Loi sur la protection des eaux navigables n'a été appliquée qu'aux grands cours d'eau et aux ouvrages majeurs dans toutes les régions du pays. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont appliqué la loi de cette manière, car ils estimaient que telle était l'intention du législateur. En conséquence, très peu d'approbations ont été délivrées pendant une centaine d'années.

Il parle de permis relatifs aux eaux navigables. Tout d'abord, est-ce que cela reflète votre interprétation de la Loi sur la protection des eaux navigables? Deuxièmement, estimez-vous que les modifica-

tions prévues dans le projet de loi C-45 que nous étudions actuellement expriment cette intention plus clairement?

M. David Marit: Merci pour la question.

Pour répondre d'abord à la deuxième question — celle sur les modifications —, j'ose espérer que c'est là qu'elles nous mènent, à ce que la loi prévoyait déjà. L'exemple que je donnais, c'est que, dès qu'une municipalité entame un projet lié à un pont dans la province de la Saskatchewan, il faut obtenir l'approbation prévue par la Loi sur la protection des eaux navigables pour tout travail effectué sur un pont.

Je peux vous donner de nombreux exemples de ponts qui ont 50 ou 60 ans et sous lesquels aucune embarcation, quelle qu'elle soit, n'est jamais passée. Lorsque nous devons remplacer, à plus de 1 million de dollars chacun, des ponts qui enjambent des voies qui ne sont navigables que de trois à six semaines, au printemps, nous estimons qu'il s'agit d'une pratique très coûteuse et très dépassée. Nous pouvons faire la même chose avec des conduites en acier et toujours respecter l'environnement. J'assure le comité qu'un grand nombre de personnes vivant en milieu rural au pays et en Saskatchewan — au nom desquelles je témoigne — vont s'efforcer de faire cela. C'est ce que nous allons faire.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur Marit.

Monsieur Francis, parlant de ponts, le passage international de la rivière Detroit est de toute évidence un projet d'envergure pour ce qui est de la création d'emplois immédiats en construction et des investissements commerciaux à long terme que suscitera l'achalandage prévisible du corridor Windsor-Detroit.

Durant le témoignage présenté plus tôt par Mme Borges de Transports Canada, nous avons entendu que l'Ambassador Bridge Company a participé à huit poursuites et à deux contestations en vertu de l'ALENA et que la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce pourrait faire l'objet d'autres poursuites visant à nuire.

Je crois savoir que vous avez des connaissances juridiques. Pour amorcer une contestation judiciaire, il faut s'attaquer aux approbations du projet, car elles peuvent faire l'objet d'un contrôle judiciaire par la Cour fédérale. Est-ce également ce que vous croyez comprendre?

M. Eddie Francis: C'est ce que je crois comprendre.

M. Jeff Watson: D'accord.

La Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce prévoit précisément le retrait de ces approbations — sources de contrôles judiciaires — tout en exigeant un plan de conformité sous surveillance fédérale à l'égard de préoccupations environnementales et autres. Ce sont les articles 7 à 12 de la section 5. C'est bien cela?

M. Eddie Francis: Oui, à la lumière de mon examen des articles 7 à 12 et des renseignements dont je dispose, c'est exact.

M. Jeff Watson: Cette protection s'étend non seulement au pont du PIRD, mais aussi à la construction actuelle de l'autoroute de Windsor-Essex. Au-delà de l'importance dans le cadre du projet, pouvez-vous commenter l'importance de l'application du projet de loi à ce projet de construction?

•(1255)

M. Eddie Francis: La construction de l'autoroute de Windsor-Essex par la province est actuellement en cours, et il s'agit peut-être de l'un des éléments majeurs du projet et de l'évaluation environnementale du PIRD. Je crois comprendre que l'autoroute serait aussi exemptée du besoin d'exiger certaines approbations et certains permis prévus par bon nombre de lois fédérales applicables, ce qui appuie encore davantage le témoignage présenté plus tôt.

M. Jeff Watson: Et — si je ne me trompe pas —, le gouverneur du Michigan, M. Snyder, a demandé officiellement l'adoption d'une loi semblable aux États-Unis. C'est bien ça?

M. Eddie Francis: Je crois savoir que c'est le cas, et il y a une légère différence entre les exigences aux États-Unis et celles au Canada. On n'exige pas autant de permis du côté américain qu'ici. Aux États-Unis, ils ont simplement besoin du permis de la garde côtière et d'un permis présidentiel pour poursuivre.

M. Jeff Watson: C'est exact.

Au sujet du retrait de ces approbations visant à prévenir les contrôles judiciaires, tout en conservant les obligations touchant la conformité, les fonctionnaires fédéraux qui ont témoigné plus tôt ont dit que la seule contestation possible du projet de loi C-45, si celui-ci est adopté, c'est une contestation constitutionnelle du projet de loi lui-même. Ils étaient convaincus que la contestation ne pouvait pas être étayée.

Êtes-vous assez certain — étant donné que vous faites partie d'une collectivité fortement touchée par le projet — qu'une fois le projet de loi C-45 adopté, nous n'aurons plus de poursuites au Canada?

M. Eddie Francis: Eh bien, je vais laisser les représentants du ministère des Transports parler de la constitutionnalité, de la contestation possible et de sa réussite.

Ce que je sais, par contre — à la lumière de mes années d'expérience et de participation au projet du PIRD et à l'évaluation environnementale, et compte tenu de notre situation actuelle —, c'est que cette mesure législative — la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce — est un pas important qui procure le genre de certitude nécessaire pour assurer la construction et l'achèvement opportuns du pont et, par le fait même, la viabilité économique des régions situées le long de ce corridor.

M. Jeff Watson: Qu'en est-il de la certitude liée aux PPP en ce qui a trait au processus d'appel d'offres? Les risques juridiques comptent

parmi les choses à examiner pour déterminer s'il y a une incertitude au chapitre de l'avancement du processus. Selon vous, cela donnera-t-il lieu à plus de soumissions si cette incertitude est levée? En outre, un plus grand nombre de soumissionnaires ne va-t-il pas favoriser une meilleure valeur pour les contribuables?

Qu'en pensez-vous?

M. Eddie Francis: À mon avis, c'est peut-être l'un des points les plus importants que vous avez soulevés, monsieur Watson, puisque cela procure bel et bien une certitude au marché des PPP. Cela ne ressemble à aucun autre projet, car, au cours des dernières années, il a fait l'objet d'un processus d'évaluation environnementale très complet et très public qui a parfois été contesté par des personnes qui tentaient de protéger leurs intérêts privés, et je parle ici des propriétaires du pont Ambassador.

Le marché des PPP recherche actuellement une certitude. Il veut être certain que nous avons fait tout le nécessaire pour s'assurer que, lorsque le processus ira de l'avant, lorsqu'on lancera un appel d'offres et que les soumissions seront présentées, tout se passera bien. Je n'ai aucun doute que tout se passera bien.

Le vice-président (L'hon. Denis Coderre): Merci beaucoup, monsieur le maire, monsieur Maas et monsieur Marit, pour vos interventions.

Comme vous l'avez remarqué, il ne nous reste que deux minutes. Comme nous sommes censés fournir des recommandations, voici ce que je vous propose: si vous présentez une motion et la déposez avant 17 heures vendredi, nous serons en mesure d'y revenir le 20 novembre et de l'adopter, parce que nous avons jusqu'au 20 novembre à 17 heures.

[Français]

Si vous avez des motions, vous avez jusqu'à vendredi, à 17 heures, pour les déposer. À la prochaine séance, soit le 20 novembre, notre comité sera en mesure d'adopter ces recommandations pour ensuite les envoyer au Comité permanent des finances.

Est-ce exact, monsieur le greffier? On me confirme que oui.

Cela répond-il à vos questions? Oui, alors ça va.

[Traduction]

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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