



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 025 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 6 mai 2008

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le mardi 6 mai 2008

• (1110)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la séance n° 25 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

L'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, est consacré à l'étude de l'état actuel de la protection de la navigation sur les voies navigables canadiennes, y compris leur gouvernance et utilisation et l'application de l'actuelle Loi sur la protection des eaux navigables.

Nous accueillons aujourd'hui M. Ron Middleton, directeur des Services de gestion environnementale, ministère des Transports de l'Alberta.

Je précise, à l'intention des membres du comité, que M. Middleton ne s'exprime pas uniquement au nom de l'Alberta, mais également au nom de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve-et-Labrador, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. Je tiens à vous rappeler que nous avons fait circuler les lettres que les provinces ont fait parvenir au comité afin de manifester leur appui au témoignage présenté par l'Alberta. Nous vous les avons fait parvenir hier par courriel. Si vous en avez pris connaissance, vous saurez que M. Middleton représente et au nom de qui il s'exprime.

Je suis certain que vous connaissez les règles. Vous pouvez présenter des observations préliminaires de sept à dix minutes puis, les membres du comité vous poseront des questions.

Monsieur Middleton.

M. Ron Middleton (directeur, Services de gestion environnementale, ministère des Transports, Gouvernement de l'Alberta): Merci.

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre point de vue sur ce sujet. Je pense que vous avez compris que beaucoup d'entre nous qui sommes chargés de la mise en oeuvre de travaux d'infrastructure estiment depuis plusieurs années que cette loi est problématique. C'est pourquoi de nombreuses voix se sont élevées en faveur de changements. Nous partageons tous essentiellement le même point de vue. S'il y a des différences, elles portent moins sur le fond que sur l'importance à accorder aux divers éléments.

Nous partageons l'avis de Transports Canada selon lequel la loi mérite d'être entièrement revue, mais nous souhaitons ardemment que des modifications immédiates permettent si possible de résoudre certains des problèmes les plus pressants. Beaucoup de travaux sont actuellement en cours et la loi actuelle entraîne des retards considérables dans d'importants travaux d'infrastructure. Je suis certain que d'autres témoins vous en ont déjà parlé.

Nous pensons que l'objectif des modifications que vous apporterez à la loi devrait être d'éliminer l'obligation d'obtenir des approbations

là où l'intérêt public ne subit aucun préjudice significatif. Ceci permettrait à Transports Canada d'accélérer le traitement des projets qui méritent son attention et de se concentrer sur des activités plus largement profitables à la collectivité. On éviterait également le déclenchement automatique d'évaluations environnementales et de consultations obligatoires qui allongent le processus d'approbation.

Tant sur le plan provincial que national, nous collaborons avec Transports Canada dans le cadre d'entreprises conjointes visant à mettre en place des mécanismes d'amélioration des processus d'approbation prévus dans la loi actuelle. Cependant, nous sommes convaincus qu'il faut apporter d'importants changements à la loi; en effet, il y a des limites à ce que nous pouvons accomplir par les seules voies de la bonne volonté et de la coopération.

Nous souhaitons plus précisément apporter des améliorations sur le plan des délais d'approbation, de l'application de la loi dans des secteurs où elle est utile, en termes d'accessibilité raisonnable à la navigation et relativement aux activités réglementées là où elles sont nécessaires et pas là où elles sont inutiles.

Afin d'accélérer les choses, je vais passer l'introduction et entrer directement dans le vif du sujet. Je vais aller directement à l'essentiel et passer en revue les modifications recommandées et le type de changements que nous souhaiterions apporter à la loi.

La première modification concerne l'inclusion d'une définition de l'expression « eaux navigables ». Je vous ai distribué des documents à ce sujet. Sur le premier se trouve la définition telle qu'elle figure dans la loi. Comme vous pouvez le remarquer, elle n'apporte pratiquement aucun élément utile. Nous pensons qu'une définition claire, ou tout au moins un énoncé clair de l'objectif de la loi, devrait réduire l'ambiguïté sur ce qu'elle vise à réglementer et nous permettre de sauter la première étape du processus d'approbation qui consiste à déterminer si la loi s'applique.

Nous pensons que cela peut se faire de différentes manières et nous vous en donnons des exemples. Il est possible de définir les eaux navigables en faisant référence au but de la navigation, au type de bateau, aux caractéristiques physiques du chenal, à l'utilisation qui en est réellement faite, ou à toute combinaison de ces éléments. J'en donne quelques exemples dans mon mémoire.

Ces modifications devraient à tout le moins éliminer l'obligation pour un promoteur de projet de vérifier d'abord auprès de Transports Canada si la loi s'applique à un cours d'eau donné et, ensuite, une fois seulement cette vérification faite, de déposer une demande d'approbation en vertu de la loi. Selon notre expérience récente, chacune de ces étapes prendra au moins six mois.

À titre d'exemple, l'Alberta a entrepris il y a quelques années un petit projet visant à vérifier s'il serait possible de passer en revue tous les cours d'eau de la province. Nous avons communiqué avec les guides de canotage et les clubs nautiques de la province. Nous avons examiné plus de 4 000 études de navigabilité que Transports Canada a consacrées à divers cours d'eau de la province. Nous avons examiné les caractéristiques physiques des cours d'eau. À partir de là, nous avons défini des critères objectifs, classé tous les cours d'eau de l'Alberta et produit une carte des cours d'eau navigables. Pour le moment, cette carte n'a pas encore été approuvée, mais elle est la preuve tangible qu'une telle démarche est possible. Il m'a fallu environ une année pour accomplir cette tâche, avec l'aide d'une personne à temps partiel.

Deuxièmement, nous partageons l'avis de Transports Canada selon lequel il est nécessaire de modifier la définition d'« ouvrage » pour permettre l'exclusion des ouvrages mineurs et de ceux qui gênent peu ou pas la navigation. Voilà un changement très simple que nous approuvons. Pour déterminer les ouvrages concernés, on pourrait s'appuyer sur des normes et en discuter avec les différents intervenants.

• (1115)

La deuxième figure fait état d'un détail dont Transports Canada vous a parlé et qui se rapporte à une disposition de la loi qui impose des délais précis à la réalisation et à l'achèvement des travaux après leur approbation en vertu de la loi. De nos jours, on ne précise plus ce genre de détail dans les lois et nous estimons en particulier que l'imposition d'une date pour le commencement des travaux pose problème. Nous n'attendons pas six mois avant le commencement d'un projet pour lancer des appels d'offres. Nous devons parfois suspendre le processus en raison de certains retards. Nous aimons avoir la possibilité de suspendre les travaux. Nous n'avons aucun problème à respecter des délais après obtention de l'approbation, mais nous pensons qu'il est inutile d'inscrire des délais rigides dans la loi elle-même.

Nous acceptons la suggestion de Transports Canada de supprimer la référence aux quatre ouvrages désignés. La figure 3 cite l'article pertinent de la loi. Le fait que ces ouvrages soient désignés oblige à passer par un processus étendu d'approbation et d'annonce qui n'est peut-être pas vraiment nécessaire. J'ai lu dans les transcriptions de séances antérieures que cet aspect avait été abordé et je pourrais, si vous le souhaitez, vous fournir des exemples de cas où cet article s'appliquerait.

Ensuite, nous souhaiterions que les approbations soient renouvelées automatiquement, sauf en cas de raison contraire. Comme je l'ai déjà dit, chaque décision représente un surcroît de travail pour le personnel de Transports Canada, nécessite la prise d'autres décisions et cela n'est généralement pas indispensable. Par conséquent, il faudrait modifier le paragraphe 7(2) mais peut-être aussi les paragraphes 11(1) et 11(2) qui font état des renouvellements.

Nous avons ensuite un élément important qui se rapporte au droit acquis relativement à certains ouvrages. 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. C'est pourquoi, un grand nombre de projets sont considérés illicites. Cela signifie que vous devez demander une autorisation avant même d'entreprendre des travaux d'entretien et que l'approbation doit être délivrée a posteriori, selon un processus identique à celui qui

s'applique dans le cas d'une demande d'approbation avant le début des travaux — encore une fois, un processus très long et très lourd pour effectuer des travaux d'entretien sur un ouvrage existant depuis de nombreuses années.

La loi contient déjà une clause de droits acquis et nous proposons de la modifier de manière à reconnaître les droits acquis de tous les ouvrages construits avant 1995. Nous avons choisi cette date en grande partie parce que c'est à cette époque que Transports Canada ou ses prédécesseurs dans l'administration de la loi se sont intéressés de plus près aux nouveaux travaux et je pense que ce changement est dû à l'arrêt de la Cour suprême relativement au barrage de la rivière Oldman.

L'autre point pour lequel nous n'avons aucune objection évidemment — vous pouvez à ce sujet vous reporter aux figures 6 et 7 des documents que je vous ai distribués — concerne les obligations d'annonce prévues par la loi, qui nous paraissent désuètes et largement inefficaces. Cette obligation retarde le processus car elle nous oblige à déposer des plans et à faire publier des annonces dans des endroits que personne ne consulte. Voilà une autre obligation que je ne voudrais pas voir inscrite dans une loi actuellement. Les besoins en termes d'annonces légales pourraient être évalués au cas par cas ou par l'application de règles appropriées. Il se pourrait très bien que l'envoi de préavis aux propriétaires concernés soit dans un certain cas plus efficace que la publication d'une annonce dans la *Gazette du Canada*.

Nous proposons ensuite de supprimer les mots « de l'avis du ministre » au paragraphe 10(1). Si vous vous reportez à la figure 8, vous verrez que ce paragraphe se lit comme suit: « un ouvrage légalement construit peut être reconstruit ou réparé si, de l'avis du ministre, la reconstruction ou la réparation ne gêne pas la navigation davantage. »

• (1120)

À notre avis, les mots « de l'avis du ministre » impliquent que vous devez obtenir une approbation distincte, même pour des réparations de routine effectuées sur un ouvrage. Il est donc nécessaire de prendre une autre décision. Or, les travaux d'entretien et de réparation de routine ont pour but de remettre l'ouvrage dans son état d'origine et non de le modifier. Voilà un aspect qui est pris en compte par d'autres dispositions de la loi.

J'aimerais peut-être vous rassurer si vous craignez que nous allions trop loin dans nos efforts de déréglementation de certaines activités en vous faisant remarquer qu'en vertu du paragraphe 10(4) — cité à la figure 9, la dernière de votre document — le ministre peut décider de reconstruire, réparer ou modifier un ouvrage s'il juge que ce dernier est devenu un danger ou un obstacle pour la navigation. Il peut exiger en effet, au moment d'entreprendre des travaux de réparation ou de reconstruction, la présentation d'une demande d'approbation comme s'il s'agissait d'un nouvel ouvrage et le respect de certaines conditions obligatoires. Le ministère des Pêches et des Océans — Pêches et Océans Canada — nous impose des conditions un peu semblables. Nous avons répertorié ensemble les ponceaux qui ont été construits par le passé, à une époque où on ne se souciait pas du passage des poissons, et lorsque vient le temps de les réparer ou de les remplacer, nous les construisons de manière à permettre la libre circulation des poissons.

L'avant-dernier point concerne la proposition de Transports Canada de modifier la loi afin de conférer des pouvoirs d'inspection aux agents de protection des eaux navigables. Franchement, nous n'avons jamais imaginé qu'ils ne disposaient pas de tels pouvoirs et nous n'avons aucune objection à ce que ces pouvoirs leur soient accordés. Nous accueillons favorablement toute inspection de nos chantiers par tous les organismes de réglementation.

Et enfin, Transports Canada a recommandé l'augmentation des amendes maximales prévues dans la loi. Nous estimons que cette mesure n'est pas nécessaire à l'heure actuelle. C'est une mesure qui ne nous inquiète pas beaucoup étant donné que nous n'avons pas l'intention d'enfreindre la loi, mais nous nous permettons de signaler que la loi existante donne à Transports Canada le pouvoir d'ordonner le démantèlement des structures installées de façon illicite, ce qui semble être suffisamment dissuasif.

Je crois que l'on devrait sans doute profiter de la refonte complète de la loi pour réexaminer certaines questions concernant par exemple la définition des infractions et des responsabilités, ainsi que le niveau des amendes imposées.

Je vais terminer là-dessus. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci beaucoup, monsieur Middleton. Votre exposé m'a paru très complet. En fait, j'ai eu l'occasion de lire votre mémoire avant la présentation de votre exposé. Il est extrêmement exact, détaillé et ne cherche pas à embellir la situation.

Je suppose que votre mémoire reflète le travail que vous avez accompli en collaboration avec les autorités provinciales que vous avez dû consulter. Mais dites-moi quelle a été la réaction de Transports Canada jusqu'à présent.

• (1125)

M. Ron Middleton: Je pense que nous partageons dans les grandes lignes le point de vue de Transports Canada. Nous avons partagé ce mémoire avec nos homologues régionaux et fédéraux au moment de sa préparation. M. Osbaldeston se trouve dans la salle et il est en mesure de confirmer que nous devons nous entendre plutôt sur une question de degré que sur les principes.

L'hon. Joseph Volpe: Par conséquent, vous ne prévoyez pas de résistance à vos recommandations?

M. Ron Middleton: J'espère que non.

L'hon. Joseph Volpe: J'essaie d'imaginer le type de négociation auquel vous vous êtes livrés pendant la consultation. Le comité a reçu pour mission d'examiner la loi en vue de présenter des recommandations applicables très rapidement. Il serait utile pour nous de savoir jusqu'à quel point ont déjà été poussées les consultations avec un autre ordre de gouvernement également concerné.

M. Ron Middleton: Oui, je suis d'accord avec vous. Ils ont vu notre document. Il n'y a, je crois, aucun élément auquel nous pourrions nous objecter par principe. Ce sont probablement les définitions qui vont susciter les plus grandes discussions. Comme je l'ai dit, nous proposons de nombreuses options. Transports Canada vous a demandé de proposer une définition plus large de manière à exclure les voies navigables mineures. Nous n'avons aucune objection à cela, mais nous vous demanderions peut-être d'aller un peu plus loin.

L'hon. Joseph Volpe: Dans quel sens?

M. Ron Middleton: En définissant clairement la nature de la navigation que nous souhaitons protéger. D'après moi, malgré la loi, l'application n'est pas la même dans toutes les provinces. J'ai noté dans l'arrêt Coleman, une décision charnière, qu'au Québec, par exemple, la navigabilité s'applique aux transports commerciaux et pas seulement à la navigation de plaisance.

L'hon. Joseph Volpe: Dans d'autres provinces comme l'Ontario, ma province, cela s'applique à d'autres types de navigation.

M. Ron Middleton: En effet.

L'hon. Joseph Volpe: Par conséquent, une décision plus restrictive faciliterait la tâche du gouvernement fédéral dans l'application de sa propre loi.

M. Ron Middleton: Je dois vous dire franchement que le plus grand problème, c'est la clarté. Nous ne pensons pas qu'il soit très utile de réglementer les activités mineures ou de surveiller les cours d'eau qui n'ont aucune chance d'être utilisés pour la navigation. Je pense que Transports Canada est du même avis et voilà pourquoi le ministère souhaite protéger la navigation plutôt que la navigabilité.

À court terme, nous serions immédiatement soulagés si vous pouviez lever cette ambiguïté, car cela nous permettrait d'éliminer cette étape, même si vous souhaitez élaborer une définition très prudente.

L'hon. Joseph Volpe: Je me demande si vous avez eu l'occasion, au cours de vos consultations, de vous intéresser à certains sujets particuliers. Vous avez signalé par exemple qu'au Québec, la navigation est considérée comme une activité commerciale alors qu'ailleurs, elle englobe également la navigation de plaisance; mais je pense aux conséquences environnementales de la navigation — par exemple aux effets sur les marais et marécages, etc. où il faut à la fois tenir compte de la navigation de plaisance et de la protection de l'environnement.

Pensez-vous que vos recommandations et la loi ou les modifications que l'on propose d'y apporter auront une incidence sur d'autres ministères et sur d'autres gouvernements? Je pense par exemple à Ressources naturelles Canada et aux ministères de l'Environnement des diverses provinces. Est-ce que vous voyez une corrélation ou une incidence sur ces ministères?

M. Ron Middleton: Uniquement pour simplifier les processus. Je crois par exemple qu'il y a beaucoup de redondance dans la législation actuelle. Chaque fois que je veux faire une intervention sur un cours d'eau, il me faut obtenir au moins quatre approbations — deux du gouvernement fédéral et deux du gouvernement provincial. La Loi sur les pêches impose les mêmes exigences en vertu de la LCEE que la Loi sur la protection des eaux navigables. Parfois, il y a une certaine coordination, mais parfois ce n'est pas le cas, alors que ce sont les mêmes aspects qui sont examinés. De la même manière, il y a aussi des chevauchements au niveau des approbations exigées en vertu des lois provinciales sur les environnements aquatiques et de notre loi sur les terres publiques.

L'hon. Joseph Volpe: Une dernière réflexion. En pensant à tout cela, j'ai cherché une expression qui aurait résumé ce que vous avez dit; par exemple, dès le moment où la Loi sur la protection des eaux navigables s'applique, est-ce qu'un mécanisme se met en branle immédiatement, comme dans l'exemple que vous avez donné au sujet de la Loi sur les pêches, de sorte que vous avez deux processus parallèles qui se déclenchent mutuellement, à la suite d'une certaine action?

• (1130)

M. Ron Middleton: Je ne suis pas certain que ce serait nécessaire. Dans l'état actuel des choses, nous faisons la demande de toutes les autorisations réglementaires dès que nous le pouvons dans le cadre du processus. Je ne peux pas imaginer que nous puissions franchir une voie navigable sans vérifier l'application de la Loi sur les pêches, étant donné qu'une telle action déclenche automatiquement le processus d'approbation. Nous ne nous opposons pas à l'interaction de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada dans de telles situations et nous l'encourageons même.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur Middleton.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup, monsieur Middleton.

Avant d'intégrer le milieu de la politique fédérale, j'ai été président de l'Union des municipalités du Québec. Je voudrais qu'en nous lisant ou en nous écoutant, les gens comprennent bien qu'on n'est pas en train de proposer qu'aucune réglementation ne s'applique aux cours d'eau. En tant que responsable de la construction et de l'entretien des réseaux en Alberta, vous avez à donner votre aval aux municipalités qui font des travaux sur les cours d'eau. Même si la loi ne s'applique plus sur les eaux navigables, ça ne veut pas dire que les citoyens ou les municipalités pourront construire ou faire du développement aux abords des cours d'eau sans autorisation. Des règlements sont en vigueur en Alberta, et je sais qu'il en va de même au Québec.

J'aimerais que vous nous expliquiez ce que doit faire présentement une municipalité qui doit exécuter un travail. Doit-elle s'adresser à vous? Que se passerait-il si la loi traitant des cours d'eau mineurs ne s'appliquait plus, si on réussissait à modifier la loi? Les normes provinciales en matière d'environnement devraient quand même être respectées.

[Traduction]

M. Ron Middleton: Merci. Je pense avoir compris l'essentiel.

Les municipalités sont assujetties à la même réglementation que nous au niveau provincial et probablement à quelques autres niveaux.

Comme je l'ai déjà dit, lorsqu'une municipalité — ou un particulier, d'ailleurs — souhaite aménager un cours d'eau ou construire un pont, par exemple, elle doit faire une demande en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables lorsque celle-ci s'applique. Voilà un aspect que nous cherchons à réduire. Les promoteurs du projet doivent présenter une demande en vertu de la Loi fédérale sur les pêches et également en vertu du Water Act et du Public Lands Act de l'Alberta. Chacune de ces lois s'applique aux questions relatives à la sécurité publique et à la protection de l'environnement.

En outre, le ministère des Transports de l'Alberta — je ne parle pas de toutes les autres provinces — fournit aux municipalités des fonds pour la construction de ponts et pour toutes sortes d'autres ouvrages municipaux. En leur accordant ces fonds, nous leur demandons de respecter les mêmes normes que celles que nous appliquons à nos propres constructions. Nous appliquons des normes en matière de dégagement pour les voies d'eau. Voilà pourquoi les réglementations sont parfois redondantes ou inutiles car, si nos exigences en matière de dégagement sont respectées, nous sommes à peu près certains de pouvoir accueillir la navigation sur n'importe quel cours d'eau.

Est-ce que cela répond suffisamment à votre question?

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui. Vous avez parlé de modifier la définition. Nous sommes tous conscients qu'une modification est nécessaire. À mon avis, ça devrait être fait le plus tôt possible. Vous proposez dans votre mémoire des pistes de solution, entre autres les définitions suivantes:

[...] les cours d'eau servant au commerce (transport de marchandises, pêche commerciale); les cours d'eau qui peuvent accueillir de façon sécuritaire des bateaux avec un tirant d'eau d'un mètre; les cours d'eau dont la largeur est de cinq mètres, au minimum, et dont la profondeur moyenne dépasse un demi-mètre en débit annuel moyen;

Parmi ces définitions, y en a-t-il une en particulier qui vous satisferait ou laissez-vous le soin au gouvernement ou à notre comité de poursuivre l'analyse?

• (1135)

[Traduction]

M. Ron Middleton: Je n'ai pas la prétention de dire au Parlement du Canada ce qu'il devrait inscrire dans sa loi et quels sont les éléments qu'il devrait protéger; voilà pourquoi j'ai présenté plusieurs options.

Sous l'angle de la facilité d'application — et ce serait peut-être une solution simple à court terme — il est probablement plus facile d'appliquer des caractéristiques physiques qui se rapportent aux cours d'eau. C'est de cette manière que nous avons procédé dans le cadre de notre projet pilote en Alberta. Nous avons tenu compte par exemple de la largeur du chenal, de la profondeur à un certain débit, ainsi que de la déclivité. Ce sont justement les critères que Transports Canada utilise dans la définition des cours d'eau mineurs.

Par conséquent, je crois qu'à court terme, ce serait probablement la solution la plus facile et la plus efficace. Si vous aviez l'intention de réviser complètement la loi, je pense qu'il serait utile d'ouvrir un débat plus philosophique afin de définir exactement ce que nous voulons protéger et ce qu'il serait préférable de gérer et de réglementer au niveau fédéral par opposition aux éléments qui sont couverts par les législations provinciales existantes.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, vous avez déjà analysé la navigabilité des cours d'eau à l'intérieur de l'Alberta et vous seriez en mesure, si on adoptait une définition, de nommer les cours d'eau de cette province auxquels la réglementation s'applique. Si j'ai bien compris, on devrait idéalement joindre à la loi une annexe dans laquelle on nommerait tous les cours d'eau, de façon à rendre les choses beaucoup plus claires. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Ron Middleton: Absolument. Je pense même qu'on pourrait le faire à partir d'une carte, étant donné que beaucoup de cours d'eau ne portent aucun nom et que la liste finirait par être extrêmement longue.

Nous avons procédé de la même manière en Alberta dans le cas des pêches et la loi elle-même comprend des cartes. Ces dernières peuvent également être mises à jour, de la même manière qu'un règlement. Par exemple, si l'on s'aperçoit que la carte n'est plus à jour, il est possible de la modifier.

[Français]

M. Mario Laframboise: Au point 9, vous dites ne pas avoir d'objection à ce que la loi soit modifiée pour conférer aux agents de protection des eaux navigables des pouvoirs d'inspection, et à ce que vos travaux soient inspectés par un organisme de réglementation.

[Traduction]

M. Ron Middleton: Absolument. Nous avons régulièrement la visite d'inspecteurs. En fait, les agents de protection des eaux navigables nous rendent visite périodiquement, souvent en compagnie des agents des pêches, et peut-être que je comprends maintenant pourquoi.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pour ce qui est de l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables, pouvez-vous nous donner des exemples de délais qui ne seraient pas acceptables compte tenu des travaux que vous auriez à réaliser?

[Traduction]

M. Ron Middleton: Oui, je peux vous donner quelques exemples. Je peux vous en citer quelques-uns de mémoire. Un d'entre eux concerne le pont sur la rivière Athabasca, près de Fort McMurray, dont les travaux viennent tout juste de commencer. Je crois que le processus d'approbation a duré quelque chose comme deux ans.

Il y a aussi le projet du barrage-déversoir ouest, sur lequel nous travaillons actuellement. Il se situe à Calgary et nous proposons de le modifier pour le rendre plus sûr pour la navigation. Actuellement, cet ouvrage présente des risques de noyade et nous proposons de le modifier afin de le rendre plus sûr pour les plaisanciers. Il y a un autre projet à l'étude depuis deux ans pour lequel nous attendons impatiemment de lancer des appels d'offres.

Le président: Monsieur Masse.

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

Merci, monsieur Middleton d'être venu témoigner aujourd'hui.

En passant en revue vos recommandations, j'aimerais vous poser quelques questions et vous demander des éclaircissements.

Au point 3, vous demandez de supprimer les délais de début et de fin des travaux pour les projets. Dans votre mémoire, vous affirmez que les délais de six mois et trois ans respectivement ne sont pas convenables.

Ce que je crains, c'est qu'un permis soit délivré et que deux ans et demi plus tard, les travaux n'aient pas encore été entamés. Que pensez-vous d'une telle situation? Les conditions ont peut-être changé pendant ce temps-là. Pourquoi ne pas recommencer le processus, le réviser ou soumettre le projet à un examen différent?

Ma crainte c'est que les choses risquent de changer si les travaux ne sont pas entrepris avant quelque temps.

• (1140)

M. Ron Middleton: Je comprends très bien. Nous n'aurions pas d'objection à ce que la loi stipule « dans les délais prescrits par le ministre ».

Ce qui nous pose problème, c'est l'inclusion de ces dates arbitraires qui imposent une date de péremption aux approbations. Nous comprenons qu'il puisse arriver que les approbations soient périmées, mais, comme je l'ai dit, nous avons souvent de la difficulté à respecter la date de début des travaux. Nous aimerions pouvoir négocier avec Transports Canada afin de fixer des dates qui seraient convenables pour les deux parties.

M. Brian Masse: Très bien. Je comprends mieux, grâce à votre réponse.

Au point 7, vous demandez de supprimer l'obligation d'annonce, précisant que cette obligation est coûteuse, inefficace et désuète. Quelles sont actuellement les exigences en matière d'annonce? Pourriez-vous nous rafraîchir la mémoire à ce sujet?

M. Ron Middleton: Actuellement, il faut soumettre les plans au bureau du cadastre ou son équivalent, bureau qui, dans bien des cas, y compris en Alberta, n'existe plus concrètement, puisque l'enregistrement se fait désormais de manière électronique. Il faut faire publier une annonce dans la *Gazette du Canada*, périodique qui, à mon avis, ne fait pas partie des lectures de la plupart des Canadiens, et annoncer également le projet dans deux journaux locaux.

Je ne sais pas si c'est une bonne solution car, comme Transports Canada l'a fait remarquer, je crois, si le projet se situe dans une région où se trouvent des chalets ou d'autres résidences de ce type, les propriétaires de ces chalets ne seront pas au courant des annonces publiées dans les journaux locaux si ces dernières paraissent en hiver.

Nous pensons qu'il serait préférable d'adapter les obligations d'annonce en fonction de chaque projet.

M. Brian Masse: Très bien. Mais selon votre proposition, il n'y aurait aucun avis public, et dans ce cas...

M. Ron Middleton: Je pense qu'il faudrait faire cette annonce de la manière jugée appropriée par le ministre. Nous serions prêts à accepter une telle formule.

M. Brian Masse: Vous accordez un grand pouvoir discrétionnaire au ministre qui n'en veut peut-être pas nécessairement.

M. Ron Middleton: Des exigences similaires sont imposées par d'autres lois. Permettez-moi de signaler que la LCEE applique en matière d'avis public sa propre formule qui est généralement satisfaisante.

M. Brian Masse: Très bien.

Au point 10 concernant les amendes, vous indiquez que la démolition des ouvrages ne respectant pas les normes serait une mesure suffisamment dissuasive. Cela me préoccupe. En effet, la démolition d'ouvrages illicites par le gouvernement ou la municipalité devrait-elle se faire aux frais du public?

M. Ron Middleton: Non, le public ne devrait pas en faire les frais. Je pense que la loi autorise la récupération des coûts de démolition, si bien que la municipalité ou l'organisme qui ordonne cette opération devrait normalement retomber sur ses pieds. Je sais que les amendes ne sont pas imposées souvent et peut-être que Transports Canada estime qu'elles sont trop faibles pour qu'elles en valent la peine.

Nous n'avons pas une position ferme à ce sujet, mais j'aimerais signaler que certaines actions qui devraient être considérées comme des infractions à la loi ne sont pas actuellement considérées comme telles. Ce n'est pas mon rôle d'en parler ici, mais j'aimerais signaler par exemple que la loi elle-même ne considère pas comme une infraction la non-production d'une demande d'approbation. Or, en vertu de la plupart des lois, ce serait considéré comme une infraction.

M. Brian Masse: Bien entendu, il vaut mieux prévenir ce genre de chose et vous n'êtes pas opposé aux amendes, mais vous signalez que le système actuel n'est pas des plus efficaces.

M. Ron Middleton: En effet, étant donné que la loi est quelque peu désuète dans le régime d'imposition des amendes qu'elle applique. À mon avis, elle s'applique pratiquement a posteriori et elle devrait imposer une sanction dissuasive afin de décourager les infractions dès le départ. Dans l'état actuel des choses, les amendes ne sont imposées qu'aux personnes qui n'ont pas respecté les normes, à qui on a demandé de modifier leur ouvrage et qui ont refusé de le faire.

M. Brian Masse: Vous ne pourrez peut-être pas répondre à cette question qui est plutôt du ressort de Transports Canada, mais il est intéressant de savoir que le ministère n'applique pas vraiment d'amendes de nos jours. La raison — ou une des explications — est qu'elles ne sont pas suffisamment élevées pour être efficaces.

Est-ce que certaines compagnies ou certains secteurs particuliers se font remarquer par leur non-respect des règles ou est-ce un phénomène général? Je me demande si l'on note des problèmes de respect des normes pour certains ouvrages particuliers ou dans un certain secteur.

• (1145)

M. Ron Middleton: D'après mon expérience, qui ne concerne pas les ouvrages permettant le transport des ressources, le plus grand problème que je vois est celui des petites installations qui franchissent des cours d'eau mineurs, des installations qui relèvent sans doute plus souvent des municipalités que de nous; c'est le cas par exemple des ouvrages qui franchissent un cours d'eau qui n'est pas, croit-on, utilisé pour la navigation et pour lequel on pense que le franchissement par un ponceau de faible dimension ou situé à faible hauteur est économique et approprié pour permettre les besoins de circulation. De plus, puisque personne ne pratique le canotage sur ce cours d'eau, qui va se soucier de vérifier si un canot peut passer en dessous l'ouvrage? C'est dans ce secteur que l'on rencontre actuellement le plus de problèmes.

M. Brian Masse: Est-ce que ces ouvrages sont approuvés par la municipalité ou sont-ils des installations construites par des particuliers...?

M. Ron Middleton: Le plus souvent, ce sont les municipalités.

M. Brian Masse: Merci beaucoup pour le témoignage que vous nous avez présenté aujourd'hui, monsieur Middleton.

Le président: Monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Middleton, merci d'être venu.

Je vous prie d'excuser ma voix. Si je dois partir, mon collègue me remplacera.

Les modifications que nous envisageons auront une incidence considérable sur les régions rurales du Canada. Je suis de l'Ontario et tous les témoins nous parlent des retards, des coûts et des conséquences sur la sécurité. Je crois que vous en avez parlé vous aussi.

En réponse à une question d'un de mes collègues, vous avez présenté une carte. Pourriez-vous la déposer à notre comité comme exemple à étudier?

M. Ron Middleton: Bien sûr, je n'y vois aucun inconvénient. D'autre part, j'ai une présentation en format PowerPoint qui passe en revue les critères utilisés. Ce document pourrait vous être utile et je le remettrai au greffier.

M. Bev Shipley: Oui, je pense que ce serait utile.

Vous avez parlé des ouvrages illicites qui existent un peu partout. Je ne suis pas certain qu'ils aient tous été répertoriés, mais lorsque vous êtes confrontés à ce type d'ouvrage illicite et que vous cherchez une façon d'y remédier, est-ce que vous tenez compte strictement des questions de navigation ou également de certains autres aspects techniques? Est-ce que vous vous intéressez à ces ouvrages uniquement lorsqu'il s'agit de les modifier ou de les reconstruire?

M. Ron Middleton: C'est ce qui se passe actuellement. Il a été question, par le passé, de soumettre tous les ouvrages existants au processus d'approbation, afin de procéder à une mise à jour générale. Bien entendu, cela engorgerait totalement le processus, car Transports Canada ne pourrait absolument pas traiter tous ces cas en même temps.

En fait, nous étudions chaque cas individuellement lorsque des réparations ou des travaux de reconstruction sont nécessaires afin de rendre les ouvrages conformes à la loi avant d'effectuer les réparations.

Le problème, évidemment, c'est que chaque fois qu'une municipalité souhaite ou nous-mêmes souhaitons théoriquement remplacer une rambarde sur un pont ou une autre structure analogue, il faut attendre plusieurs mois ou même une année avant d'être autorisés à effectuer ce type de réparation et pendant ce temps, il est difficile d'assurer la sécurité du public.

M. Bev Shipley: J'aimerais revenir au point 10 concernant les amendes, dont il a déjà été question tout à l'heure. Je ne sais pas quelle est la priorité à ce sujet. Vous recommandez que nous n'en fassions pas une priorité parce que le maximum est actuellement fixé à 5 000 \$. Je crois qu'on nous a dit à plusieurs reprises — comme vous l'avez vous-même indiqué — que cette amende est trop faible et qu'elle est tout simplement absorbée dans les frais de construction.

D'après moi, la loi existante ne contient aucune disposition de récupération des coûts. Mon interprétation n'est peut-être pas correcte, mais j'aimerais avoir des précisions à ce sujet. Le problème tient en partie au fait que l'on ne peut pas toujours se retourner contre le public pour certaines de ces pénalités.

M. Ron Middleton: Je fais peut-être erreur, mais j'ai toujours cru que Transports Canada avait le droit de démolir une structure et de récupérer les coûts de la démolition après avoir demandé au propriétaire de le faire lui-même et avoir essuyé un refus. Si ce n'est pas le cas, voilà une formule que je serais content d'appuyer.

M. Bev Shipley: Je vais m'arrêter là et céder la parole à mon collègue. Merci.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci d'être venu aujourd'hui. J'en suis très heureux.

Il semble que nous ayons recueilli le soutien massif de la plupart des provinces et territoires pour l'examen de cette loi. Si j'ai bien compris, c'est non seulement l'Alberta, mais également le Yukon, la Colombie-Britannique, le Manitoba, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, les Territoires du Nord-Ouest, l'Ontario et la Saskatchewan qui vous ont donné leur appui pour l'exposé que vous nous avez présenté?

• (1150)

M. Ron Middleton: C'est exact.

M. Brian Jean: C'est impressionnant. Je ne pouvais pas imaginer que ces ordres de gouvernement pourraient s'entendre sur tous...

M. Ron Middleton: En fait, nous avons eu la chance que l'Association des transports du Canada se réunisse à Ottawa, il y a quelques semaines, ce qui a donné l'occasion à tous ces organismes de se rencontrer et d'approuver la proposition que nous avons mise sur la table. En fait, nous avons obtenu un appui unanime. Je ne vois pas un grand problème dans le fait que l'Île-du-Prince-Édouard et le Québec aient décidé de ne pas s'associer à nous et de traiter directement avec le gouvernement fédéral.

M. Brian Jean: Excellent. J'ai assisté à cette réunion et je dois vous dire que j'ai été impressionné par les conversations que j'ai pu entendre au sujet de cette loi. Les modifications que le gouvernement se propose d'apporter semblent récolter un appui extraordinaire.

A-t-on analysé le coût de la situation actuelle ou des délais engendrés par le processus? Je sais que Transports Canada a fait état de retards de 11 mois ou d'une moyenne de 11 mois dans le traitement de certaines demandes en vertu de la loi actuelle. A-t-on analysé les coûts que cela représente pour les contribuables? En bout de ligne, ce sont eux qui payent la note. Cela doit représenter des milliards de dollars.

M. Ron Middleton: Je veux bien le croire, mais je ne connais pas les chiffres réels. Vous savez certainement combien les coûts de construction ont augmenté depuis quelques années, surtout en Alberta. Un retard de six mois peut facilement se traduire par une augmentation de 20 p. 100 du coût d'un projet.

M. Brian Jean: J'arrive justement à ma prochaine question. Le pont sur l'Athabasca, à Fort McMurray, ma circonscription, est un pont à cinq voies dont nous attendons le remplacement. Je pense que le premier pont a été construit vers 1963; le deuxième autour de 1970 ou 1972; et aujourd'hui, ces deux ponts doivent être remplacés. La saison de construction est d'environ cinq mois par année. Lorsqu'il se produit un accident ou un autre problème, les gens qui rentrent chez eux peuvent être pris dans des bouchons qui durent parfois de six à sept heures.

Je crois bien que cette loi est un des principaux obstacles à l'approbation de la construction du pont. Est-ce exact?

M. Ron Middleton: C'est certainement un des obstacles, mais pour être juste, il faut dire que ce n'était pas le seul.

Une voix: C'est le seul dans sa circonscription.

M. Brian Jean: Dans ma circonscription, mais, si vous me permettez d'ajouter, 6 p. 100 du produit intérieur brut du pays.

Une voix: Quarante pour cent dans la mienne.

M. Brian Jean: En effet.

Monsieur, je vous remercie d'être venu témoigner aujourd'hui. Avez-vous une recommandation à formuler à notre comité au sujet de cette loi?

M. Ron Middleton: Non. Je me contenterai de souligner que toute aide que nous pourrions recevoir à court terme serait la bienvenue.

Le président: Madame Hall Findlay.

Mme Martha Hall Findlay (Willowdale, Lib.): Merci.

Je vous souhaite moi aussi la bienvenue et je vous remercie d'être venu témoigner.

J'aimerais, par curiosité, poser une question qui fait suite à une intervention précédente. J'aimerais connaître les économies que nous pourrions réaliser et savoir si quelqu'un a fait une analyse approfondie de la situation actuelle en tenant compte non seulement

des retards, mais aussi de l'ensemble des coûts entraînés par l'application de la loi, et quelles seraient les économies possibles.

À la suite de nombreuses discussions que nous avons eues et que nous devrions continuer à avoir au sujet de l'infrastructure et des besoins dans ce domaine et des coûts assumés par les différents ordres de gouvernement, je me demande si l'on a effectué une analyse des économies que ces mesures permettraient de réaliser — ou dans un sens contraire, une analyse des coûts entraînés par l'application de la loi jusqu'à présent.

Dans un deuxième temps, j'aimerais savoir si les problèmes que vous avez rencontrés dans le cas du pont de Fort McMurray sont dus uniquement à cette loi. Pourriez-vous également nous parler des autres défis principaux?

M. Ron Middleton: Absolument.

Pour répondre à votre première question, j'aimerais pouvoir vous donner des chiffres complets. Malheureusement, c'est impossible. Ce genre d'évaluation est difficile à effectuer. Dans le cadre de mes fonctions, mes collègues du secteur technique me demandent souvent combien nous coûtent toutes ces dispositions environnementales et réglementaires. C'est difficile de répondre à cette question. Dans la plupart des cas, il n'y a aucune difficulté à se plier aux exigences de la navigation. Cela se fait automatiquement. Nous essayons de tenir compte des débits de cru et d'autres conditions analogues et les ingénieurs sont personnellement responsables des risques auxquels ils soumettent le public. Par conséquent, ce ne sont pas des éléments qui seraient totalement négligés, même en l'absence d'une loi.

Quelle était votre deuxième question?

Mme Martha Hall Findlay: Je vous ai demandé si cette loi est la seule à l'origine des problèmes rencontrés dans le cas du pont de Fort McMurray.

M. Ron Middleton: Je pense que Transports Canada et tous les organismes des gouvernements fédéraux et provinciaux sont liés. L'autre problème rencontré à Fort McMurray se rapporte à la consultation des Autochtones. La consultation avec les premières nations est un terrain fluctuant. Personne ne sait exactement ce qu'il faut faire. C'est pourquoi, je crois que nous avons eu trois ou quatre consultations différentes sur le même projet.

• (1155)

Mme Martha Hall Findlay: J'essayais de comprendre comment se répartissait la responsabilité en cas d'arrêt de la circulation, mais votre réponse me satisfait.

Merci.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci.

Bonjour, monsieur Middleton. Je suis heureux de rencontrer un représentant du gouvernement de l'Alberta.

Chacune des provinces du Canada essaie de faire en sorte que ses règlements soient le plus clairs possibles. Vous nous avez fait remarquer que le problème majeur était les délais qu'entraînait l'approbation des ouvrages sur des eaux navigables. Le travail qu'on fait actuellement vise à clarifier les cas où la loi s'applique dans le but, à tout le moins, d'accélérer la résolution des vrais problèmes que le ministère doit étudier.

Je voudrais m'attarder en particulier à la recommandation 6, dans laquelle vous dites ceci:

Remplacer, à l'article 8, le terme « pont » par « ouvrage » et la date « 17 mai 1882 » par « 1er janvier 1995 ».

L'article 8 est donc une exception à toute la règle d'approbation concernant les ponts construits avant l'adoption de cette loi. Cette exception peut se comprendre facilement, mais la modification que vous proposez équivaut à établir que la loi actuelle et les obligations qui en découlent ne s'appliqueront pas dans le cas de tout ce qui a été fait avant 1995. Il me semble qu'en matière d'exceptions, c'est un changement très important.

J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

[Traduction]

M. Ron Middleton: Oui, c'est un changement important. Nous ne demandons pas d'exempter les ouvrages qui ont été construits avant l'adoption de la loi, mais plutôt d'exempter les ouvrages construits avant l'application rigoureuse de la loi.

De fait, la grande majorité des ouvrages qui seraient aujourd'hui assujettis à la loi ont dans les faits échappé à toute réglementation pendant une bonne centaine d'années. Cela ne semble pas avoir posé de graves difficultés. À notre avis, nous ralentissons considérablement les travaux d'entretien et de réparation de routine en exigeant qu'ils soient conformes à la loi, avant même qu'ils puissent commencer.

J'ai signalé que la loi autorise encore certaines options, des garanties qui permettraient à Transports Canada de faire l'inventaire des risques et de nous demander de les prendre en compte lors des travaux de réparation ou de reconstruction. Je pense que ce serait un moyen d'éliminer une grande partie des formalités administratives qui ne nous sont pas très favorables actuellement.

[Français]

M. Robert Carrier: Plutôt que d'adopter le terme « ouvrage » qui, étant très général, permettrait en fin de compte d'accepter tout ce qui a été fait jusqu'à maintenant, n'aurait-il pas été plus approprié de remplacer l'exception relative au mot « pont » par des ouvrages plus spécifiques dont l'importance est évidente? Il pourrait s'agir de ponts mais aussi de barrages ou de déversoirs.

Vous dites avoir fait une enquête en 2004 sur les obstacles à la navigation et avoir noté que la grande majorité d'entre eux avaient été construits par le gouvernement du Canada, ce qui nous surprend étant donné que la loi n'a pas été appliquée par le gouvernement dans le cadre duquel cette loi est débattue. Par contre, vous dites ceci:

Si l'on estimait toutefois nécessaire d'effectuer au moins une révision superficielle du cas des ouvrages construits sans approbation préalable, la modification du paragraphe 6(4) [...]

Ne croyez-vous pas qu'on pourrait être plus exigeant en ce qui concerne la révision que le ministère effectuerait? Tant qu'à ajouter une précision à la loi, aussi bien en profiter pour exiger une révision des ouvrages n'ayant pas reçu au préalable l'approbation de notre propre gouvernement.

• (1200)

[Traduction]

M. Ron Middleton: Vous avez posé deux questions. En effet, en choisissant un terme plus général désignant les ouvrages plutôt que simplement les ponts, nous incluons tout ce qui a été construit avant 1995. Je le reconnais. Mes amis de Transports Canada pourraient nous dire s'il y a beaucoup d'ouvrages autres que des barrages, des ponts et autres qui seraient susceptibles de poser problème s'ils échappaient à la réglementation grâce à cette formulation.

Quant à la deuxième partie de votre question, je ne sais pas exactement où nous voulons en venir. Mais il est certain que si notre

première suggestion vous dérange, la possibilité pour Transports Canada d'effectuer une révision rapide de tous les ouvrages au moment de les remplacer, sans obligation de respecter les critères d'annonce et autres, serait beaucoup plus intéressante que les dispositions actuelles de la loi. Je ne pense pas qu'il serait possible pour Transports Canada d'examiner tous les ouvrages existants. Pour commencer, le ministère ne les connaît pas, parce qu'ils n'ont pas été approuvés; et deuxièmement, il y en a énormément.

[Français]

M. Robert Carrier: Ne devrait-on pas être plus exigeant et demander qu'une révision complète des ouvrages déjà acceptés soit effectuée par le ministère plutôt que de laisser planer l'incertitude avec des mots comme « Si l'on estimait toutefois nécessaire »?

Croyez-vous qu'on devrait accepter tout ce qui a été fait malgré que la loi n'ait pas été appliquée?

[Traduction]

M. Ron Middleton: Pas nécessairement. Je préférerais que le personnel de Transports Canada puisse passer plus de temps sur le terrain afin de rencontrer les représentants des associations de protection des cours d'eau et des clubs nautiques et autres personnes de ce type, plutôt que de traiter les demandes selon un processus d'approbation désuet. J'ai l'impression qu'à l'heure actuelle, les fonctionnaires sont submergés sous leurs dossiers et il est dommage qu'ils ne passent pas plus de temps à se familiariser avec les ouvrages existants.

Comme je l'ai dit, nous avons établi une liste des risques et des instructions et nous devrions peut-être les classer par ordre de priorité. Aussi, je suis bien d'accord avec vous pour dire qu'il faudrait mettre en place un mécanisme qui les encouragerait à être plus proactifs et qui leur permettrait de l'être.

[Français]

M. Robert Carrier: Pourriez-vous faire parvenir cette liste aux membres du comité?

[Traduction]

M. Ron Middleton: Ce serait tout à fait possible.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Middleton, j'aimerais poursuivre sur la question des droits acquis relativement à certains ouvrages. Vous avez dit souhaiter l'élimination de l'obligation de demander une approbation avant d'entreprendre des rénovations et des travaux de reconstruction. À mon avis, les réparations ne posent aucun problème, surtout si elles sont de nature esthétique. Vous avez parlé de l'installation d'un rambarde. Il me paraît logique que ce type de travaux ne soient pas assujettis à un processus officiel d'approbation.

Cependant, les choses sont différentes dans le cas d'une reconstruction. Compte tenu des normes de conception moderne, j'imagine qu'en cas de remplacement d'une structure existante comme un pont, il y aurait des changements au niveau de la superficie au sol ainsi que des caractéristiques de navigabilité.

Si l'objectif actuel de la loi est de protéger la navigation et si nous voulons maintenir cet objectif, pourquoi ne pas faire intervenir le gouvernement lorsqu'il s'agit d'une reconstruction, surtout si l'on modifie les caractéristiques de la structure?

M. Ron Middleton: Soyons clairs. Le libellé auquel je me suis attaché est celui de la loi actuelle. Et dans le contexte de la loi « reconstruction » signifie reconstituer à l'identique et non pas modifier.

Il est évident que, dans la pratique, si nous entreprenons d'importants travaux sur une structure, il y a de fortes chances qu'on la modifie afin de l'adapter au minimum aux normes modernes, à moins que l'on envisage de la remplacer, auquel cas les travaux seraient assujettis aux dispositions de la loi.

On se demande toujours où finissent les réparations et où commence la reconstruction. C'est un problème de terminologie. Où s'arrête l'entretien et où commencent les réparations? Voilà le genre de questions terminologiques auxquelles nous sommes constamment confrontés. Je reconnais avec vous qu'en principe on devrait, au moment d'effectuer des changements importants ou d'entreprendre des travaux coûteux sur une structure, profiter pour examiner les changements que l'on pourrait apporter afin de faciliter la navigation, le passage des poissons et d'améliorer toutes sortes d'autres détails.

• (1205)

M. Ed Fast: Je vous remercie pour cette précision.

J'aimerais parler des amendes que vous souhaiteriez éliminer ou laisser telles quelles. Je crois que vous avez reconnu ici même que les amendes n'étaient peut-être pas assez fortes pour avoir un effet dissuasif et contraindre les municipalités, les gouvernements provinciaux et les autres autorités à respecter la loi.

Nous venons tout juste de terminer une étude de la sécurité ferroviaire au Canada. Nous avons pris connaissance d'un rapport rédigé par Doug Lewis pour le gouvernement. Une des grandes recommandations de ce rapport propose l'application d'un système de pénalités administratives en guise d'approche disciplinaire modérée. Le régime actuel applique une approche sévère qui consiste à retirer la licence, alors que dans votre cas, l'approche est extrêmement légère et n'a que très peu d'effet.

J'aimerais appliquer le même raisonnement à la législation sur les eaux navigables. Nous souhaitons appliquer une forme de discipline ou de pénalité modérée qui permette au gouvernement d'intervenir pour exiger que les autorités — municipales et provinciales — respectent la loi.

J'aimerais prendre l'exemple d'un important chantier de construction terminé aux trois quarts, qui représente des dépenses de plusieurs millions de dollars en provenance des deniers des contribuables, alors que ces derniers n'ont pas leur mot à dire dans le processus d'approbation. Supposons que l'autorité à l'origine du projet ne parvient pas à obtenir les approbations nécessaires et que la seule solution est de démolir l'ouvrage. J'estime que dans certains cas, cette solution est trop extrême pour être réaliste. Il doit y avoir d'autres moyens de rendre cette autorité — le conseil municipal en l'occurrence — responsable de cette mauvaise décision, une formule qui ne coûterait pas des millions de dollars aux contribuables mais qui pointerait quand même les responsables de la décision et ferait prendre conscience à la collectivité que la loi n'a pas été respectée. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Ron Middleton: Je pense que je n'aurais pas de difficulté à partager votre point de vue. Bien entendu, je trouve un peu amusant que la plupart d'entre nous qui avons pour mission de construire des ouvrages, reconnaissons que nous devons obtenir de nombreuses approbations et que le public a de nombreuses occasions d'exprimer son opinion au sujet d'un projet donné.

Cependant, je préférerais que la loi fasse en sorte que le processus soit déclenché bien plus tôt afin qu'un projet ne soit pas complètement ou partiellement réalisé avant d'être déclaré inacceptable. Et, comme un avocat me l'a déjà fait remarquer, la non-production d'une demande d'approbation n'est pas considérée comme une infraction vis-à-vis de la loi, alors que, si c'était le cas, nous pourrions régler ces problèmes dès le départ.

Dans le cas de tous les projets qui nécessitent une importante contribution financière fédérale, comme c'est le cas pour de nombreux travaux dans le secteur des transports, je serais en faveur de l'application de tout le processus de la LCEE nécessitant une consultation appropriée au début et en cours de réalisation du projet, ainsi que la prise en compte des commentaires du public.

M. Ed Fast: Avant d'entrer dans mes fonctions actuelles à Ottawa, j'ai été conseiller municipal. Au cours des réunions du conseil, il est arrivé souvent que des habitants de la ville nous disent: « La situation est telle qu'il est plus facile pour nous de présenter nos excuses plutôt que de présenter une demande de permis. » Je ne voudrais surtout pas que la même situation s'applique aux travaux publics de grande envergure dans les diverses régions du Canada.

Il me semble — et je crois que je ne suis pas le seul à penser de la sorte au comité — qu'il faudrait conserver dans la loi un système d'amendes suffisamment fortes pour être dissuasives, afin de ne pas avoir à appliquer la forme la plus stricte de pénalité, c'est-à-dire la démolition.

• (1210)

M. Ron Middleton: Je ne suis pas contre. Dans toutes les autres dispositions réglementaires auxquelles nous sommes assujettis, de fortes amendes, des peines de prison, des responsabilités personnelles et des mesures pénales incitatives sont la norme et la loi est une obligation de Sa Majesté.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions? Nous pouvons faire un autre tour de questions. Est-ce utile? Très bien.

Nous vous remercions pour votre exposé. Je pense que M. Volpe l'a bien résumé en disant qu'il était très complet et très instructif. Merci, monsieur Middleton.

M. Ron Middleton: Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de présenter mon témoignage. Bonne chance dans vos délibérations.

Le président: Merci.

Je signale aux membres du comité que jeudi nous examinerons le budget principal des dépenses avec le ministre. N'oubliez pas de soigner votre coiffure et d'arborer un beau sourire, puisque la séance sera télévisée et se déroulera à la salle 269.

Il nous reste deux séances avant le congé, le 13 et le 15 mai. J'aimerais que le comité reprenne l'étude des chemins de fer, dans l'espoir de la terminer le dernier jeudi.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Allons-nous nous pencher sur l'étude des chemins de fer le 13?

Le président: Tout à fait, le 13 et au besoin le 15.

M. Don Bell: Les médias ont relaté aujourd'hui les propos de la vérificatrice générale concernant la sécurité des transports aériens. La vérificatrice générale va bientôt présenter son rapport qui pointe du doigt l'application et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité. Je me demande si nous allons à un moment donné nous pencher sur cette question qui relève bien entendu de notre mandat.

Le président: J'ai l'intention de consacrer les 15 ou 20 dernières minutes de notre réunion de jeudi à l'établissement du calendrier de

nos prochains travaux. Bien entendu, nous allons nous pencher sur les eaux navigables, mais ensuite, je l'ignore. Je crois par ailleurs que nous allons devoir examiner des projets de loi.

Ça va?

M. Don Bell: Ça va.

Le président: La séance est levée.

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.