



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 039 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 8 décembre 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 8 décembre 2016

•(0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte. Bonjour et bienvenue à cette 39^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude de la Loi sur la protection de la navigation. Nous avons plusieurs témoins avec nous aujourd'hui.

Madame Emma Lui, Chargée de la campagne de l'eau du Conseil des Canadiens, soyez de nouveau la bienvenue au Comité. La dernière fois, vous n'avez pas eu droit à tout le temps que vous auriez dû avoir, alors nous allons veiller à ce que cela ne se reproduise pas ce matin.

Nous recevons également Adrienne Davidson, chercheuse invitée Fulbright au Center for Canadian Studies de la Johns Hopkins School of Advanced International Studies.

Merci à vous deux d'être là aujourd'hui.

Madame Lui, nous allons vous donner la chance de nous livrer une très brève déclaration liminaire. Si vous le pouvez, profitez de l'occasion pour revenir sur ce que vous n'avez pas pu nous dire l'autre jour, afin que vous puissiez répondre aux questions des membres du Comité.

Madame Lui.

Mme Emma Lui (Chargée de la campagne de l'eau, Conseil des Canadiens): Merci.

Bonjour à tous. Je remercie le comité permanent d'avoir invité de nouveau le Conseil des Canadiens. Je suis heureuse d'avoir la possibilité de continuer à souligner les préoccupations que nous avons, comme j'avais commencé à le faire l'autre jour.

Je vous rappelle que nous avons signifié notre inquiétude en ce qui concerne les lacs et les rivières qui ne sont toujours pas protégés dans une bonne partie des collectivités où nous avons l'une de nos 60 sections. Nous avons également de nombreux sympathisants qui nous ont fait part de leurs préoccupations au sujet des projets qui menacent les voies navigables dans leurs collectivités.

J'aimerais particulièrement attirer votre attention sur les approbations données récemment par le gouvernement Trudeau au projet d'oléoduc Trans Mountain et au remplacement de la Ligne 3. Justin Trudeau a fait campagne sur le fait qu'il allait rétablir et renforcer une bonne partie des plans d'eau douce et [*Difficultés techniques*], mais ces approbations et celle du barrage du site C suscitent de sérieuses questions sur l'importance que le gouvernement accorde à la protection des voies navigables au Canada. Beaucoup de nos sections et de nos sympathisants se sont dits inquiets de la menace que ces projets font peser sur les voies navigables dans leurs collectivités respectives.

Comme vous le savez probablement déjà, le pipeline Trans Mountain traverse et menace environ 1 300 voies navigables. Le déversement qui s'est produit sur la rivière Kalamazoo a eu une incidence sur la navigation et a entraîné la fermeture pendant deux ou trois ans d'un lac situé à proximité. Nous avons donc raison de nous préoccuper des conséquences des fuites que pourraient avoir le pipeline Trans Mountain, la Ligne 3 et le pipeline NRG. Ces projets ont été approuvés grâce aux dispositions législatives moins sévères mises en place par le gouvernement Harper, et ils menacent sérieusement les voies navigables sur lesquelles les collectivités comptent pour se déplacer, pour pêcher, pour se récréer et pour soutenir le tourisme.

Les économies locales ont besoin de voies navigables qui se portent bien. Nous prions instamment le comité permanent de formuler des recommandations à l'intention du gouvernement fédéral afin de rétablir et de renforcer la protection pour tous les lacs et toutes les rivières. Nous demandons notamment qu'une nouvelle disposition soit élaborée pour veiller à ce que les fuites ou les déversements potentiels de substances nocives soient évalués en fonction de leur incidence sur les eaux navigables. Encore une fois, nous soulignons l'importance de respecter et d'appliquer le droit à l'eau pour les humains ainsi que la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

Je vais m'arrêter là. Nous vous remercions du temps que vous nous accordez. Merci beaucoup.

•(0850)

La présidente: Merci beaucoup, madame Lui.

Madame Davidson.

Mme Adrienne Davidson (chercheuse invitée Fulbright, Center for Canadian Studies de la Johns Hopkins School of Advanced International Studies, à titre personnel): Merci beaucoup.

Je remercie le Comité de m'avoir invitée à témoigner.

Je veux vous parler aujourd'hui du projet de recherche que j'ai entrepris en 2014 avec des collègues de l'Université McGill et de l'Université de Washington. Cette recherche porte sur les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables, et l'article résultant a été publié en 2015 dans le *Journal canadien des sciences halieutiques et aquatiques*.

Les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables ont reçu beaucoup d'attention de la part du public et de la classe politique, notamment en ce qui a trait aux conséquences qu'elles pourraient avoir sur le plan environnemental. La Loi sur la protection des eaux navigables proprement dite n'a jamais eu de mandat ou de rôle particulier en matière d'environnement, même si sa relation avec la protection de l'environnement a été enchâssée dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 1992, qui s'en est servie comme mécanisme de déclenchement.

En 2012, les modifications apportées à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ont fait en sorte de supprimer ce mécanisme de déclenchement et d'instaurer la liste des projets désignés. Entretemps, les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables ont permis d'éliminer la surveillance fédérale de la navigabilité de tous les cours d'eau et de la remplacer par la liste des eaux navigables de l'annexe A.

Comment cela s'est-il traduit sur le plan de la surveillance?

Selon le registre en ligne de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, entre 2003 et 2012, 2 400 projets d'évaluation environnementale ont été déclenchés par la Loi sur la protection des eaux navigables. Cinquante-huit pour cent de ces projets ont porté sur des eaux qui ne sont plus protégées aux termes de la Loi sur la protection de la navigation. Les projets visant des bassins océaniques qui figurent toujours à l'annexe A représentent environ 30 % de ces projets d'évaluation environnementale, alors que seulement 11,1 % des projets ont porté sur des lacs et des rivières qui figurent aujourd'hui à l'annexe A.

En ce qui concerne la surveillance, je crois que l'on peut affirmer sans risque de se tromper que la surveillance des lacs et des rivières exercée par le gouvernement fédéral a reculé de façon très marquée. Je pense qu'il est néanmoins important de préciser que la diminution de la surveillance aux termes de la Loi sur la protection de la navigation ne signifie pas nécessairement que le gouvernement fédéral n'exerce aucune surveillance dans le cadre d'un projet donné. Les projets qui nécessitent une évaluation environnementale et qui figurent sur la liste des projets désignés peuvent quand même se produire sur des eaux navigables qui ne sont pas répertoriées à l'annexe A. La surveillance fédérale peut aussi s'exercer par l'intermédiaire d'autres lois, comme la Loi sur les pêches. Toutefois, à l'heure actuelle, je ne peux pas dire que j'arrive à saisir où sont les lacunes du nouveau cadre réglementaire, et je ne crois pas que le public en soit davantage capable. Les modifications consécutives qui ont été apportées en 2012 à la Loi sur les pêches ont peut-être elles aussi fait reculer la surveillance exercée par le gouvernement fédéral; il se peut néanmoins que toutes ces mesures législatives parallèles concourent à assurer une surveillance comparable. Il reste que, pour l'instant, il est très difficile de comprendre comment tout cela s'articule.

La Loi sur la protection de la navigation définit la navigation à des fins récréatives et commerciales. Notre façon de percevoir la navigation et les types de navigation qui sont importants a eu une incidence de taille sur la composition de la liste des lacs et des rivières de l'annexe A.

Les renseignements qui nous ont été communiqués pour répondre à nos demandes d'accès à l'information nous ont permis de comprendre que la liste des lacs et des rivières de l'annexe A a été établie en fonction d'un processus assez étroitement défini. Ce processus a été utilisé pour attribuer une cote globale à la pression exercée par la navigation pour chacune des eaux navigables. Ces cotes ont été basées sur les niveaux de services déterminés par les statistiques du Service hydrographique du Canada sur le transport des marchandises, sur des travaux antérieurs portant sur la navigation ainsi que sur les résultats d'enquêtes sur les voies navigables d'importance locale menées auprès de gestionnaires régionaux.

Selon ces mesures, les activités récréatives et commerciales ont préséance sur l'importance que certaines eaux navigables peuvent avoir sur le plan naturel ou environnemental, ou en ce qui concerne les activités de subsistance. Dans cette optique, je crois qu'il sera

essentiel pour la suite des choses de tenir compte de notre façon d'envisager ou de définir la navigation.

Cette question sur la façon dont la liste de l'annexe A a été définie m'amène à mon dernier point: nous devons tenter de créer des occasions qui permettront de consulter davantage et de rendre ce processus d'examen plus transparent.

L'origine de l'annexe A a particulièrement intéressé notre équipe de recherche, et c'est pourquoi nous avons subséquemment présenté deux demandes d'accès à l'information.

● (0855)

La première demande cherchait à obtenir des renseignements sur l'évaluation qualitative des lacs et des rivières qui faisait l'objet d'un examen, et la deuxième portait sur l'évaluation quantitative de plus grande envergure, évaluation qui constituait la première étape du processus. Malgré tous nos efforts de recherche, nous n'avons pas vraiment été en mesure d'avoir une vue d'ensemble du processus, car les renseignements sur l'évaluation quantitative ont été retenus sous couvert du « secret du cabinet ». Nous avons donc été contraints de faire certaines extrapolations quant aux mesures qui ont présidé à ce processus.

Somme toute, la transparence et la clarté semblent être deux aspects fondamentaux de cet examen et de l'examen du nouveau cadre environnemental et réglementaire dans son ensemble. Je crois que nous ne sommes pas parvenus à comprendre les lacunes du nouveau cadre législatif. Assurément, cette situation complique passablement l'obtention d'un consensus raisonné sur le degré d'acceptation du public ou sur les attentes du public à l'égard du régime de réglementation environnementale.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup. Nous vous remercions pour vos commentaires. Maintenant, place aux questions, en commençant par Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente. S'il reste du temps après mes questions, je vais le donner à M. Berthold.

Merci beaucoup de vous être jointe à nous, ce matin. Je peux voir la différence que vous faites ressortir entre la Loi sur la protection de la navigation et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et le lien qu'elles ont en raison du mécanisme de déclenchement qui existait.

Je voudrais parler un peu de l'article que vous avez écrit intitulé « Reductions in federal oversight of aquatic systems in Canada: implications of the new Navigation Protection Act », c'est-à-dire la diminution de la surveillance fédérale exercée sur les réseaux nautiques au Canada et les conséquences pour la nouvelle Loi sur la protection de la navigation. D'après ce que j'ai compris, l'article avait les trois objectifs suivants: évaluer la durée moyenne des évaluations environnementales effectuées entre 2003 et 2012; calculer le pourcentage des évaluations environnementales déclenchées par la Loi sur la protection des eaux navigables qui ont porté sur des eaux navigables figurant à l'annexe A; évaluer l'impact que les modifications de la Loi sur la protection de la navigation pourraient avoir sur la surveillance environnementale. J'ai remarqué que votre article ne cherchait pas à savoir si la navigation réelle avait été touchée.

Dans le cadre de votre recherche, avez-vous trouvé un seul lac ou une seule rivière où la navigation n'était plus possible en raison de ces modifications? Vous êtes ici et vous témoignez devant le comité sur les transports au sujet de la Loi sur la protection de la navigation, mais votre article n'aborde pas cet aspect. Pourriez-vous nous dire un mot là-dessus?

Mme Adrienne Davidson: Bien sûr. À l'évidence, la recherche a certaines limites. Il faut évidemment tenir compte du fait que nous nous sommes intéressés à des projets passés, à des projets qui avaient déjà eu lieu plutôt que de regarder les nouvelles données ou les nouveaux projets. Assurément, les données que nous avons limitaient notre capacité à faire des projections, à penser à la possibilité qu'il y ait de nouveaux projets qui ne seraient pas liés par ces dispositions sur la navigation ou qui ne seraient plus couverts par la Loi sur la protection de la navigation. Si nous faisons ce projet aujourd'hui, nous aurions deux années de données de plus que nous pourrions utiliser pour brosser un portrait des effets que la Loi sur la protection de la navigation a pu avoir. Or, lorsque nous avons mené ce projet, les modifications venaient tout juste d'être apportées et la mise en oeuvre n'avait pas encore eu lieu. Pour l'instant, je ne peux pas vous donner d'exemple qui montrerait que la navigation a souffert de la mise en oeuvre de la Loi sur la protection de la navigation. Nos données nous permettent toutefois d'affirmer que 58 % des évaluations environnementales ou des projets déclenchés aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables ne seraient pas déclenchés s'il s'agissait de la Loi sur la protection de la navigation.

Comme je l'ai dit, il se peut que certains de ces projets fassent quand même l'objet d'une certaine surveillance, soit par l'intermédiaire de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, de la Loi sur les pêches ou d'un autre texte de loi. Je crois néanmoins qu'il est aussi important pour nous de comprendre la distinction entre l'intérêt ou le rôle du gouvernement à l'égard de la navigation et les évaluations environnementales. Les conséquences diffèrent selon le point de vue où l'on se place.

• (0900)

Mme Kelly Block: Absolument, c'est pourquoi nous avons deux lois, n'est-ce pas? La Loi sur la protection de la navigation concerne la navigation et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale concerne les évaluations environnementales.

Dans ce cas, ce que j'ai entendu, c'est que votre recherche n'allait pas au-delà de 2012 et des modifications. Vous n'avez fait aucune recherche au cours des quatre dernières années au sujet des répercussions que les modifications de 2012 ont pu avoir sur les eaux navigables au pays.

Mme Adrienne Davidson: C'est exact. En grande partie, cela est dû au fait que nous n'avons pas été en mesure de... Je veux dire, la mise en oeuvre a pris un certain temps, et je crois que les modifications apportées à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne sont pleinement entrées en vigueur qu'en 2014. Pour ce qui est d'avoir accès à de nouvelles données, ce n'est qu'au cours de la dernière année et demie ou des deux dernières années que nous avons été en mesure de faire de la recherche et d'examiner ces répercussions à long terme.

Les recherches que nous avons faites jusqu'ici nous permettent néanmoins d'affirmer que 58 % des projets qui, auparavant, auraient nécessité un examen fédéral aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables n'auraient pas besoin d'être examinés, même à des fins de navigation, aux termes de la Loi sur la protection de la navigation.

Mme Kelly Block: Merci.

C'est un excellent lien pour ma prochaine question. Selon vous, quelle différence y a-t-il entre les évaluations environnementales fédérales et provinciales? Les deux sont-elles toujours nécessaires? Je crois que l'une des raisons utilisées pour justifier les modifications qui ont été apportées c'était d'éviter le dédoublement des évaluations environnementales. Pouvez-vous nous expliquer en quoi elles diffèrent et nous dire si les deux sont toujours nécessaires?

La présidente: Je vais vous demander de répondre rapidement.

Mme Adrienne Davidson: C'est une question très complexe, et je ne suis pas certaine d'être la mieux placée pour y répondre. Pour dire vrai, je ne connais pas très bien le cadre réglementaire provincial et je ne sais pas comment il interagit avec le cadre fédéral.

Cela dit, je pense que cette question de la surveillance fédérale aux fins de navigation et de la façon dont cela interagit avec la réglementation provinciale ou fédérale en matière d'environnement est une question importante à laquelle le Comité devrait s'intéresser. Je ne dis pas nécessairement que le mécanisme de déclenchement devrait être ramené dans un futur cadre de réglementation. Je crois cependant qu'il est possible que le rôle du gouvernement fédéral quant à l'examen des principes de navigation ou de la circulation nautique sur les voies navigables soit perdu en cours de route si l'on commence à confier les évaluations environnementales aux provinces ou si on les oblige à en faire.

Il s'agit donc de voir comment il serait possible de...

La présidente: Je m'excuse, madame Davidson, mais je dois vous interrompre. J'ai permis un certain dépassement parce que nous voulions entendre ce que vous alliez répondre à cette importante question.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

D'entrée de jeu, je tiens à vous dire à quel point je suis reconnaissant que vous preniez le temps de participer à ces discussions. Cette étude se veut une façon de donner la chance au public de se prononcer sur une loi très importante, alors je vous remercie toutes les deux d'être là.

Permettez-moi maintenant de vous poser ma première question. Cette loi porte sur l'accès à la navigation et sur ce qui peut nuire à la navigation. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez du bien-fondé des modifications de 2012 en ce qui a trait aux obstacles artificiels — les obstacles de construction humaine — à la navigation.

• (0905)

Mme Adrienne Davidson: Cette question s'adresse-t-elle à moi?

M. Vance Badawey: L'une ou l'autre peut répondre.

Mme Adrienne Davidson: Pourquoi pas vous, Emma?

Mme Emma Lui: Bien sûr. Merci.

Il est difficile d'évaluer les répercussions d'un projet sur la navigation lorsque bon nombre des lacs et des rivières ne sont pas visés par la loi. Comme vous le savez, l'annexe met l'accent sur un très petit nombre de lacs et de rivières. Je ne crois tout simplement pas qu'il soit possible de faire une telle évaluation, car de nombreux cours d'eau ne sont pas assujettis à la loi.

Relativement à la question précédente et à certains des points qui ont été soulevés, je pense qu'il est important de signaler que la protection de l'environnement figurait parmi les objectifs initiaux du Programme de la protection des eaux navigables. Je vais vous lire un extrait de l'ancien site Web, et je cite: « Le Programme de protection des eaux navigables [...] doit veiller à la protection du droit du public à la navigation et à la protection de l'environnement, par le truchement de l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables. » Ce libellé a été nivelé par le bas depuis les modifications apportées en 2012, mais il précise bien que le programme porte toujours sur la sécurité de la navigation, l'accès aux voies navigables, l'utilisation des eaux navigables à des fins récréatives et traditionnelles ainsi que les répercussions environnementales lorsqu'on examine un projet qui doit être approuvé.

Je tenais simplement à le souligner. Les gens disent que cette loi n'a rien à voir avec la protection de l'environnement, mais sur le site Web, il est clairement indiqué que cet objectif s'applique toujours. Donc, si ce n'est pas le cas, il faudra modifier le libellé utilisé sur le site Web, parce que c'est l'idée que se fait le public à l'heure actuelle.

M. Vance Badawey: Parlant de responsabilité, le gouvernement précédent et les députés conservateurs qui siègent au Comité n'ont cessé de répéter que la portée plus restreinte de la Loi sur la protection de la navigation permet de réduire les formalités administratives et d'accroître l'efficacité pour ceux qui naviguent dans nos cours d'eau. Dans vos observations préliminaires, vous avez toutes deux indiqué le contraire. Pouvez-vous expliquer pourquoi, selon vous, la portée réduite de la loi nuirait à l'accessibilité dans certaines régions et comment nous pouvons régler ces problèmes?

La présidente: Madame Davidson ou madame Lui.

Mme Adrienne Davidson: Je crois qu'il y a deux éléments qui se recoupent ici, et le Comité doit en quelque sorte... désolée, pourriez-vous répéter la question? Je suis un peu perdue.

M. Vance Badawey: Volontiers. Le gouvernement précédent et les députés conservateurs qui siègent à notre Comité n'ont cessé de répéter que la portée plus restreinte de la Loi sur la protection de la navigation permet de réduire les formalités administratives et d'accroître l'efficacité pour ceux qui naviguent dans nos cours d'eau. Un peu plus tôt, vous avez toutes deux indiqué le contraire.

Pouvez-vous expliquer pourquoi, selon vous, la portée réduite de la loi nuirait à l'environnement? Je parle de l'accessibilité dans certaines régions et dans certaines conditions, à la lumière de ce que vous avez déjà dit concernant le respect de l'environnement et l'objet de la loi elle-même.

Mme Adrienne Davidson: En ce qui a trait à la réduction des formalités administratives, c'est l'un des aspects que nous tenions à examiner dans le cadre de nos projets de recherche. Cela faisait partie de la justification utilisée dans les discussions sur les modifications à la Loi sur la protection de la navigation. Je crois qu'il est important de noter que le nombre d'évaluations environnementales déclenchées en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables ne représente qu'environ 5,8 % de toutes les évaluations environnementales fédérales menées durant cette période de 10 ans. Donc, du point de vue de l'effet général sur les évaluations environnementales, il s'agit d'une infime partie de toutes les évaluations environnementales qui sont réalisées au Canada.

Pour ce qui est de la durée, 53 % des évaluations environnementales déclenchées aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables étaient effectuées dans un délai de six mois et 73 %, dans un délai d'un an.

M. Vance Badawey: Merci.

Mme Adrienne Davidson: Donc, ces évaluations environnementales n'exigeaient pas beaucoup de temps.

M. Vance Badawey: Bien entendu, vous pensez que ce processus est extrêmement important.

• (0910)

Mme Adrienne Davidson: Oui.

M. Vance Badawey: En fait, c'est ce que nous, de ce côté-ci, essayons de faire, contrairement aux députés d'en face, qui sont occupés à signer des cartes de Noël. En même temps, il s'agit d'un dossier qui revêt une grande importance. Cela dit, je tiens à vous remercier, encore une fois, de votre participation.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin.

J'aimerais remercier particulièrement Mme Lui, qui, pour la deuxième fois, s'est levée aux aurores pour pouvoir participer aux travaux de notre comité. C'est fort apprécié. Je remercie également mes collègues, qui ont permis de tenir cette rencontre supplémentaire afin d'entendre votre témoignage au complet.

Nous sommes vraisemblablement en présence d'une loi qui, selon vos dires, n'atteint pas ses objectifs. Dans le cadre de mes questions, j'aimerais aller du plus général au plus particulier. Je voudrais d'abord parler de la façon dont la situation pourrait être corrigée, notamment en matière d'examen environnemental.

Selon vous, étant donné que vous avez connu la loi précédente, soit la Loi sur la protection des eaux navigables, et que vous connaissez la présente loi, c'est-à-dire la Loi sur la protection de la navigation, serait-il préférable de partir de la loi actuelle ou de revenir à la loi précédente pour être en mesure de modifier cette loi?

[Traduction]

Mme Emma Lui: Merci, monsieur Aubin.

Pour l'instant, je pense qu'il est important de revenir à l'ancienne loi. Nous devons rétablir les mesures de protection, car beaucoup de projets sont approuvés sans aucune évaluation des voies navigables, mais nous reconnaissons qu'il y a certes lieu d'améliorer la loi précédente. Je demande qu'on rétablisse la loi telle qu'elle était avant les normes de 2012, c'est-à-dire qu'on réintègre les mesures de protection pour tous les lacs et les rivières, puis qu'on tienne une consultation publique en bonne et due forme sur les nouvelles modifications à la loi.

Les consultations publiques sur la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale battent leur plein, et c'est très bien. Beaucoup de villes reçoivent la visite d'un groupe d'experts, qui vient entendre les préoccupations des gens. Nous demandons que la même démarche soit utilisée pour cette loi. Je peux vous citer des exemples.

Nous avons récemment publié un rapport intitulé *Every Lake, Every River: Restoring the Navigable Waters Protection Act*, dans lequel nous avons examiné quatre grands projets susceptibles d'avoir des répercussions sur les eaux navigables. Mentionnons, à titre d'exemple, la mine Ajax, en Colombie-Britannique, un projet dans le cadre duquel le batardeau du lac Jacko ne fait pas l'objet d'une évaluation. Aux termes de l'ancienne loi, cet ouvrage aurait normalement été évalué. La collectivité a soulevé de sérieuses préoccupations au sujet des répercussions du projet sur le lac Jacko. On y pratique beaucoup la pêche à la mouche. On dit d'ailleurs que c'est le meilleur endroit en Colombie-Britannique pour la pêche à la mouche. Il y a donc des exemples concrets qui montrent bien qu'il faut rétablir les mesures de protection dès maintenant, puis mettre en oeuvre un processus de consultation plus complet, ainsi qu'une commission d'examen.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Madame Davidson, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

[Traduction]

Mme Adrienne Davidson: Je pense qu'il y a deux points à examiner. D'abord, si nous retournons à l'ancienne loi, bon nombre des préoccupations relatives au fardeau réglementaire ou administratif n'entreraient pas en ligne de compte, en partie, parce que la Loi sur la protection de la navigation, dans sa forme actuelle, ne déclenche plus l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. On ne ferait donc pas nécessairement face à la question du dédoublement des évaluations environnementales. On pourrait procéder à une surveillance fédérale plus rigoureuse des voies navigables, sans devoir mener des évaluations de longue haleine ou redondantes.

Une option de rechange serait d'instaurer une sorte de mécanisme de déclenchement à rebours, au moyen duquel toute évaluation environnementale au Canada déclencherait un examen en vertu de la Loi sur la protection de la navigation, surtout en ce qui concerne la navigabilité. Cela permettrait probablement de réduire le fardeau réglementaire général par rapport au modèle précédent.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je vais vous parler de projets d'infrastructure.

On s'entendra assez rapidement pour dire qu'il n'est probablement pas nécessaire de faire une étude de trois ans pour construire un ponceau sur un ruisseau.

On a toutefois écarté à cet égard des projets majeurs, par exemple les projets de pipeline de Kinder Morgan et d'Énergie Est. Vous paraît-il pertinent qu'on en ait confié l'évaluation environnementale à un autre organisme indépendant, soit l'Office national de l'énergie? Tant qu'à modifier la loi, pourquoi ne pas en profiter pour rapatrier l'étude environnementale de ces projets d'infrastructure majeurs au ministère des Transports?

Je pourrais commencer par entendre la réponse de Mme Lui à ce sujet.

● (0915)

[Traduction]

Mme Emma Lui: Je dirais sans conteste que Transports Canada assume la responsabilité, et j'ajouterais qu'il faut beaucoup d'expertise pour mener ce type d'évaluation. Ce n'est pas un secret pour personne: il y a bien des raisons de s'inquiéter au sujet de l'Office national de l'énergie, dont les administrateurs sont proba-

blement nommés par cooptation par l'industrie énergétique, ce qui soulève des questions et des préoccupations à l'égard de son indépendance réelle.

Je crois que le gouvernement fédéral a vraiment une responsabilité à ce titre et qu'il doit penser aux répercussions sur les voies navigables. Il serait aberrant que le ministère n'assume pas un rôle ou une responsabilité dans la protection de ces cours d'eau.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Monsieur Hardie, c'est à vous.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Et merci à nos témoins, surtout à ceux de la Colombie-Britannique, parce que je sais qu'il est très tôt chez vous.

Je vais commencer par vous, madame Lui. Vous savez, bien sûr, que le pipeline Trans Mountain et la Ligne 3 longent des corridors existants. Donc, ce n'est pas comme si nous tracions un nouveau sentier dans la nature sauvage pour les aménager.

Je me demande si votre groupe a des renseignements généraux sur le rendement des pipelines actuels à ces deux endroits, c'est-à-dire sur le nombre de déversements, d'accidents, etc. Si vous n'en avez pas, ce n'est pas grave.

Mme Emma Lui: Je n'ai pas cette information à portée de la main, mais je peux certainement vous la faire parvenir sans tarder.

M. Ken Hardie: Je regrette, madame, mais je vous demanderais de vous en tenir à des réponses concises. Je sais que vous avez toutes deux une foule de renseignements à nous fournir, mais je voudrais avoir le temps de vous poser quelques questions.

J'aimerais donner suite à la question de M. Aubin. Ayant moi-même participé à l'autre volet de cette étude au sein du comité des pêches et des océans, j'ai posé la même question aux représentants de l'industrie des pipelines, à savoir si les évaluations environnementales devraient relever de l'Office national de l'énergie ou du ministère des Pêches et des Océans.

Madame Lui, vous avez dit que cette fonction devrait plutôt relever du ministère des Transports. D'autres personnes croient que c'est le ministère des Pêches et des Océans qui devraient s'en occuper. Il existe une raison valable pour que l'Office national de l'énergie continue de faire ce qu'il fait. Avez-vous une préférence? Je crois que vous en avez signalé une, mais j'aimerais vous donner l'occasion de dire ce que vous préconisez et pourquoi.

Mme Emma Lui: En ce qui concerne les eaux navigables, je dirais que cette responsabilité devrait incomber à Transports Canada. À mon avis, il faut une meilleure coordination entre les ministères fédéraux puisqu'il y a, de toute évidence, des chevauchements dans certains des projets. Il existe un lien évident entre la navigation et les pêches, et nous avons exprimé des préoccupations au sujet de certains projets qui ont des répercussions non seulement sur la navigation de plaisance ou les sports de pagaie, mais aussi sur la pêche.

Selon moi, nous n'avons pas à choisir entre les deux; dans certains cas, les deux pourraient s'appliquer. Les décisions devraient être prises au cas par cas, mais nous ne pourrions pas mener de telles évaluations si la Loi sur la protection de la navigation ne tient même pas compte de la plupart des lacs et des rivières au Canada.

M. Ken Hardie: L'autre problème lié au processus de l'Office national de l'énergie — et on l'a souligné lors d'une autre réunion à laquelle j'ai assisté —, c'est qu'au lieu d'examiner les répercussions environnementales possibles durant la période de construction, l'Office surveille la performance environnementale, pour ainsi dire, d'un pipeline tout au long de sa durée de vie; il y a donc une inspection continue, ce qui est un sujet de préoccupation constant. On passe sous silence cet aspect pour justifier la participation de l'Office national de l'énergie à ce processus.

Madame Davidson, vous avez toutes deux dit que vous préférez que les évaluations environnementales soient déclenchées en vertu de la Loi sur la protection de la navigation, ou de la Loi sur la protection des eaux navigables, si jamais nous rétablissons cette version. Y a-t-il d'autres mécanismes de déclenchement que vous aimeriez que nous envisagions?

Encore une fois, je vous demanderais de répondre assez brièvement. J'en suis désolé. Allez-y.

• (0920)

Mme Adrienne Davidson: Je doute que le mécanisme de déclenchement soit forcément la meilleure façon de procéder. Selon moi, le problème le plus important sur lequel il faut se pencher en ce moment, c'est que la population et nous-mêmes ignorons les lacunes qui existent dans le cadre en vigueur par rapport au cadre précédent. Il nous est difficile de parvenir à un consensus sur la situation ou sur ce qui convient aux Canadiens aux termes du nouveau cadre.

M. Ken Hardie: Le gouvernement fédéral se préoccupait manifestement de l'accumulation des examens. Environ 3 000 projets étaient en attente d'être examinés par le ministère des Pêches et des Océans, à lui seul, et il fallait beaucoup de temps pour les effectuer. Entretemps, la construction d'importants ouvrages publics était retardée, ce qui faisait augmenter les coûts, etc.

Voici une petite question ouverte qui s'adresse à toutes les deux. Que recommanderiez-vous pour simplifier le tout afin que nous ne privions pas les gens des infrastructures dont ils ont besoin?

Mme Emma Lui: J'invite les membres du Comité à repenser la façon dont le tout est abordé. Je sais qu'on a beaucoup parlé du fardeau administratif, et je reconnais que certains projets d'infrastructure doivent aller de l'avant, mais je vous demanderais de songer à ce que nous essayons de protéger ici, à savoir l'eau. C'est la source d'eau potable des citoyens. C'est le gagne-pain de certains. Si les gens ne peuvent plus pêcher... beaucoup de collectivités comptent là-dessus pour assurer des emplois. C'est également nécessaire pour les bassins hydrographiques et l'eau potable.

Voilà pourquoi je trouve qu'il est très important de prendre notre temps pour veiller à ce que les projets n'aient aucun effet négatif sur les cours d'eau. Si nous retardons des projets de pipelines, en cas de déversement potentiel, comme le déversement de pétrole de Husky en Saskatchewan, qui a touché directement... Nous connaissions des gens dans ces collectivités qui ne pouvaient pas boire l'eau du robinet pendant plusieurs jours.

Je demanderais donc aux membres du Comité de vraiment revoir tout cela. Nous avons besoin de certains de ces mécanismes de protection, et nous devons prendre notre temps pour nous assurer que les projets ne compromettent pas la qualité de notre eau potable.

La présidente: Merci beaucoup, madame Lui.

Nous allons maintenant entendre M. Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Je crois que mon collègue a d'abord une brève question à poser.

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins qui comparaissent devant nous ce matin.

Selon vous, quelles sont les solutions possibles au plan législatif qui permettraient d'assurer un équilibre entre la protection de l'environnement et la protection du droit du public à la navigation?

[Traduction]

Mme Emma Lui: Désolée, pouvez-vous répéter la question?

[Français]

M. Angelo Iacono: La question est la suivante.

Selon vous, quelles sont les solutions possibles au plan législatif qui permettraient d'assurer un équilibre entre la protection de l'environnement et la protection du droit du public à la navigation?

[Traduction]

Mme Emma Lui: Si je comprends bien la question, je dirais que la protection du droit du public à la navigation équivaut souvent à la protection de l'environnement. Nous voyons souvent des projets... Je me reporte de nouveau au rapport que nous avons récemment publié. Nous avons observé un lien très étroit entre la protection de l'eau et la protection de la navigation. J'ai évoqué l'exemple du déversement de Kalamazoo, ou même celui du déversement de pétrole de Husky, ce qui a empêché les gens de naviguer dans les cours d'eau; bien entendu, il y avait aussi un lien avec la protection de l'environnement.

À l'heure actuelle, la loi ne prévoit aucune évaluation des déversements éventuels, qui peuvent certainement avoir une incidence sur les cours d'eau. Je propose donc qu'une nouvelle disposition soit ajoutée à la loi, de sorte que les évaluations de projets tiennent également compte des répercussions d'un éventuel déversement sur la navigation et l'environnement.

• (0925)

M. Sean Fraser: Madame Lui, estimez-vous qu'une telle disposition devrait s'appliquer à tous les cours d'eau touchés par un projet énergétique, par exemple dans le cas d'un grand projet de pipeline, peu importe la taille, ou faut-il l'appliquer uniquement lorsque l'examen a lieu?

Mme Emma Lui: Pour le moment, la loi ne tient pas compte des pipelines. C'est justement une des choses que nous demandons, à savoir que les pipelines soient de nouveau visés par loi.

Oui, absolument. Je crois que nous sommes en droit de connaître les risques. Qu'il s'agisse d'un déversement ou d'un projet minier, il est important d'examiner comment les fuites de tous genres ou la pollution de l'eau se répercutent sur la navigation.

M. Sean Fraser: Madame Davidson, cette question s'adresse peut-être à vous, mais l'une ou l'autre d'entre vous peuvent y répondre.

Une des plaintes que nous avons entendues précédemment, c'est que même si le droit du public à la navigation est toujours protégé en vertu de la common law, bon nombre des utilisateurs des cours d'eau n'ont pas les moyens de s'adresser à un tribunal pour demander réparation.

Êtes-vous d'avis qu'il serait souhaitable d'instaurer un processus administratif de plaintes, qui est plus efficace et moins coûteux?

Mme Adrienne Davidson: Ce n'est pas une question que j'ai étudiée, alors je ne me sens pas prête à me prononcer là-dessus.

Je crois qu'il revient au Comité de la trancher. Voulons-nous créer un cadre réglementaire tourné vers l'avenir ou un processus rétrograde de traitement des plaintes ? C'est une question qui mérite, selon moi, l'attention du Comité à partir de maintenant.

M. Sean Fraser: Si nous avons un cadre réglementaire axé sur l'avant, l'un des problèmes que je vois poindre à l'horizon est que ce n'est pas nécessairement difficile pour un gouvernement provincial ou une municipalité de faire ajouter un cours d'eau, mais l'utilisateur d'un cours d'eau n'a pas nécessairement le pouvoir de faire ajouter un cours d'eau à la liste. Devrions-nous élargir la capacité des utilisateurs finaux des cours d'eau de faire ajouter leur cours d'eau à la liste s'ils peuvent prouver que c'est raisonnable?

Mme Adrienne Davidson: Je crois que cela revient à la manière dont l'annexe a été pensée au départ; elle l'a vraiment été en fonction des utilisateurs commerciaux et de la navigation intensive à des fins récréatives. Ce serait un processus de longue haleine de le faire, mais ce serait peut-être une option de consulter les collectivités, les groupes autochtones et les particuliers qui n'ont pas pu participer lors du dernier processus en vue de rédiger une liste un peu plus exhaustive.

Il est important de rappeler que, durant le processus d'élaboration en deux étapes de l'annexe, je crois que l'évaluation quantitative a permis de dresser une liste de 1 070 cours d'eau possibles à inclure. L'évaluation qualitative a ensuite permis de réduire cette liste à environ 240. Il y a donc une plus longue liste de cours d'eau que nous pourrions également prendre comme un point de départ lorsqu'il est question de l'annexe.

M. Sean Fraser: Lorsque nous essayons d'établir une liste qui protège plus adéquatement les utilisations traditionnelles des collectivités autochtones et nordiques, que nous conseillerez-vous en vue de nous assurer que leur voix est entendue et que nous pouvons protéger leurs utilisations traditionnelles des cours d'eau? Je vous demanderais d'être brève; il ne me reste plus beaucoup de temps.

Mme Adrienne Davidson: À cet égard, vous pourriez le faire en même temps que les consultations actuelles sur la LCEE, mais je crois que vous devez discuter de nation à nation avec ces groupes et qu'il faut en fait les inviter à la table pendant que vous préparez la liste.

Lorsque nous regardons les territoires, je crois qu'il est assez évident qu'il n'y a pratiquement aucune rivière ou aucun lac protégé, mais bon nombre de ces rivières sont régulièrement utilisées pour la navigation, des activités récréatives et la subsistance.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, me reste-t-il du temps?

La présidente: Le temps est écoulé. Il est 18 h 07.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

La présidente: Je tiens à remercier nos témoins et en particulier Mme Lui d'avoir témoigné au petit matin et d'avoir accepté de témoigner une deuxième fois. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Merci aux témoins.

Pour terminer la réunion, nous passerons maintenant...

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): J'invoque le Règlement. J'essaie de comprendre...

La présidente: Puis-je terminer avec les témoins?

Merci beaucoup de votre participation. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Monsieur Sikand, allez-y.

M. Gagan Sikand: J'avais seulement une question pour le greffier. J'essaie de planifier la prochaine session, et je me demande quand nous prendrons l'avion en direction du Nord canadien.

• (0930)

Le greffier du comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): La Chambre des communes doit autoriser le déplacement. Je ne peux donc pas engager de dépenses concernant le vol.

M. Gagan Sikand: Que voulez-vous dire?

La présidente: Vous n'avez donc pas encore été en mesure de réserver le vol, parce que cela n'a pas encore été autorisé. Nous savions que cela prendrait du temps.

Le greffier: Oui. Le budget est inactif, pour le dire ainsi, tant que la Chambre des communes n'a pas autorisé notre déplacement.

M. Gagan Sikand: Je croyais que c'était approuvé.

La présidente: Le comité de liaison l'a passé en revue, mais nous avons tout de même besoin au final de l'autorisation de la Chambre des communes et de tous les partis. Nous avons besoin du consentement unanime de la Chambre. De toute évidence, pour l'heure, ce n'est pas encore chose faite.

M. Vance Badawey: Il n'en a pas encore été question, ou nous n'avons pas encore obtenu le consentement unanime de la Chambre. Lequel est-ce?

La présidente: Le budget n'a pas encore obtenu le consentement unanime de la Chambre. Je ne suis pas certaine si une demande à cet effet a été faite. Il en a probablement été question à l'intérieur du système, mais nous n'avons pas encore obtenu le consentement unanime de la Chambre, comme le greffier l'a mentionné. Le déplacement n'a pas été autorisé. Point final. D'ici à ce que ce le soit, vous ne pouvez pas réserver de vol ou régler les autres détails d'ordre logistique.

M. Vance Badawey: Ou tenir compte des préoccupations du Nord. Parfait.

La présidente: D'accord.

Je m'excuse, monsieur Sikand. Je ne vous ai pas entendu.

M. Gagan Sikand: Je me demandais seulement si le premier ministre qui est venu nous voir s'attend à ce que nous lui rendions la pareille.

La présidente: Le greffier les préviendra que nous ne pouvons pas y aller pour l'instant.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, par « consentement unanime », je présume que cela signifie le consentement des trois partis. Je croyais que nous en avions déjà discuté et avions déjà prévu une date. Qui dans cette pièce s'oppose à ce que nous y allions? J'avais l'impression que nous avions déjà obtenu le consentement unanime avant de saisir la Chambre de la question.

La présidente: Toutefois, le consentement des personnes ici présentes n'est pas suffisant.

Monsieur Berthold, allez-y.

Nous devons poursuivre. Nous sommes encore en séance publique.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Juste avant de conclure la séance publique, j'aimerais répondre à M. Badawey en rappelant que, même au Comité, il n'y avait pas de consentement unanime au sujet du voyage. Le NPD et l'opposition officielle ont voté contre ce voyage. À la Chambre, il y a eu un vote à ce sujet et vous avez voté en faveur de cela.

[Traduction]

La présidente: Nous devons être à huis clos pour en discuter.

Si cela ne vous dérange pas, je propose de poursuivre à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>