



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 029 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 27 octobre 2016

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 27 octobre 2016

•(0850)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude de la Loi sur la protection de la navigation.

Les témoins que nous recevons à 8 h 45 sont les représentants de la Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario et de Pagaie Canada. Je vous souhaite la bienvenue.

Notre autre témoin participera par vidéoconférence, de la Colombie-Britannique. Elle aurait été incluse dans le présent groupe de témoins. Je suggère que nous permettions le chevauchement des deux groupes, s'il y a des questions. Elle se lève à 6 heures pour pouvoir se joindre à nous par vidéoconférence. Nous allons permettre la poursuite des témoignages si nous avons des questions qui le justifient.

Je donne la parole à M. Farrant, directeur, Affaires gouvernementales et politiques publiques, Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario, puis nous entendrons Jay Morrison, directeur de la section Québec de Pagaie Canada. Messieurs, merci beaucoup d'être là et de contribuer à cette importante étude.

M. Greg Farrant (directeur, Affaires gouvernementales et politiques publiques, Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Au nom de la Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario, de nos 100 000 membres et des 740 clubs à l'échelle de l'Ontario, je vous remercie de nous avoir fait la courtoisie de nous inviter ce matin pour parler de nos préoccupations relatives à la Loi sur la protection de la navigation.

Il est crucial d'assurer la sécurité et la navigabilité des eaux pour permettre l'accès à des possibilités de pratiquer la pêche à la ligne et la chasse. Même si, au moment où la loi a été modifiée, Transports Canada a insisté pour dire que les effets sur ces activités seraient minimes, la FPCO continue de craindre que la portée réduite de cette loi telle qu'elle est maintenant puisse avoir des effets négatifs sur l'accessibilité.

Avant les modifications, la loi s'appliquait beaucoup plus généralement à tous les plans d'eau sur lesquels pouvait naviguer n'importe quel type de bâtiment flottant utilisé pour le transport, la plaisance ou le commerce, alors que maintenant, la loi ne s'applique plus qu'aux 162 plans d'eau, océans, lacs et rivières du Canada qui sont inclus dans l'annexe 2 de la loi. Cela signifie essentiellement que le droit de navigation sur toutes les eaux qui ne se trouvent pas à l'annexe 2 n'est plus protégé en vertu de la loi actuelle.

Le droit de navigation du public canadien sur les eaux qui ne sont pas énumérées dans la loi n'est protégé qu'en common law, ce qui signifie qu'il faudrait s'adresser aux tribunaux déjà engorgés pour la

résolution des atteintes aux droits de navigation, par exemple dans le cas d'une plainte pour nuisance privée ou publique.

Nous vivons dans une société de plus en plus propice aux litiges, mais la plupart des particuliers n'ont pas les ressources financières et le temps qu'il faut pour faire valoir leurs droits de navigation devant les tribunaux. Que ce soit intentionnel ou non, par rapport au système qui a été remplacé, les dispositions en common law de la Loi sur la protection de la navigation représentent en réalité un processus encore plus lourd et inaccessible pour la majorité des Canadiens.

La nécessité d'exercer des recours devant les tribunaux n'empêchera absolument pas les obstacles à la navigation, et c'est au pêcheur, au chasseur, au canoteur ou au payeur qu'il incombe alors de relever les violations de leurs droits de navigation et de faire valoir leurs droits, ce qui signifie que la violation s'est déjà produite. Le recours à la common law est une mesure antagoniste, lourde et inefficace de protection des droits de navigation sur les eaux qui ne sont pas répertoriées.

On a, dans le passé, beaucoup discuté du retrait de la protection environnementale des eaux non répertoriées dans la LPN. D'après notre expérience, l'ancienne loi ne devait pas être le principal outil législatif pour la protection de l'environnement. Il y a d'autres lois fédérales et provinciales et règlements municipaux conçus spécialement pour assurer la protection des écosystèmes aquatiques, entre autres la Loi sur les pêches, la Loi sur la protection du poisson et de la faune et la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Une autre agence aura les ressources nécessaires pour traiter efficacement des questions de navigation, alors il est inutile de s'attendre à ce qu'elles combler les lacunes de la loi.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Madame la présidente,

[Traduction]

J'invoque le Règlement.

La présidente: Monsieur Ferrant, pouvez-vous vous arrêter un petit moment? Je suis désolée de vous interrompre dans votre élan, mais il y a un rappel au Règlement.

Monsieur Berthold.

M. Luc Berthold: Ce n'est pas vraiment un rappel au Règlement, madame la présidente.

Le témoin parle trop vite, et les interprètes ont de la difficulté à le suivre. S'il pouvait parler lentement, je pourrais plus facilement comprendre ce qu'il dit.

M. Greg Farrant: Toutes mes excuses. J'essaie de tout dire en moins de cinq minutes.

La présidente: Merci, monsieur Berthold.

Monsieur Farrant.

M. Greg Farrant: Je suis désolé. Je vais essayer de ralentir mon débit.

La présidente: Vous avez beaucoup de temps.

M. Greg Farrant: Comme je le disais, une autre agence aura les ressources ou l'expertise qu'il faut pour traiter efficacement des préoccupations relatives à la navigation, alors s'attendre à ce que ces gens s'occupent des lacunes de la loi est inutile.

D'autres agences fédérales, provinciales et municipales comptent sur Transports Canada pour avoir des conseils sur les eaux navigables afin de mettre en oeuvre efficacement leurs propres lois et règlements. Par exemple, certains obstacles à la navigation se trouvant dans les eaux, comme les barrages, sont soumis à la Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières de l'Ontario, mais nous ne connaissons pas de loi semblable qui interdit les obstacles à la navigation hors de l'eau ou dans l'eau qui entravent les débits d'eau ou les niveaux d'eau nécessaires à la navigation, comme les clôtures, fils, tyroliennes et autres.

La LPN accorde de l'importance à la navigation commerciale et ne prend par conséquent plus en considération la plupart des activités récréatives se déroulant sur les eaux qui ne sont plus répertoriées. Dans sa forme actuelle, la LPN sépare effectivement la protection de la navigation de la protection des eaux navigables. Les voies navigables où les Canadiens s'adonnent à la plupart de leurs activités récréatives sont exclues dans une grande mesure de l'annexe 2 de la LPN et, par conséquent, sont soustraites à la surveillance du gouvernement fédéral.

Les eaux qui ne sont pas répertoriées à l'annexe 2 sont des endroits où l'on peut s'adonner à diverses activités, dont la pêche, la chasse, la navigation de plaisance, le kayak et le canot. Si les mesures législatives comportent des lacunes qui permettent les obstacles à la navigation dans les eaux non répertoriées, les usages traditionnels pourraient être restreints, ce qui a pour effet de diminuer les bienfaits sociaux, culturels, écologiques et économiques qui en découlent. Par exemple, la chasse, la pêche, le piégeage et les services de pourvoiries au Canada représentent une contribution annuelle de 15,2 milliards de dollars à l'économie nationale, et on peut dire que les restrictions laissées dans la LPN pourraient avoir un effet négatif sur ce résultat. Les changements apportés à l'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN, peuvent aussi avoir des effets sur la sécurité du public, étant donné que des clôtures, des fils ou autres obstacles installés en travers des plans d'eau peuvent être extrêmement dangereux, en particulier là où le débit est élevé et où les problèmes de navigation se produisent.

En terminant, j'aimerais parler brièvement de l'un des aspects qui nous laissent le plus perplexes, parmi les modifications apportées. Aux fins de l'ancienne loi, les ouvrages secondaires et les eaux secondaires étaient des catégories d'ouvrages ou d'eaux navigables qui pouvaient déjà être exemptés du processus de demande en vertu de la loi. Cette disposition était là à l'origine pour simplifier les processus d'approbation du gouvernement fédéral et permettre à certains des promoteurs d'économiser temps et argent. On accordait une exemption quand les caractéristiques des lieux limitaient toute possibilité réaliste de navigation. Étant donné qu'il y avait déjà dans la LPEN un mécanisme permettant une exemption en pareilles circonstances, il aurait certainement été possible de resserrer la loi pour répondre aux préoccupations qui avaient été soulevées et éclaircir les dispositions plutôt que de simplement faire disparaître entièrement le processus et de laisser 99,7 % des lacs du Canada et presque 100 % de ses rivières sans protection. Il semble que les

modifications apportées à la LPEN il y a plusieurs années n'avaient pas comme objectif de restreindre l'accès du public. Il n'en demeure pas moins que nous pourrions perdre l'accès à des milliers de lacs, de rivières et de ruisseaux partout au pays.

Nous croyons qu'il faut apporter des modifications à la loi actuelle pour garantir l'entière protection des droits à la navigation et nous encourageons les membres du Comité à se pencher sur ce qui a été fait et à trouver une meilleure façon de répondre aux préoccupations soulevées au sujet de la loi précédente, tout en rétablissant le droit d'accès de toutes les personnes qui utilisent les cours d'eau à des fins économiques, culturelles et sociales.

Les eaux navigables ont autrefois contribué à donner forme au commerce au Canada, mais aussi à notre culture et à notre identité. De nombreux Canadiens souhaitent toujours vivement faire l'expérience de ce magnifique pays en utilisant ses voies navigables. Ne dressons pas d'obstacles législatifs qui les empêchent d'exercer ce droit.

Merci encore, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir accordé votre temps et de m'avoir écouté ce matin.

● (0855)

La présidente: Merci, monsieur Farrant.

Monsieur Morrison, c'est à vous.

M. Jay Morrison (directeur, Section Québec, Pagaie Canada): Merci, madame la présidente.

Je remercie Greg de son exposé très approfondi. J'ai vraiment passé en revue plusieurs fois ma déclaration pour m'assurer de ne pas dépasser cinq minutes. Greg a fait un examen très approfondi des questions d'ordre juridique et je pense que c'est très utile.

Pagaie Canada est un organisme sans but lucratif dont la mission est de promouvoir l'enseignement sur le maniement de la pagaie, la sécurité et la sensibilisation à l'environnement dans le domaine du canotage et du kayak de loisir. Nous comptons plus de 2 000 moniteurs. Certains de ceux-ci travaillent dans plus de 200 organismes, entreprises et clubs partout au Canada.

Chaque année, plus de 25 000 personnes participent à des cours et à des activités de Pagaie Canada. Nous soutenons des programmes du gouvernement fédéral qui font la promotion des activités extérieures sécuritaires au moyen des programmes PaddleSmart et AdventureSmart. Nous sommes la voix nationale du maniement de la pagaie à des fins récréatives.

Combien de Canadiens font du canotage ou du kayak? Quelqu'un le sait? Personne ne le sait. L'industrie de la navigation de plaisance n'en sait rien. Ils sont certainement plusieurs millions.

Je suis le représentant du Québec. Il n'y a pas de section québécoise. Je suis en fait le représentant du Québec au conseil d'administration de Pagaie Canada, et je suis un moniteur accrédité dans diverses disciplines de canotage. Je suis aussi président de la section régionale de l'Ouest du Québec et de l'Est de l'Ontario de la Société pour la nature et les parcs du Canada, SNAP. Certains d'entre vous savent peut-être que c'est l'organisation de conservation du milieu sauvage la plus reconnue au Canada.

Je ne prétends pas avoir une expertise particulière en ce qui concerne le processus d'évaluation environnementale, qui faisait partie intégrante de l'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables, mais je suppose que vous entendrez des spécialistes de ce domaine, du moins je l'espère. J'ai témoigné pour la SNAP, en 2009, devant le sous-comité sénatorial qui était chargé d'étudier les modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables, LPEN. Je connais donc bien l'évolution de la loi.

J'affirme toutefois avoir une expertise de ce qui constitue les eaux navigables. J'ai pagayé sur plus de 8 000 kilomètres entre le golfe du Saint-Laurent et Inuvik, en empruntant les routes traditionnelles que parcouraient les peuples autochtones et les commerçants de fourrure qui les ont suivis. Dans certains cas, il faut traverser des marécages et des terres humides, des barrages de castor et des rapides, et je peux dire que la définition des eaux navigables établie en 1906 par le Conseil privé et confirmée par les tribunaux assez récemment demeure totalement pertinente.

Si un canot peut y flotter, les eaux sont navigables. Si les eaux sont navigables, le droit de naviguer de la population, selon la common law, doit être protégé par le gouvernement. La Loi sur la protection de la navigation, LPN n'y parvient pas.

Nous attendons avec impatience les travaux du Comité depuis 2009, année où le gouvernement antérieur a commencé, au moyen d'un projet de loi omnibus et sans débat parlementaire, à annuler les dispositions de la Loi sur la protection des eaux navigables. Pendant plus de 100 ans, cette loi a répondu à deux objectifs, soit aider à protéger la qualité de l'environnement des eaux canadiennes, et à protéger le droit de la population, en vertu de la common law, de naviguer en toute sécurité sur ces cours d'eau.

Une vaste coalition constituée de plusieurs groupes environnementaux, d'associations de plaisanciers, d'organismes de chasse et de pêche, d'associations de propriétaires de chalets et de propriétés et de Premières Nations de premier plan du Canada s'est opposée à ces changements. Sa principale préoccupation était l'annulation par le gouvernement de dispositions de la LPEN qui déclenchaient automatiquement la tenue d'une évaluation environnementale toutes les fois que d'importants travaux de construction touchaient des eaux navigables.

Je peux dire que ce n'est que lors d'une des dernières séances du sous-comité sénatorial que les sénateurs se sont mis à comprendre les incidences de cela. Ils n'avaient pas compris qu'en plus de ne pas avoir le chevauchement des évaluations environnementales des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral que le gouvernement de l'époque disait exister, il n'y aurait pas d'évaluations environnementales quand de grands ouvrages seraient envisagés sur les voies navigables.

Même s'il n'a pas été possible d'obtenir la modification du projet de loi, l'exercice n'a pas été un échec total. Un député d'un parti de l'opposition a promis d'étudier les changements à la LPEN si son parti devait former le gouvernement. C'était, évidemment, Justin Trudeau. La Loi sur la protection de la navigation, qui a remplacé la LPEN en 2014, a nui encore plus au droit public de naviguer en déterminant que le gouvernement continuerait de respecter son obligation de protéger le droit de la population de naviguer pour seulement deux listes de 100 océans et lacs et certaines parties de 64 rivières, ce qui laissait aux particuliers la tâche pratiquement impossible de poursuivre les personnes qui ne respectaient pas ce droit pour des dizaines de milliers de grands lacs et rivières au Canada.

Il est intéressant de constater que les annexes de cours d'eau privilégiés comprennent les lacs et rivières dans les régions où les riches et célèbres ont des chalets, tout en excluant ceux qui sont essentiels aux Premières Nations et aux petites collectivités qui pourraient s'opposer à de grands projets menaçant leur mode de vie.

● (0900)

Pour tout le Québec, par exemple, seulement trois lacs sont inscrits sur la liste. La rivière Gatineau, à quelques pas du Parlement, en est exclue, et les citoyens des collectivités qui la bordent sont laissés à eux-mêmes.

Ce n'est qu'un résumé des lacunes de la LPN. La communauté du maniement de la pagaie est naturellement préoccupée par le maintien de son droit de naviguer sur les eaux canadiennes, mais elle est tout aussi préoccupée par l'incidence des travaux sur la qualité environnementale de ces eaux, ainsi que sur les gens qui vivent dans ces régions. Pour une discussion plus approfondie sur les aspects juridiques de ce sujet, je recommande au Comité de consulter le document d'information d'Ecojustice de 2012 à titre de référence.

À titre d'ancien gestionnaire principal au sein de la fonction publique, je comprends que les processus doivent être simplifiés et que les fonds des contribuables doivent être dépensés judicieusement, mais cela est possible sans que le gouvernement abandonne sa responsabilité de protéger l'environnement et les droits de navigation du public. Selon moi, le gouvernement actuel devrait abroger la LPN dont l'approche nécessite l'application sélective de droits, rétablir les protections qui étaient en vigueur avant 2009 en vertu de la LPEN et fournir les ressources qu'il faut au ministère des Transports en fonction d'un régime d'application et d'exécution plus efficace. Nous pouvons protéger tous nos cours d'eau et approuver rapidement les projets durables.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Morrison.

Nous allons maintenant donner la parole aux membres du Comité. Monsieur Berthold, vous avez six minutes.

● (0905)

[Français]

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

Messieurs Farrant et Morrison, je vous remercie beaucoup de votre présence ici aujourd'hui.

Nous aurions nettement préféré vous recevoir avec une proposition de modification à la Loi sur la protection de la navigation qui aurait pu émaner du gouvernement. Malheureusement, le gouvernement a décidé de faire le contraire dans le dossier de la révision de la Loi sur la protection de la navigation.

Nous, à titre de membres du Comité, avons reçu une lettre du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans. Ces ministres exigent du Comité qu'il tienne une consultation avant même de savoir quelles sont les intentions du ministre des Transports concernant les modifications suggérées à la Loi sur la protection de la navigation.

J'aimerais que vous compreniez bien notre position de ce côté-ci à cette étape de l'étude du Comité et parler du mandat qui a été confié par le premier ministre. À l'époque, M. Trudeau a clairement dit ou presque qu'il voulait rétablir les anciennes protections. Vous en avez d'ailleurs parlé dans votre présentation, monsieur Morrison. Je vais lire un extrait du document que vous nous avez envoyé:

Même s'il n'a pas été possible de modifier le projet de loi, l'exercice n'a pas été un échec total. Un député d'un parti de l'opposition a promis d'étudier les changements à la [Loi] si son parti devait former le gouvernement. C'était, évidemment, Justin Trudeau.

Cela a mené à une lettre écrite par les deux ministres et qui a été envoyée au Comité. On peut y lire ceci:

Dans le cadre du mandat que nous a confié le premier ministre [le même M. Trudeau dont vous parliez], on nous a demandé d'examiner ensemble les modifications apportées par le gouvernement précédent à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection des eaux navigables, en vue de rétablir les protections éliminées, d'y intégrer des mécanismes de protection modernes.

Vous avez dit que le message était passé et, en effet, il a été bien entendu. Malheureusement, nous ne connaissons pas encore la teneur de ces modifications. Nous ne savons pas exactement quelles sont les protections que veulent rétablir les gens du Parti libéral. Nous ne connaissons pas les intentions du gouvernement. Selon moi, il est prématuré pour vous de penser que vous allez récupérer l'ensemble des droits que vous aviez auparavant parce que nous ne savons pas ce que le gouvernement va proposer.

Il y a un autre élément que je tiens absolument à mentionner. Les ministres s'étaient engagés à mener eux aussi de leur côté des consultations auprès des différents groupes pour connaître leurs intérêts et leurs intentions. Malheureusement, nous avons appris de la part même du ministre des Transports et de la secrétaire parlementaire que le ministre n'allait pas mener des consultations, si ce n'est une consultation générale où un ministre, dans le cadre normal de son mandat, rencontre des groupes sur un sujet donné.

De notre côté, nous aurions préféré avoir les modifications proposées avant de tenir cet exercice avec les différents groupes qui sont d'accord au sujet des modifications présentées et adoptées dans la précédente loi. Malheureusement, la manière de faire du gouvernement ne nous permet pas de connaître ses raisons ou ses motifs et, surtout, les modifications proposées.

Je vous ai fait une simple mise en contexte. Ce n'est pas que nous ne voulons pas étudier des modifications. C'est plutôt que nous ne sommes pas d'accord sur le processus qui nous est proposé. Nous ne sommes pas d'accord sur la manière dont le gouvernement utilise le Comité pour trouver une justification à une position qui est difficilement explicable.

Monsieur Farrant, je vais vous poser quelques questions.

À la suite des modifications aux règles de la Loi sur la protection de la navigation, à quels problèmes les chasseurs et les pêcheurs que vous représentez ont-ils été confrontés?

[Traduction]

M. Greg Farrant: Bien sûr. Je vous remercie de votre question, monsieur.

Je vais vous donner quelques exemples, si vous me le permettez. Par exemple, une tyrolienne a été installée en travers de la rivière Thames, à London, en Ontario, et c'est une menace pour quiconque utilise ces eaux pour la pêche récréative, le canotage ou la pagaie. Il n'y a aucune protection contre ce genre de choses. Aussi, au printemps, quand les eaux sont hautes et que le débit est puissant, il arrive souvent qu'on voie, dans les petites rivières et les ruisseaux, des clôtures agricoles qui partent d'une rive ou de l'autre et qui se rendent jusqu'au milieu du cours d'eau. Que vous soyez sur ces rivières pour pêcher la truite, chasser le canard ou n'importe quelle autre activité, vous comprendrez que si vous descendez la rivière et qu'une clôture apparaît soudainement devant vous au tournant de la rivière, il y a un problème de sécurité publique. Il y a aussi la question de savoir par où passer. Où pouvez-vous aller?

Ce sont des exemples de choses qui se produisent.

● (0910)

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Farrant, comment l'ancienne loi aurait-elle pu vous permettre d'intervenir? Nous n'avons reçu aucune plainte à ce sujet. Transports Canada nous a dit que tous les cas dont vous nous parlez n'ont jamais été rapportés. Aucune plainte ne s'est rendue aux autorités concernées. Quand il n'y a pas de plainte, c'est qu'il n'y a pas de problème réel.

Je peux comprendre qu'une corde au milieu de la rivière puisse en effet être très dangereuse pour ceux qui passent. C'est comme pour les utilisateurs de motoneige. Si quelqu'un décide d'interdire l'accès à un sentier en posant un câble d'acier, cela peut être très dangereux. Nous avons vu des cas d'accidents de motoneige vraiment dramatique, mais dans...

[Traduction]

La présidente: Votre question, monsieur.

[Français]

M. Luc Berthold: Pardon?

[Traduction]

La présidente: Quelle est votre question, précisément? Votre temps est écoulé.

M. Luc Berthold: Oh, je ne le savais pas.

La présidente: Je vous donnais un peu plus de temps pour que vous posiez votre question.

M. Luc Berthold: D'accord. Désolé.

[Français]

Qu'auriez-vous pu faire en vertu de la précédente loi que vous ne pouvez pas faire en vertu de la loi actuelle? Je ne vois pas la différence. Ces entraves dont vous parlez ne sont pas des ouvrages majeurs sur des cours d'eau. Ce sont plutôt des équipements pour une utilisation récréative.

[Traduction]

M. Greg Farrant: Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, d'autres paliers de gouvernement se servent de cette loi pour imposer des mesures sur leurs propres territoires. En vertu de l'ancienne loi, les administrations provinciales et municipales auraient eu la capacité d'agir pour empêcher les obstacles de ce genre, les intrusions de cette nature sur les voies navigables. En vertu de la loi actuelle, il n'est permis d'intervenir que pour les plans et cours d'eau répertoriés dans l'annexe. Cela incombe maintenant aux particuliers, alors qu'avant, il n'incombait pas aux particuliers en vertu de la common law d'essayer d'obtenir des changements par eux-mêmes. Vous avez vu d'autres paliers de gouvernement intervenir pour que des changements soient apportés et pour qu'il soit possible d'empêcher les obstacles.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Farrant.

Si vous voulez ajouter quelque chose, vous devrez le faire en réponse à d'autres questions.

C'est au tour de M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur Farrant, monsieur Morrison, comme le dirait Yogi Berra, c'est du pareil au même. Il semble que le gouvernement de l'époque, en 2009, était peu disposé à entendre les gens, et c'est ce que nous voyons encore dans la salle. Vous a-t-on consultés avant que les modifications à la Loi sur la protection de la navigation soient apportées?

M. Jay Morrison: Non.

M. Ken Hardie: Vous a-t-on demandé de venir témoigner?

M. Jay Morrison: Avant que les modifications soient formulées?

M. Ken Hardie: Oui.

M. Jay Morrison: Pas du tout.

M. Ken Hardie: En fait, j'ai quelque chose ici que vous allez peut-être reconnaître.

[...] le comité n'a entendu les témoins que d'un groupe environnemental, n'a pas entendu de représentants d'organisations de payeurs, de pêcheurs ou de chasseurs, ni de pourvoyeurs, ni de voyageurs ou d'entreprises d'équipement de plein air, ni d'aucun groupe autochtone, ce qui est carrément révoltant.

M. Jay Morrison: Cela ressemble à quelque chose que j'ai écrit, mais je ne pense pas.

M. Ken Hardie: À vrai dire, vous avez raison.

M. Jay Morrison: Vraiment?

M. Ken Hardie: Bravo.

Nous n'avons pas plus été consultés. Comme vous le savez, ces modifications faisaient partie d'un énorme projet de loi omnibus et elles n'ont pas été débattues. Donc, comme pour la LPN, nous sommes forcés de composer avec ces modifications après coup plutôt que d'avoir l'occasion d'agir avant.

Pour ce qui est des motifs justifiant la modification de la LPN, je suis très heureux de voir que vous êtes au courant des questions que le gouvernement précédent a essayé de régler ainsi. Nous devons maintenant nous demander quelles sont les choses que nous devons garder et celles que nous devons améliorer parce qu'elles n'ont essentiellement pas fonctionné. Pouvez-vous indiquer ce qui manque dans la loi actuelle, ce qui doit être rétabli? Je vais vous donner chacun un peu de temps pour répondre.

● (0915)

M. Jay Morrison: L'intervenant précédent, le député, a parlé des mesures de protection environnementale de la loi, qui ont été éliminées. Auparavant, lorsqu'on proposait de construire un ouvrage important — un pont, un barrage, un barrage flottant, une digue — de part en part d'une voie navigable, on se livrait systématiquement à une évaluation environnementale. Ce n'est plus le cas.

Je pense qu'il serait juste de dire que si les voies navigables étaient protégées en vertu d'autres lois, comme la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et ainsi de suite, nous ne devrions peut-être pas rétablir ces mesures de protection dans la Loi sur la protection de la navigation. C'est discutable, mais je pense qu'il faut absolument rétablir les évaluations environnementales systématiques, comme pour un projet de pipeline qui traverse des voies navigables, ou nous assurer qu'elles existent sous une forme ou une autre, peut-être dans d'autres lois.

Deux rivières ont été ajoutées à la liste de 164 océans, lacs et rivières. Ce sont les seuls plans d'eau pour lesquels le gouvernement est tenu d'assumer pleinement sa responsabilité de protéger le droit public à la navigation.

M. Ken Hardie: Si je peux me permettre, monsieur Morrison, je vous demanderais d'être un peu plus bref. J'aimerais également donner à M. Farrant l'occasion d'intervenir.

M. Jay Morrison: Je vais carrément dire que je pense, à savoir que ce sont des concepts vides sur le plan intellectuel et moral. S'il s'agit d'un droit, le gouvernement doit assurer son respect au nom de tous les Canadiens.

M. Ken Hardie: Je signale qu'on a dit à quelques reprises que le secrétaire parlementaire aurait déclaré d'une certaine façon que le public ne serait pas consulté dans le cadre de l'examen de la loi. Eh bien, c'est ce que nous faisons. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici, pour essentiellement relever, après coup, ce qui n'a pas fonctionné et ce qui doit être corrigé.

Monsieur Farrant, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Greg Farrant: J'ajouterais peut-être seulement que je suis d'accord quand vous dites que chaque fois que nous avons l'occasion de comparaître devant un comité comme le vôtre, nous participons à une consultation publique, même si le député qui est intervenu avant vous a rappelé que le Comité n'est pas saisi d'une mesure législative ou de quelque chose de semblable. Nous avons l'occasion de nous prononcer sur ces questions. Nous sommes reconnaissants que le Comité tienne ces audiences, qui représentent peut-être au moins le commencement d'une consultation plus vaste à ce sujet.

Je ne suis pas nécessairement d'accord avec mon collègue lorsqu'il dit que la Loi sur la protection de la navigation se veut une loi environnementale. Le pays et la province ont d'autres lois à cet égard, comme la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et sans aucun doute la Loi sur les pêches. Je pense qu'il est plutôt question de garantir le droit d'accès à ces eaux, un droit qui a été perdu et qui doit être rétabli, plutôt que de se pencher sur le rétablissement des dispositions relatives à la protection environnementale.

M. Ken Hardie: La question des eaux navigables et celle de la protection environnementale ne sont pas forcément indissociables. Autrefois, l'une renvoyait à l'autre. Je peux vous dire que le comité des pêches, auquel je siège également, examinera les mesures environnementales. Espérons que nous pourrions savoir, d'ici la fin de la séance, ce qui constitue selon vous un processus équitable qui n'accroît pas inutilement le coût des travaux publics et le temps qui y est consacré, mais qui procure néanmoins le niveau de protection qui existait auparavant et qui, de toute évidence, est encore utile.

Comme je le disais, je pense que mon temps de parole est pratiquement écoulé. J'espère que vous aurez l'occasion d'y revenir au moment opportun. Merci.

M. Greg Farrant: Merci.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

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

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

J'ai des questions relativement précises qui vont dans le même sens que celles de M. Hardie. J'aimerais voir ce qui pourrait être modifié dans cette loi pour tenter de l'améliorer, si tant est que ce soit possible.

Monsieur Morrison, vous avez parlé de cette relation qui m'apparaît nettement importante entre la construction d'ouvrages potentiels et les études environnementales. Sous l'ancien gouvernement, et je dirai simplement cela, tant la Loi sur la protection de la navigation que les lois environnementales ont été édulcorées.

Dans le cas d'un projet relatif à ouvrage majeur, par exemple le pipeline Énergie Est, qui traverse un nombre incalculable de rivières qui ne sont pas protégées, vos membres sentent-ils qu'on passe à côté de l'évaluation environnementale fondamentale? À votre avis, serait-il davantage pertinent que ce type d'études revienne au ministère des Transports, ou l'étude qu'en fait l'Office national de l'énergie vous satisfait-elle?

• (0920)

[Traduction]

M. Jay Morrison: Je crois que certains de nos députés sont manifestement préoccupés par des dossiers comme celui du projet d'oléoduc Énergie Est, qui traverserait des plans d'eau ne figurant pas sur les listes, ce qui signifie qu'aucune évaluation environnementale ne serait faite. C'est clair comme de l'eau de roche. Il y a quelques semaines, j'ai participé à une réunion du conseil d'administration des Friends of Temagami, auquel je siège. Le dossier dont nous sommes saisis est important, mais la situation est la même partout au pays.

Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement. Avant 2009, je pense qu'il ne faisait aucun doute que la protection environnementale des cours d'eau était un objectif de la Loi sur la protection de la navigation. Ce n'est plus le cas. Ce que j'ai dit, c'est que je ne pense pas que les dispositions sur la protection environnementale doivent nécessairement être rétablies dans la loi révisée, mais il faut en tenir compte ailleurs. Il pourrait en être question dans une autre loi, comme la Loi sur l'évaluation environnementale.

[Français]

M. Robert Aubin: Évidemment, nous comprenons bien la différence entre divers ouvrages, qu'il s'agisse d'un pipeline ou d'un ponceau.

Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance du projet de loi n° 102, du gouvernement du Québec?

Ce dernier établit des processus d'évaluation environnementale en fonction du niveau de risque de chacun des projets. Plutôt que d'éliminer l'ensemble des évaluations environnementales dans le cas des projets liés à des rivières non classées dans le projet de loi, on pourrait opter pour des évaluations différenciées.

Connaissez-vous ce projet de loi et, le cas échéant, qu'en pensez-vous?

[Traduction]

M. Jay Morrison: Je ne connais pas très bien cette loi. Comme je l'ai dit, je ne suis pas expert en évaluations environnementales — je siège au conseil de manière bénévole —, mais cette approche me semble raisonnable.

J'ai recommandé que Transports Canada élabore un régime simplifié d'approbation des demandes et d'exécution ou de surveillance des projets, et c'est précisément le genre de régime que vous décrivez. Je crois que ce serait sensé compte tenu du risque.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Farrant.

Lors de votre présentation, vous avez parlé de la difficulté, pour les citoyens, de recourir aux tribunaux en vue de faire entendre leur voix au sujet de projets qui touchent une rivière ou un lac qu'ils apprécient particulièrement.

D'abord, est-ce que certains de vos concitoyens ont eu recours à ce processus? Si tel est le cas, j'aimerais que vous m'en parliez un peu. Sinon, j'aimerais savoir si les citoyens abandonnent un droit dont ils

disent ne pas pouvoir se prévaloir parce qu'en réalité, le processus est trop compliqué et trop onéreux.

Ne serait-il pas préférable de revenir au processus d'acceptabilité des plaintes, à Transports Canada, plutôt que de passer par la voie judiciaire?

[Traduction]

M. Greg Farrant: C'est un concept intéressant.

Pour répondre à la première partie de votre question, non, je ne peux pas vous donner d'exemple d'affaire judiciaire attribuable à ces circonstances.

Pour ce qui est du reste de votre question, je crois que c'est en grande partie parce que c'est onéreux. Il est pénible pour un particulier de saisir un tribunal de ce genre de questions. J'insiste une fois de plus sur le fait que cela revient à saisir un tribunal d'une chose qui s'est déjà produite plutôt que d'essayer d'empêcher cette chose, de l'examiner ou de la revoir. Le tort a déjà été fait, ce qui signifie qu'on s'adresse aux tribunaux pour tenter d'annuler quelque chose, ce qui peut être beaucoup plus difficile que d'avoir l'occasion, par le truchement du gouvernement ou d'une évaluation, d'y mettre fin avant qu'elle ne devienne réalité ou d'au moins enclencher un processus de consultation ou un certain mécanisme qui y met fin avant qu'il ne soit trop tard, de sorte que les gens n'aient pas à se tourner vers les tribunaux en dernier recours pour s'attaquer au problème.

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Monsieur Fraser, vous avez la parole.

[Français]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

• (0925)

[Traduction]

À propos du processus de plaintes, puisque c'est là que nous nous sommes arrêtés, j'étais plaideur auparavant, et je pense peut-être que le phénomène dont vous avez parlé serait bon pour les gens qui exercent cette profession, mais mauvais pour presque tous les autres. D'après mon expérience, les litiges sont rarement réglés en moins de deux années et avant d'avoir coûté des centaines de milliers de dollars.

Monsieur Farrant, je crois qu'il serait utile que vous expliquiez les difficultés que pourrait éprouver l'utilisateur d'une voie navigable, à des fins récréatives, qui saisit les tribunaux de ce genre de plainte.

M. Greg Farrant: Je répète que je ne suis pas plaideur. Contrairement à vous, je ne suis pas avocat, mais je vais donner l'exemple de la rivière Skootamatta, de la rivière Black ou de toute autre rivière en Ontario que les gens utilisent souvent pour s'adonner à la pêche récréative, au canotage ou à l'aviron. Lorsqu'un agriculteur — et je ne veux pas parler en mal de la communauté agricole, avec qui nous travaillons de très près — décide de dresser une clôture à bétail sur son terrain, et qu'il y a une petite rivière, un ruisseau ou autre qui traverse les terres, on est alors forcé de composer avec des positions diamétralement opposées.

Il pourrait se heurter à un voisin ou à un autre membre de la collectivité locale qu'il connaît, et on se retrouve alors vraiment dans une situation de conflit. De toute évidence, l'agriculteur tente d'exploiter une entreprise et de protéger son gagne-pain, mais il empêche l'utilisation du cours d'eau.

On doit alors déposer une plainte privée et s'adresser aux tribunaux, ce qui est non seulement coûteux, mais également long. Comme vous l'avez signalé, compte tenu de l'engorgement des tribunaux, surtout les tribunaux inférieurs, il faut parfois attendre deux ans avant que le problème soit réglé.

M. Sean Fraser: Vu notre droit public à la navigation en vertu de la common law, il me semble que c'est surtout un problème d'accès à la justice pour les utilisateurs du cours d'eau.

J'aime l'idée de M. Aubin concernant un processus de plaintes différent. Seriez-vous d'accord? Il me semble que vous étiez plutôt du genre à penser qu'il vaut mieux prévenir que guérir, en adoptant une sorte de processus de consultation ou de discussion obligatoire entre le promoteur d'un projet et les utilisateurs d'un cours d'eau.

Pensez-vous que la loi devrait prévoir ce genre de processus?

M. Greg Farrant: Je ne suis pas certain si c'est la loi qui convient, mais je pense qu'il manque de surveillance fédérale à cet égard à cause des modifications apportées. Je crois que c'est important non seulement à cause des questions de compétence, mais aussi à cause de l'influence que le gouvernement fédéral exerce sur le processus décisionnel des provinces et des municipalités. Il s'agit vraiment de vases communicants.

Les municipalités regardent ce que font les provinces, qui regardent ce que fait le gouvernement fédéral, et je pense donc qu'il faut rétablir la surveillance d'une certaine façon. Il revient probablement à des gens plus intelligents de décider s'il s'agit de la bonne loi, mais cela pourrait certainement être le cas, car c'est là que se trouvaient ces dispositions. Cependant, je reconnais que vous, les législateurs, devez toujours tenter de trouver un équilibre là-dedans pour empêcher que les promoteurs de petits projets ne soient pas indûment retardés à cause d'une résistance opiniâtre, de contestations judiciaires ou d'obstacles réglementaires auxquels ils devraient faire face tout en protégeant le droit à la navigation des gens sur les plans d'eau concernés.

M. Sean Fraser: Il ne me reste plus que quelques minutes, et je vais donc changer de sujet pour parler des répercussions économiques sur l'industrie de la navigation de plaisance. Je sais, monsieur Farrant, que vous avez dit que c'est une industrie de 15,2 milliards de dollars. Ce qui me semble étrange, monsieur Morrison, c'est que vous ayez dit que l'industrie de la navigation de plaisance ne connaît même pas le nombre de payeurs. Cela correspond à ce que nous ont dit les témoins de Transports Canada, à savoir qu'ils ont essayé de se pencher sur l'utilisation commerciale et récréative des voies navigables d'importance, mais qu'ils n'ont pas vraiment de données.

Serait-il utile, avant de dire que nous ne sommes pas vraiment responsables de 99 % des voies navigables, d'obtenir ces données concernant les répercussions économiques sur l'industrie de la navigation de plaisance?

M. Jay Morrison: Avant que je réduise la longueur de mon exposé, il contenait une petite blague concernant l'ajout possible, dans le formulaire détaillé du recensement, d'une question visant à savoir combien de personnes possèdent ou utilisent des canots ou des kayaks.

J'ai pris connaissance d'une estimation du directeur général de Pagaie Canada qui fixait ce chiffre à 15 millions. Je pense que c'est

élevé. Je sais que la Mountain Equipment Co-op, par exemple, avait deux ou trois millions de membres il y a quelques années, parmi lesquels plus d'un million font du canot. Il y a sans aucun doute des millions de personnes qui font du canot pour le plaisir.

● (0930)

M. Sean Fraser: J'aimerais moi aussi faire du kayak une fois de temps en temps.

Pourriez-vous nous faire une recommandation ou nous donner matière à discussion concernant la façon dont nous pouvons mieux protéger l'industrie de la navigation de plaisance, qui a d'importantes retombées économiques en Nouvelle-Écosse, ma province, grâce aux eaux navigables? Avez-vous pour les membres du Comité une recommandation qu'ils pourraient présenter à leur tour au gouvernement dans le but de garantir une protection adéquate de l'industrie de la navigation de plaisance?

Je termine là-dessus.

M. Jay Morrison: J'aimerais certainement prendre le temps d'y réfléchir plutôt que d'essayer de répondre à l'instant, si c'est possible.

M. Sean Fraser: Je serais heureux de connaître votre point de vue plus tard.

Monsieur Farrant, avez-vous des recommandations?

M. Greg Farrant: Comme mon collègue, je pense que je préférerais y réfléchir, et je serai certainement ravi de vous faire parvenir mes recommandations par la suite. Je dirais, pour revenir à ce qu'ont dit plus tôt M. Hardie et le premier intervenant, qu'il est curieux que le Comité ne soit pas saisi aux fins de discussion d'une mesure législative ou d'un règlement. Il serait alors beaucoup plus facile de parler de ce qui fonctionnerait ou non, de ce qui pourrait fonctionner et ainsi de suite. Cela dit, nous serons très heureux de présenter des recommandations un peu plus concrètes.

M. Sean Fraser: Je vous remercie.

Je sais que mon temps est écoulé, mais j'aimerais dire que je suis ravi de pouvoir participer à ce processus avant que nous soyons saisis des mesures législatives. Je trouve que c'est utile pour les parlementaires et pour la population également.

La présidente: Merci, monsieur Fraser.

M. Jay Morrison: J'ajouterais qu'en 2009, il était évident que Transports Canada accusait un énorme retard dans le traitement des demandes et des plaintes, dans les mesures d'application, etc. À l'époque, lorsque j'étais au Conseil du Trésor et que nous faisions ces choses, j'estimais qu'il fallait entre 6 et 10 équivalents temps plein pour accomplir la tâche. J'ignore si c'est encore vrai ou pertinent aujourd'hui, mais j'imagine que vous pourriez demander à des fonctionnaires de Transports Canada ce qui serait nécessaire dans ce cas.

La présidente: Merci, monsieur Morrison.

Je suis sûre que les membres du Comité et les témoins savent que trois autres comités permanents sont en train de faire une étude similaire. Nous entendrons beaucoup parler de toutes ces différentes questions au fur et à mesure.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Madame la présidente, je vais céder une partie de mon temps à mon collègue.

Monsieur Morrison, vous serez ravi d'apprendre que mon coup en J est excellent.

Ma question s'adresse à M. Farrant.

J'ai interrogé de nombreux témoins au sujet du mécanisme d'adhésion volontaire, qui permet à un promoteur de projet qui mène des activités sur des voies navigables non répertoriées de demander l'approbation de Transports Canada, même si ce n'est pas nécessaire. Je crois que c'est parce que cela fait ressortir que nous sommes conscients des incertitudes au sujet de la déréglementation. Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que vos membres et vous avez des préoccupations concernant non seulement les voies navigables non répertoriées, mais aussi la sécurité publique.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Je sais que vous parliez des tyroliennes, mais j'aimerais savoir si vous avez d'autres exemples de préoccupations liées aux voies navigables non répertoriées et à la sécurité publique.

M. Greg Farrant: Le seul autre exemple pertinent que je pourrais vous donner, et c'en est un qui... La question des tyroliennes réapparaît à l'occasion. Ce que nous remarquons assez souvent sur les petites voies navigables — et j'en ai vu deux ou trois sur mon chemin, entre notre bureau principal de Peterborough et ici —, c'est qu'on met des câbles en travers de la rivière. Pour revenir à la question des barrières, elles traversent directement le cours d'eau. Si l'on ne sait pas qu'elles s'y trouvent, elles peuvent présenter un danger pour la sécurité publique, pour les gens qui se trouvent sur le cours d'eau en question.

Cela concerne également la restriction de l'accès aux cours d'eau et le droit du public d'y avoir accès. Les droits des riverains concernant la voie navigable n'appartiennent pas au propriétaire foncier, mais il cherche à boucler le cours d'eau. Il est peut-être propriétaire des terres qui se trouvent sur les deux rives, mais le lit du cours d'eau, soit l'eau en tant que telle, et les droits de navigation ne lui appartiennent pas. L'installation de barrières, qui se produit beaucoup plus souvent à certains endroits qu'à d'autres — mais c'est assez fréquent —, c'est non seulement une question de sécurité publique, mais aussi une question d'accès. C'est le meilleur exemple que je peux vous donner.

• (0935)

M. Gagan Sikand: D'accord.

Voulez-vous...?

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Monsieur Farrant, je vous remercie de vos observations positives sur les consultations que mène le gouvernement.

Vous avez parlé des lacunes dans la Loi sur la protection de la navigation. C'est précisément la raison pour laquelle nous menons ces consultations. Pouvez-vous nous donner d'autres exemples de lacunes qu'il faudrait corriger? Si c'est possible, veuillez en dire un peu plus sur votre déclaration, c'est-à-dire que ne pas régler ces problèmes d'une bonne manière aura des répercussions économiques.

M. Greg Farrant: Au sujet des répercussions économiques, je vais parler des préoccupations immédiates de nos membres, qui concernent la chasse et la pêche. Évidemment, la pêche récréative requiert l'accès à un cours d'eau, généralement, à moins qu'il s'agisse

de pêche côtière. Notre pays compte également un très grand nombre de chasseurs de canards.

Nous voyons un effet de retombée. Par exemple, nous le voyons chaque fois que les provinces apportent des changements sur le plan de l'attribution des permis et des étiquettes. Nous l'observons lorsque des gens ont l'impression qu'il ne vaut plus la peine de sortir pour aller pêcher parce qu'ils ne peuvent plus accéder à un cours d'eau et lorsqu'ils craignent de ne plus pouvoir se rendre là où ils avaient l'habitude de se rendre. Il y a un problème lorsque des gens se disent qu'ils ne feront tout simplement plus ce qu'ils faisaient.

Par exemple, en Ontario, pour les gens qui pratiquent la pêche et la chasse, les revenus provenant des permis et des étiquettes qu'ils achètent fournissent les fonds par le compte à fin déterminée pour deux tiers de tout le financement destiné à la gestion des ressources halieutiques et fauniques pour tous les Ontariens, et non seulement pour les pêcheurs et les chasseurs. Quand des changements restreignent la capacité des gens de participer à ces activités, ils cessent d'acheter des permis, des bateaux, de l'essence et cessent de louer des chambres d'hôtel, d'aller au restaurant et de voyager.

Vous pourriez consulter, par exemple, l'étude que la Commission canadienne du tourisme a menée en 2012 sur les répercussions économiques des activités de pêche et de chasse au Canada, et les milliards de dollars générés uniquement par les touristes américains qui viennent au Canada pour pratiquer ces deux activités. Si on ne garantit plus aux gens l'accès aux lacs et aux rivières auxquels ils avaient normalement accès, pourquoi viendraient-ils? Pourquoi se donneraient-ils la peine de faire ces voyages? À quoi bon aller au camp de chasse ou faire un voyage de pêche, par exemple?

Tout cela a des répercussions économiques, car les gens dépenseront moins et ne prendront plus part à ces activités. D'un point de vue économique, cela a des effets sur les résultats financiers.

M. Angelo Iacono: Merci.

J'ai une question qui s'adresse à M. Morrison.

[Français]

Vous avez mentionné que seules trois rivières faisaient partie de la liste au Québec.

Ne trouvez-vous pas étonnant qu'il n'y en ait que trois, compte tenu du nombre de rivières que compte le Québec?

[Traduction]

M. Jay Morrison: Bien sûr, c'est étonnant. Je crois qu'il y a trois lacs: le lac Memphrémagog, le lac Saint-Jean et le lac des Deux-Montagnes. Il n'y a que quelques rivières, soit la rivière Richelieu, la rivière Saint-Maurice et la rivière des Outaouais, et il y a bien entendu le fleuve Saint-Laurent. Oui, c'est étonnant.

Voulez-vous savoir ce qui explique cette situation à mon avis? Honnêtement, en superposant une carte des eaux protégées à une carte politique du Canada, vous obtiendriez une réponse, soit qu'à l'époque, très peu de députés étaient prêts à défendre leurs électeurs.

M. Angelo Iacono: Eh bien, nous allons faire de notre mieux, monsieur.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les deux témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Je suis convaincu que vous avez, comme nous, un horaire assez chargé. Ma question risque de ressembler aux précédentes, mais je tiens à confirmer certains faits.

Le programme de navigation de Transports Canada n'accepte plus les plaintes visant des ouvrages entravant un cours d'eau non désigné. Les personnes qui estiment qu'un ouvrage sur un cours d'eau non désigné porte atteinte au droit public à la navigation doivent obtenir une ordonnance judiciaire pour régler la situation.

Les témoins qui font face à des problèmes nous parlent beaucoup d'environnement et de pêche. Or je crois qu'un ministère ou que d'autres personnes se préoccupent de cet aspect du problème. Pour ma part, je souhaite que, pour le moment, nous nous en tenions à la navigation.

Dans chacune de vos organisations, des plaintes ont-elles été émises sur le plan judiciaire depuis 2002, soit l'année où le projet de loi a été modifié?

Monsieur Farrant, vous avez la parole.

• (0940)

[Traduction]

M. Greg Farrant: De notre côté, je ne suis au courant d'aucun litige à cet égard. Je ne peux donc pas répondre à la question. J'en suis désolé.

M. Jay Morrison: Je ne crois pas que les payeurs se tourneraient vers Pagaie Canada pour faire des plaintes ou fournir de l'information là-dessus. Ce n'est pas notre mission. Donc, non, je ne suis au courant d'aucun cas de plaintes ou de litige du côté des payeurs.

Soit dit en passant, je sais que les payeurs parlent de la présence de barrages qui peuvent être très dangereux. Il n'y a aucun panneau et cela peut présenter ce qui ne semble pas être une étendue d'eau dangereuse, mais qui peut en fait bloquer des bateaux et des nageurs, et des gens s'y noient. Il y a des problèmes, mais nous ne recevons pas de plaintes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci.

Cela ne fait pas longtemps que je siège à ce comité, mais je peux dire que tous les organismes nous ont dit que, depuis quatre ans, on ne sait pas si c'est une, deux, trois ou plusieurs plaintes. Je dirais à mon confrère, qui est avocat, que ce n'est pas très bon pour les avocats, parce qu'on ne fait pas trop de travail dans ce dossier présentement. Il faudra, si vous voulez mon avis, trouver autre chose pour créer de l'emploi chez les libéraux.

Des voix: Oh, oh!

[Traduction]

M. Jay Morrison: Pourrais-je ajouter...

[Français]

M. Alain Rayes: Je vais même plus loin.

Plus tôt, vous avez parlé des communautés autochtones. Mardi, un témoin nous a dit que les consultations faites avant 2012 avaient été quand même satisfaisantes et que c'était la même chose en ce qui concernait les communautés autochtones. Je ne me souviens pas du nom de ce témoin, mais les analystes l'ont sûrement dans leurs dossiers.

Malgré tout, le projet de loi n'est pas parfait. Quand un gouvernement propose un projet de loi et pose des gestes — le gouvernement libéral fait la même chose —, c'est un pas en avant. Par la suite, on essaie de le modifier au fil du temps.

Même si je crois que, pour le gouvernement, tout est déjà décidé, quelle mesure proposeriez-vous qu'on prenne? On ne veut vraiment pas nous dire ce à quoi on peut travailler, et c'est ce qui est malheureux en ce moment. Si vous avez une recommandation, je vous permets de la faire.

M. Jay Morrison: Quelle était votre question, monsieur Rayes?

M. Alain Rayes: Si vous étiez à la place du ministre et que vous vouliez faire quelque chose pour modifier la Loi sur la protection de la navigation, qui semble ne pas vous plaire, quel geste poseriez-vous demain matin? Qu'est-ce que vous recommanderiez qu'on fasse?

[Traduction]

M. Jay Morrison: Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, j'éliminerais les annexes et je ferais en sorte que les dispositions de la loi s'appliquent à tous les plans d'eau au Canada, et je fournirais conséquemment au ministère des Transports les ressources dont il a besoin pour assumer ces responsabilités.

[Français]

M. Alain Rayes: Je peux vous dire que les témoins précédents ne souhaitaient pas une telle chose.

Monsieur Farrant, que recommanderiez-vous?

[Traduction]

M. Greg Farrant: Quelle est la chose que je ferais? Je rétablirais certainement la protection des plans d'eau qui étaient couverts dans les dispositions précédentes. Ce serait une bonne mesure, mais je dois souligner encore une fois que je connais une partie des motifs qui sous-tendent les changements, et je dois reconnaître que dans certains cas, il y avait certaines difficultés. Par exemple, mes collègues de la Saskatchewan, des agriculteurs ou des propriétaires de ranch qui ont des fossés de drainage qui ne sont clairement pas des eaux navigables, ne devraient pas avoir à faire des pieds et des mains ou à attendre qu'un fonctionnaire de Pêches et Océans Canada — le bureau le plus près se trouve à Regina, à 200 milles de là — s'amène et leurs dise qu'ils peuvent mettre une barrière dans le fossé de drainage.

Encore une fois, je souligne que bien qu'il doit y avoir des mesures de protection pour la navigation, et qu'on ne peut pas séparer le commerce de la navigation, il faut établir un équilibre pour nous assurer que nous ne nous attardons pas non plus à tant de détails sans importance qu'il est impossible pour le propriétaire moyen de gérer sa propriété dans de telles circonstances. La ligne est mince. Je pense que nous sommes passés d'une situation de surprotection à une situation où il y a peu de protection, et qu'il nous faut rétablir l'équilibre.

• (0945)

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur Farrant, est-ce que...

[Traduction]

La présidente: Monsieur Rayes, votre temps est écoulé.

Je vais maintenant souhaiter la bienvenue à Mme Emma Lui, chargée de la campagne de l'eau du Conseil des Canadiens. Nous savons qu'il est 6 heures du matin en Colombie-Britannique, et nous vous remercions de vous joindre à nous aujourd'hui. Merci beaucoup. Veuillez s'il vous plaît faire votre déclaration préliminaire.

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

Bonjour tout le monde. Il est tôt ici, mais je suis ravie de témoigner. Je souhaiterais remercier le Comité permanent d'avoir invité le Conseil des Canadiens à faire un exposé aujourd'hui.

Le Conseil des Canadiens est un organisme citoyen qui défend la pureté de l'eau, le commerce équitable, les énergies vertes, les soins de santé publique et une démocratie vivante. Nous comptons 60 sections et 100 000 sympathisants dans tout le Canada, et bon nombre de ces derniers vivent dans des collectivités où se trouvent des lacs et des rivières qui ne sont pas protégés par la Loi sur la protection de la navigation. Nombreux sont ceux qui s'inquiètent de projets qui menacent les eaux navigables de leur collectivité. Des projets industriels, tels que des oléoducs, des barrages, des mines et des fermes piscicoles vont de l'avant sans qu'on ait examiné leurs répercussions sur les eaux navigables.

De plus, bon nombre de ces projets sont menés sur des territoires traditionnels de peuples autochtones et auront des répercussions sur leur culture, leur mode de vie et leur situation économique.

Nous avons publié hier un rapport intitulé *Every Lake, Every River : Restoring the Navigable Waters Protection Act*, dans lequel sont examinés quatre projets: l'oléoduc Énergie Est, qui relie l'Alberta au Nouveau-Brunswick, le barrage de Keeyask, la ligne de transmission Bipole III au Manitoba et la mine Ajax en Colombie-Britannique. L'examen de ces projets montre que ces derniers mettent en danger les eaux navigables et la navigation. L'oléoduc Énergie Est, par exemple, traversera près de 3 000 voies navigables, dont beaucoup de collectivités dépendent pour la pêche, le transport, le tourisme et les loisirs.

Les déversements de produits pétroliers, comme celui qui s'est produit dans la rivière Kalamazoo, ont eu des répercussions sur la navigation. Par exemple, des sections de la rivière et un lac voisin ont été fermés pour une période de deux à trois ans en raison de ce déversement. En 2012, Mountain Equipment Co-op a publié une liste de 40 voies navigables importantes pour les loisirs qui ne sont plus protégées, soulignant que le secteur des loisirs représente au moins 6 millions d'emplois au Canada. Par comparaison, on ne dénombre qu'environ 250 000 emplois dans les secteurs minier, pétrolier, gazier et forestier réunis, ce qui ne représente qu'environ 1,6 % des emplois au Canada.

On parle beaucoup des emplois dans le secteur de l'extraction, mais, selon Statistique Canada, la plupart des emplois sont en fait dans d'autres secteurs: 12 % dans le commerce de détail, 12 % dans les soins de santé et l'assistance sociale, 12 % dans le secteur manufacturier, 8 % dans l'hébergement et la restauration et 8 % dans les services éducatifs, par exemple.

Il est donc crucial, au moment où le gouvernement Trudeau examine la Loi sur la protection de la navigation et d'autres lois relatives à l'eau et à l'environnement, que l'on ne mette plus en danger les voies navigables et que l'on modernise la législation de l'eau pour qu'elle constitue une partie importante d'un plan à long terme de transition des combustibles fossiles et du secteur de l'extraction vers la création d'emplois verts et durables.

Plus précisément, nous souhaitons que le gouvernement fédéral rétablisse et améliore la Loi sur la protection des eaux navigables de

façon à ce que tous les lacs, toutes les rivières et toutes les voies navigables soient totalement protégés. Nous demandons à ce que l'annexe à la Loi sur la protection de la navigation soit supprimée de façon à ce que la Loi s'applique à tous les lacs, toutes les rivières et toutes les voies navigables. Nous demandons au gouvernement fédéral de rétablir et de renforcer l'examen fédéral des grands oléoducs et des grandes lignes d'électricité en vertu de la Loi et l'évaluation des cours d'eau en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Nous demandons également à ce qu'on ajoute à la Loi des dispositions prévoyant que les déversements ou les écoulements de substances toxiques fassent l'objet d'une évaluation de leurs répercussions sur toutes les eaux navigables.

Nous demandons également l'organisation de consultations publiques et de consultations de groupes d'experts indépendants; et il faudrait qu'on tienne compte de leurs commentaires afin de renforcer la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous savons que le Comité permanent invite le public à faire part de ses commentaires par écrit. J'ai rencontré des représentants de Transports Canada lors de mon passage à Ottawa la semaine dernière. Je sais qu'un certain nombre de réunions ont lieu, mais nous croyons que les consultations doivent également être ouvertes au public, soit qu'il faut rencontrer les gens en personne.

Nous voulons également que le gouvernement fédéral s'assure qu'un processus de consultation est établi par la Loi afin de favoriser une véritable collaboration entre les collectivités et le gouvernement pour que les organismes de réglementation ou les ministères fédéraux mettent régulièrement en oeuvre les recommandations des collectivités. Le gouvernement doit mettre en place un mécanisme reconnaissant aux collectivités le droit de dire « non » à des projets qui menacent les voies navigables et donnant aux collectivités le pouvoir de créer des emplois faibles en carbone durables qui protègent les eaux navigables à long terme.

Nous demandons également au gouvernement de consulter les peuples autochtones et d'inclure dans la Loi sur la protection des eaux navigables l'obligation d'obtenir un consentement préalable, libre et éclairé afin que les traités et les droits relativement à l'eau des Autochtones soient respectés et qu'une relation de nation à nation soit véritablement établie.

Enfin, nous demandons la mise en oeuvre de mesures strictes de protection des voies navigables dans le cadre du droit à l'eau et à l'assainissement reconnu par les Nations unies.

Je vous remercie une fois encore du temps que vous nous avez consacré et je vous invite à formuler des recommandations qui assurent la protection, aujourd'hui et à l'avenir, de chaque lac et de chaque rivière.

● (0950)

La présidente: Madame Lui, je vous remercie beaucoup de vos observations.

Je cède maintenant la parole à M. Hardie.

M. Ken Hardie: Je vous remercie de vous joindre à nous à partir de Vancouver. Je crois que ma contre indique encore l'heure du Pacifique, car je représente la circonscription de Fleetwood-Port Kells à Surrey.

Je veux vous poser la question que j'ai posée à nos témoins précédents, mais je veux aussi poursuivre les discussions que nous avons eues jusqu'à maintenant aujourd'hui.

Le Conseil des Canadiens a-t-il été invité à exprimer son opinion sur les changements qui ont été apportés à la Loi sur la protection de la navigation en 2009?

Mme Emma Lui: Je ne crois pas, mais c'était avant que j'arrive au Conseil. J'y suis depuis 2010. Je peux demander à mes collègues, mais je ne pense pas que nous ayons été consultés.

M. Ken Hardie: Dans les discussions que nous avons eues jusqu'à maintenant, il a beaucoup été question de certains des motifs justifiant les changements apportés à la loi, et notamment de la nécessité de permettre aux projets municipaux d'aller de l'avant en évitant dans la mesure du possible les tracasseries administratives et les retards. Vous me corrigerez si j'ai tort, mais lorsque nous parlons de moderniser la loi et de rétablir les mesures de protection, il est en fait question d'un processus visant à déterminer de manière proactive s'il existe des risques potentiels. Il faudrait que la population soit avisée suffisamment longtemps à l'avance d'un projet à venir pour pouvoir exprimer ses préoccupations, le cas échéant. Selon moi, tout nouveau processus devrait continuer à miser sur la rationalisation, l'efficacité et la rapidité de telle sorte que les projets des instances publiques ou des propriétaires privés ne soient pas indûment retardés ou rendus plus coûteux. Il faut en outre que le processus soit équitable en ce sens que chacun a l'occasion d'expliquer la situation ou la décision prise de manière à ce que tous comprennent bien que leur contribution a été prise en compte dans les délibérations. Y a-t-il autre chose qui vous viendrait à l'esprit?

Quelle serait la réaction à première vue du côté du Conseil des Canadiens?

Mme Emma Lui: Je suis en grande partie d'accord avec ce que vous venez d'énoncer. Je pense que nous voudrions également que les citoyens puissent dire ce qu'ils pensent des projets devant être réalisés dans leur localité. Comme vous le savez, la loi ne prévoit plus une telle possibilité depuis les changements qui y ont été apportés en 2012. C'est une lacune vraiment préoccupante pour nous ainsi que pour nos sections locales et nos sympathisants.

Je sais que des préoccupations ont été exprimées quant aux répercussions de cette loi pour certaines municipalités qui ont des coûts à engager pour élargir un pont, par exemple, ou construire des ponceaux. Je pense qu'il y a une distinction à faire avec ce genre de situations dont nous ne souhaitons pas nous mêler, car nous ne voulons certes pas compliquer la vie aux municipalités et leur entraîner des coûts supplémentaires. Les changements apportés à la loi par l'ancien gouvernement Harper ont eu un impact considérable sur d'autres formes de projets. J'en ai d'ailleurs mentionné certains dans ma déclaration préliminaire en parlant des grands barrages et des pipelines. Comme vous le savez, les pipelines sont exemptés de l'application de la loi, tout comme certaines composantes des projets miniers. De plus, les installations aquacoles qui ont un impact sur les eaux navigables sont vraiment une source importante d'inquiétude.

• (0955)

M. Ken Hardie: Je vais devoir vous interrompre ici pour laisser à MM. Farrant et Morrison la chance de répondre également.

Quels seraient selon vous les éléments essentiels à la mise en place d'un processus juste et raisonnable pour régler les problèmes au fur et à mesure, plutôt qu'après coup comme c'est le cas avec la loi en vigueur?

M. Greg Farrant: Merci pour la question, monsieur Hardie.

Je ne suis pas un législateur. Il est facile pour nous de dire que toutes ces choses devraient être incluses, mais il n'est pas toujours aussi simple de mettre cela en application.

Encore une fois, je crois que c'est une question d'équilibre. Je conviens que l'on devrait pouvoir formuler des observations avant qu'un projet soit mis en marche et que des obstacles à la navigation apparaissent, cela ne fait aucun doute.

En Ontario, la Loi sur l'aménagement des lacs et des rivières ne traite que des ouvrages qui, comme les barrages, font obstacle à l'écoulement de l'eau. Si quelqu'un construit un barrage au milieu d'une rivière — comme le font parfois des propriétaires privés —, cette loi s'applique et l'oblige à enlever le barrage en question.

En l'occurrence, personne ne peut faire de commentaires avant la réalisation d'un projet, et il y a tout lieu de se demander s'il ne faudrait pas inclure certains des éléments qui sont exemptés de l'application de la Loi, car ils auront assurément un impact sur la navigation et la navigabilité des cours d'eau.

La liste des cours d'eau protégés était très courte et, sans viser l'application de la Loi à tous les cours d'eau au Canada, il pourrait certes être bon de considérer les 40 cours d'eau extrêmement importants n'étant plus protégés qui ont été relevés dans le rapport de Mountain Equipment Co-op dont parlait la jeune femme qui m'a précédé. Toujours dans cette recherche d'équilibre, l'inclusion de ces 40 cours d'eau pourrait être une bonne solution de compromis dans le cadre de modifications apportées à la Loi.

Quels que soient les changements envisagés, j'estime qu'il importe d'abord et avant tout de tenir un processus de consultation comme celui auquel nous participons aujourd'hui.

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

Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes: Merci, madame la présidente.

J'aimerais compléter les questions que j'avais sur ma liste.

J'ai une question qui s'adresse à vous, monsieur Farrant. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de la poser aux deux autres témoins parce qu'ils ont présenté dans leur allocution le souhait que tous les cours d'eau soient protégés.

J'aimerais savoir si, depuis que le projet de loi a été adopté avec des modifications, en 2012, votre organisation a proposé au ministre l'ajout d'un cours d'eau sur la liste?

Dans le projet de loi, le ministre a le pouvoir d'ajouter des cours d'eau sur la liste. Il n'y a rien qui empêcherait le ministre d'ajouter des cours d'eau pour qu'ils soient protégés. Votre organisation a-t-elle fait une démarche en ce sens depuis 2012?

[Traduction]

M. Greg Farrant: Nous ne l'avons pas fait, mais je crois que c'est une suggestion très intéressante. Dans la foulée de nos discussions d'aujourd'hui, je vais certes en parler à notre équipe de gestion des ressources halieutiques et fauniques à mon retour au bureau. Nous pourrions sans doute dresser une liste des cours d'eau que nous souhaiterions voir inclus de nouveau. Nous nous ferons d'ailleurs un plaisir de vous transmettre le tout. Je pense que c'est un concept très intéressant.

•(1000)

[Français]

M. Alain Rayes: D'accord.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Farrant, pourriez-vous faire parvenir cette liste à notre greffier de telle sorte que tous les membres du Comité y aient accès?

[Français]

M. Alain Rayes: Oui, tout à fait.

[Traduction]

M. Greg Farrant: Il va de soi que nous allons transmettre tous les documents nécessaires à l'ensemble des membres du Comité par l'entremise du greffier.

La présidente: Merci.

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur Farrant, je vous remercie beaucoup pour la sagesse de vos propos depuis le début de cette séance. Je pense que c'est un dossier qui peut être traité avec modération. Je ne crois pas, malgré ce qui a été dit par certains, que le projet de loi mis en vigueur en 2012 ait été si néfaste que cela. C'est ce que j'en ai conclu en écoutant tous les témoins qui sont venus nous rencontrer auparavant et qui ont parlé des bienfaits de ce projet de loi selon les perspectives qu'ils privilégiaient.

Je vais maintenant céder la parole à M. Berthold.

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, monsieur Rayes.

Je remercie beaucoup les témoins qui sont avec nous aujourd'hui.

Madame la présidente, je pense qu'il serait temps de parler de la motion que j'ai mentionnée lors de la dernière séance. Je vais demander votre avis pour m'assurer que je peux, en ce moment, aborder le contenu ma motion et la déposer officiellement.

De plus, je sais qu'il y a un avis qui a été demandé au greffier par mon collègue, M. Vance Badawey, concernant la motion d'ajournement. J'aimerais juste avoir le point de vue de la présidente sur cette question.

[Traduction]

La présidente: Si je puis me permettre une suggestion, nous accueillons trois témoins importants qui nous communiquent de précieuses informations. Seriez-vous d'accord pour que l'on attende jusqu'à 10 h 30 pour débattre de votre motion à la fin de la séance?

[Français]

M. Luc Berthold: Non, madame la présidente. Je voudrais qu'elle soit abordée immédiatement.

[Traduction]

La présidente: Alors, vous voulez que nous mettions votre motion aux voix?

[Français]

M. Luc Berthold: Je voudrais parler au préalable parler du contenu de ma motion pour informer correctement tous mes collègues de sa nature et de la raison pour laquelle je veux la déposer. C'est tout.

[Traduction]

La présidente: La motion est recevable.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, je partage vos préoccupations. Nous avons ici des témoins qui se sont donné la peine de venir nous rencontrer. J'estime que leur contribution nous sera très utile dans la poursuite de notre étude.

Il semblerait que nous craignons de prendre en considération les points de vue des Canadiens sur ces questions, des points de vue que j'estime assez semblables à ceux qui avaient cours il y a plusieurs années déjà lorsque des modifications ont été apportées à la Loi. Je propose l'ajournement du débat sur cette motion.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je dois d'abord avoir l'occasion de parler à propos de la motion.

[Traduction]

La présidente: Je suis tout à fait sensible à votre requête, mais M. Fraser vient de présenter une motion pour l'ajournement du débat, et notre greffier nous a expliqué à la suite de notre dernière séance qu'une motion d'ajournement semblable doit être mise aux voix.

Donnez-moi juste un instant.

M. Sean Fraser: J'invoque le Règlement, madame la présidente. Je ne voudrais surtout pas proposer l'ajournement du débat de façon abusive.

Je sais que le Comité a prévu six séances, ou un maximum de six séances, pour entendre des témoignages. Étant donné le niveau d'obstructionnisme que nous pouvons observer depuis le début de cette étude, je serais prêt à proposer que nous en étendions la portée et que nous invitions d'autres témoins, et peut-être même que nous réinvitions ceux qui ont déjà comparu, car je dois vous dire que je trouve très frustrante l'attitude de certaines personnes qui ne veulent pas entendre ce que les gens ont à nous dire au sujet de cet enjeu d'importance.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Fraser.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): J'invoque le Règlement, madame la présidente. J'aurais besoin d'un éclaircissement. Dans le cadre d'un processus où chaque membre du Comité dispose d'un certain temps de parole, chacun ne peut-il pas utiliser ce temps à sa guise?

La présidente: Oui.

Mme Kelly Block: M. Berthold n'empiétait pas sur le temps de parole de qui que ce soit. Vous lui aviez donné la parole. Il utilisait le temps à sa disposition. Ne peut-il pas profiter de ce temps pour présenter une motion qui a été dûment inscrite à l'ordre du jour?

La présidente: Oui, il peut le faire.

Vous avez la parole, monsieur Berthold.

[Français]

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

Je sais que mes collègues d'en face sont un peu dérangés par la manière dont nous déposons les motions uniquement dans le but d'avoir un processus clair. Ma motion dit: « Que le comité n'invite plus aucun témoin dans le cadre de cette étude et qu'il attende les modifications à venir du Ministre des Transports avant de poursuivre ses travaux. »

Je crois que c'est une motion très raisonnable. Quand nous aurons les modifications proposées par le ministre, nous pourrions décider de tenir six, sept, huit ou neuf rencontres à ce sujet. Je crois que ce sera tout à fait légitime pour notre comité de le faire parce que nous aurons alors une piste sur laquelle nous inspirer. Nous connaîtrons les intentions du ministre des Transports en ce qui concerne la Loi sur la protection de la navigation. C'est ce qui me préoccupe. C'est pourquoi nous avons déposé régulièrement, au cours de cette étude, des motions pour demander d'attendre d'avoir les détails des modifications proposées par le ministre à la Loi sur la protection de la navigation.

Nos collègues semblent croire que seulement de légères modifications seront proposées par le ministre des Transports. Il est vrai que, depuis le début, tous les témoins ont exprimé leur satisfaction vis-à-vis des modifications qui pourraient être apportées à la Loi sur la protection de la navigation, à l'exception de ceux que nous entendons ce matin. Selon moi, les modifications que nous attendons du ministre sont donc absolument nécessaires à la poursuite d'une étude en bonne et due forme. À ce moment-là, le Conseil des Canadiens et vos organismes, messieurs Morrison et Farrant, auraient amplement d'informations pour être en mesure de formuler une proposition claire et de juger de ce que le gouvernement compte faire.

À plusieurs reprises, mes collègues du côté du gouvernement ont mentionné que des changements pertinents ont été apportés à la Loi. Plusieurs d'entre eux sont d'avis qu'il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Certaines modifications vont donc demeurer et vous allez sûrement, connaissant le passé de vos organismes, avoir des choses à dire à ce sujet.

Nous aurons donc à recommencer, encore une fois, cette étude dans le cadre du processus législatif normal. C'est pourquoi je considère que ces modifications devraient être soumises au préalable au Comité. Mardi, nous avons adopté un budget de plus de 10 000 \$ pour fonctionner dans le cadre de cette étude, pour entendre des témoins et pour payer leurs frais de déplacement. Cette somme d'argent devra être dépensée de nouveau lorsque nous aurons à étudier les modifications soumises par le ministère des Transports. Je pense que c'est mal utiliser l'argent des contribuables que de faire un tel exercice à deux reprises.

Je crois qu'il est important que les Canadiens qui nous écoutent sachent que nous ne sommes pas contre le fait de réétudier une loi si elle peut être améliorée. Nous déplorons que le ministre ait déjà décidé que la Loi n'est pas adéquate et que nous devons tout reprendre du début. Je vais lire encore une fois l'intention exprimée — et elle est même écrite dans la lettre de mandat du ministre: « [...] réinstaurer les protections éliminées et intégrer des mécanismes de protection moderne. »

Si c'est ce que le ministre a l'intention de faire, pourquoi ne soumet-il pas les propositions de modifications à notre comité pour nous donner l'occasion d'en discuter. Vous allez peut-être revenir devant nous. Je suis persuadé que si le gouvernement fait des propositions de modifications à la Loi sur la protection de la navigation, tant le Conseil des Canadiens que vos organismes vont demander à être entendus.

Monsieur Farrant, vous avez dit que vous saisissiez toutes les occasions possibles pour faire valoir le point de vue de votre organisme quand cela concerne les intérêts de vos chasseurs et de vos pêcheurs. Vous allez donc revenir nous voir et il faudra, encore une fois, accorder un budget additionnel au Comité pour faire une nouvelle étude. Dans le fond, le travail que nous faisons aujourd'hui

est presque — et je dis bien « presque » — inutile parce que nous aurons à le recommencer au complet.

● (1005)

Lors des témoignages précédents, nous avons eu beaucoup d'informations de la part de gens qui, contrairement aux témoins d'aujourd'hui, estimaient que les changements à la Loi sur la protection de la navigation avaient eu des effets bénéfiques. Je crois aussi honnêtement qu'il y a eu de bons changements.

Le président de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties, M. Al Kemmere, a d'ailleurs déclaré ce qui suit:

● (1010)

[Traduction]

L'ancienne Loi ne mettait pas à profit les connaissances locales quant à la façon dont les cours d'eau étaient utilisés, ce qui augmentait les coûts pour les municipalités et le gouvernement du Canada.

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

[Français]

D'après les remarques mentionnées au départ, il est possible d'agir dans le cadre de la loi actuelle. Aucun témoin n'est venu nous dire que ce processus avait été utilisé. Personne n'a demandé au ministre d'ajouter des cours d'eau sur la liste alors que c'est prévu dans la loi actuelle.

Donc, encore une fois, je me demande ce qui ne fonctionne pas dans la Loi sur la protection de la navigation? Pourquoi devons-nous faire en sorte d'absolument jeter le bébé avec l'eau du bain, de restaurer les protections précédentes alors que des possibilités d'intervenir sont bel et bien présentes dans la loi actuelle?

Le président du Forum rural de la Fédération canadienne des municipalités, M. Ray Orb a aussi déclaré ce qui suit:

[Traduction]

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

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

[Français]

Quand le gouvernement veut réaliser ses promesses électorales et qu'il veut modifier un projet de loi, il me semble que c'est de bon aloi qu'il mette ses intentions sur la table. Présentement, les intentions du gouvernement ne sont pas d'entendre les recommandations des témoins, ni d'entendre ce que les gens ont à dire au sujet du projet de loi. Les intentions du gouvernement, telles qu'elles sont spécifiquement indiquées dans la lettre que nous ont envoyée les deux ministres, sont de rétablir les protections éliminées et d'intégrer des mécanismes de protection modernes.

Ce matin, mon collègue, M. Hardie, a fait quelques suggestions concernant des améliorations qui pourraient être apportées à la Loi sur la protection de la navigation. Parmi les suggestions de M. Hardie, y aurait-il une piste que pourrait étudier le ministre afin d'apporter des modifications à la loi? Si c'était le cas, nous pourrions discuter de quelque chose de précis. Nous pourrions discuter de cas concrets et des effets concrets des changements touchant la législation sur les eaux navigables pour les payeurs, pour les projets de pipelines, pour les chasseurs et les pêcheurs. Malheureusement, encore une fois, nous sommes dans le vide. La société évolue, madame la présidente.

Revenons aux propos de M. Farrant concernant les chasseurs et les pêcheurs. Personnellement, en tant qu'ancien maire de Thetford Mines, je peux vous dire que la chasse et la pêche ont changé au cours des dernières années. Maintenant, pour se rendre aux lieux de chasse et de pêche, il faut des quatre roues et des motoneiges. Comme les chasseurs et les pêcheurs doivent traverser des cours d'eau, ils doivent effectuer des ouvrages sur ceux-ci. Et en effet, ces ouvrages doivent être réglementés.

Si on veut que les chasseurs aient accès aux ressources, il faut être en mesure d'intervenir sur certains cours d'eau, mais doit-on pour autant empêcher les payeurs d'utiliser toutes les rivières? Pas du tout!

Vous avez soulevé un point tout à fait pertinent, monsieur Morrison. Vous avez dit qu'il y a une activité importante sur les cours d'eau et que le Canada est connu pour ses grandes étendues d'eau. Je pense qu'il faut avoir des mesures de protection, mais ce n'est pas le rôle de la Loi sur la protection de la navigation. Il y a d'autres lois et d'autres ministères qui font ce travail. Certains des commentaires que vous avez faits ce matin pourraient être adressés à d'autres ministères, ministères et comités. Vous avez présenté des arguments assez pertinents et concrets pour défendre votre point de vue.

Laissez-moi revenir à deux autres témoignages que nous avons entendus pour appuyer la motion que je propose aujourd'hui.

Nous avons eu le plaisir de recevoir M. Michael Atkinson, président de l'Association canadienne de la construction. Il a dit qu'il était satisfait des changements faits en 2012.

● (1015)

[Traduction]

Je le cite: « Certains ont prétendu que les changements apportés en 2012 à la Loi sur la protection des eaux navigables ont réduit l'efficacité des mesures de protection de l'environnement dans tout le pays. »

[Français]

M. Atkinson a dit ceci:

[Traduction]

Nous ne sommes pas du tout d'accord.

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

La présidente: Je vous prie de m'excuser, monsieur Berthold, mais pourrais-je vous interrompre un instant?

Comme nous accueillons aujourd'hui trois témoins importants, j'aimerais savoir si vous comptez poursuivre jusqu'à la fin de la séance, auquel cas nous pourrions tout au moins leur permettre de partir.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'ai beaucoup mis en évidence les témoignages qui ont été faits ce matin. Je pense qu'il est important que les témoins, et ce, uniquement s'ils le désirent, puissent entendre la suite des commentaires que j'ai à faire sur cette motion.

[Traduction]

M. Ken Hardie: J'invoque le Règlement.

[Français]

M. Luc Berthold: Je ne crois pas que tous mes collègues ici souhaitent que je prenne encore 30 minutes pour parler de cette motion. Je ne crois pas que je vais utiliser tout mon temps, mais si vous me laissez arriver à ma conclusion, nous pourrions terminer.

[Traduction]

La présidente: Merci.

[Français]

M. Luc Berthold: Je voulais faire cette présentation d'une dizaine de minutes lors de la dernière séance. Je vous ai prévenue d'avance que je voulais utiliser 10 minutes pour faire cette présentation.

[Traduction]

M. Ken Hardie: J'invoque le Règlement, madame la présidente.

La présidente: À vous la parole, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je crois que Mme Block avait raison de dire que M. Berthold pouvait utiliser les six minutes à sa disposition pour débattre de sa motion. Ces six minutes ne sont-elles pas écoulées?

La présidente: Oh, depuis un bon moment déjà. M. Berthold bénéficiait des deux minutes et demie qui restaient à M. Rayes, et il les a utilisées pour présenter à nouveau sa motion et commencer directement à en débattre. Lorsqu'un membre du Comité débat d'une motion dont nous sommes saisis, il peut prendre tout le temps qu'il veut pour ce faire, qu'il s'agisse de deux minutes, de 35 minutes ou de 40 minutes.

Je prie nos témoins de nous excuser, mais M. Berthold a indiqué qu'il était sur le point de conclure. Je vous remercie de votre patience.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je suis un peu contrarié que vous vous excusiez auprès des témoins. Cela fait partie du processus de consultation actuel. Je trouve que c'est un manque de respect à l'égard des propos que je suis en train de tenir que vous vous excusiez auprès des témoins au nom du Comité. Sincèrement, j'aimerais que vous retiriez ces excuses. C'est le processus démocratique normal d'un comité que d'avoir la possibilité de parler d'une motion.

[Traduction]

La présidente: Je ne vais pas retirer mes excuses, car j'estime que nous perdons un temps précieux que nous pourrions consacrer à nos témoins. Nous aurions pu reporter l'étude de la motion de M. Berthold à la fin de notre séance, et je suis tenue, à titre de présidente, de présenter des excuses à nos témoins lorsqu'il y a interruption.

Monsieur Berthold, vous avez la parole.

● (1020)

[Français]

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

Par respect pour mes collègues et pour les témoins, je vais donc tenter d'aller à l'essentiel, et ce, en faisant deux brèves remarques.

M. Chris Bloomer a déclaré ce qui suit devant notre comité:

[Traduction]

Elle peut être appliquée pour ajouter des plans d'eau si on le juge nécessaire; un processus et des principes s'appliqueront à ce sujet. Je pense qu'il faut agir au cas par cas; c'est probablement la meilleure manière de procéder.

[Français]

Nous entendons des témoins qui souhaitent des modifications et veulent revenir en arrière, mais pour avoir été maire et avoir entendu les propos d'un grand nombre d'associations à ce sujet, je peux vous dire que l'ancien processus causait beaucoup de problèmes dans les municipalités quant au développement de nos régions et du développement de l'accès à nos territoires. Il fallait intervenir.

J'ai entendu dire ce matin que, depuis 1906, le Canada protégeait les eaux navigables. Or le Canada de 1906 n'est pas celui d'aujourd'hui. La technologie et l'utilisation des cours d'eau ont beaucoup évolué. Autrefois, on utilisait beaucoup les cours d'eau pour faire du commerce un peu partout, mais ce n'est pratiquement plus le cas maintenant.

Je pense que les changements proposés et adoptés dans le cadre de la Loi sur la protection de la navigation étaient justes et méritaient d'être faits. C'est pourquoi, en toute transparence, étant donné qu'on parle ici du gouvernement de la transparence...

M. Robert Aubin: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

[Traduction]

La présidente: Avez-vous un rappel au Règlement, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Étant donné que je veux respecter le temps de parole de mon collègue ainsi que les témoins qui sont parmi nous ce matin, je propose la motion suivante:

Que nous entendions les témoins lors d'une rencontre supplémentaire lorsque le comité aura tranché sur la motion de M. Berthold.

M. Luc Berthold: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

M. Aubin n'avait pas le droit de prendre la parole.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Berthold a la parole.

Veuillez poursuivre votre argumentation.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, madame la présidente.

Comme je l'ai mentionné, chez ce gouvernement, la transparence est en ce moment plutôt opaque puisqu'il n'accepte pas de soumettre les modifications qu'il souhaite apporter à la Loi sur la protection de la navigation.

À mon avis, il est absolument essentiel de le faire. Je vais continuer à insister pour éviter qu'on ne dépense inutilement l'argent des contribuables et pour qu'on mette fin à notre étude actuelle jusqu'à ce que les propositions du gouvernement soient disponibles. Par la suite, on pourra aborder tous les aspects que les témoins ont présentés.

Madame la présidente, j'aimerais donc, en terminant, lire le paragraphe suivant qui justifie la raison pour laquelle je crois que le

ministre des Transports a utilisé notre comité à des fins gouvernementales, alors que ce n'est pas le rôle habituel des comités.

Ainsi, la lettre de mandat du ministre, qu'il a reçue du premier ministre lui-même, traite clairement de sa responsabilité de travailler avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne. Je cite ce qui est mentionné à cet égard:

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

Madame la présidente, je demande au ministre des Transports — s'il veut vraiment que le Comité fasse convenablement son travail — de nous dire ce qu'il entend par « réinstaurer les protections éliminées ». Qu'est-ce que sont « des mécanismes de protection modernes » et qu'est-ce qui ne fonctionne pas dans la Loi qui a nécessité l'inscription, dans la lettre de mandat du ministre, d'une mission aussi claire qui édicte, de manière directe, les conclusions auxquelles devrait arriver ce comité?

Je vois que vous avez hâte, madame la présidente, que je mette fin à mon intervention. Je vais m'arrêter ici parce que je ne veux pas utiliser tout le temps qu'il nous reste puisqu'il y a encore sûrement des questions à poser aux témoins.

Toutefois, et c'est utile de le rappeler à mes collègues, lors de la dernière rencontre, j'ai mentionné l'intention de présenter mes arguments pendant une dizaine de minutes avant que les témoins ne soient entendus. J'avais évoqué cette possibilité. Malheureusement, on m'a alors interrompu. J'ai donc été obligé d'utiliser le temps qui était à ma disposition et au moment où je pouvais le faire, c'est-à-dire pendant que les témoins étaient devant nous. C'est un fait important à souligner. Pour cette raison, je vais inviter mes collègues qui voudraient intervenir au sujet de la motion à le faire. Je rappelle qu'elle se lit comme suit:

Que le Comité n'invite plus aucun témoin dans le cadre de cette étude et qu'il attende les modifications à venir du Ministre des Transports avant de poursuivre ses travaux.

● (1025)

[Traduction]

La présidente: Très bien.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: Madame la présidente, je vous remercie pour les excuses que vous avez présentées aux témoins. C'était tout à fait approprié. J'aimerais que l'on mette cette motion aux voix.

La présidente: Nous avons pu entendre la motion de M. Berthold dont nous avons été dûment saisis.

(La motion est rejetée.)

La présidente: M. Aubin a présenté une autre motion en guise de respect pour nos témoins. Est-ce que tout le monde est d'accord pour que nous traitions de la motion de M. Aubin visant à permettre aux témoins de comparaître à nouveau lors d'une autre séance?

M. Luc Berthold: Non.

The Chair: Nous n'avons pas le consentement unanime.

Monsieur Aubin, nous examinerons cette motion à notre séance de mardi prochain.

Nous revenons maintenant à notre étude.

Je tiens encore une fois à présenter mes excuses à nos témoins et à les remercier de leur patience.

Monsieur Aubin, vous avez la parole.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à Mme Lui. Je vous remercie d'être parmi nous et je suis désolé de cette interruption.

J'ai eu l'occasion d'entendre vos propos préliminaires et de lire le document *Every Lake, Every River: Restoring the Navigable Waters Protection Act*. J'ai énormément de questions à vous poser. Je vais aller aux plus pressantes, soit celles qui me paraissent les plus importantes.

Dans le contexte de votre étude, croyez-vous que l'Office national de l'énergie est l'organisme approprié pour évaluer l'impact des pipelines sur les eaux navigables? Sinon, faudrait-il ramener ce processus au sein du ministère des Transports?

[Traduction]

Mme Emma Lui: Merci pour cette question.

Combien de minutes me reste-t-il?

M. Robert Aubin: Vous avez trois minutes... plus que deux maintenant.

Mme Emma Lui: D'accord.

Je dois d'abord dire que je suis un peu déçue de la façon dont les choses viennent de se passer avec tout ce temps utilisé par M. Berthold pendant lequel il nous a été impossible d'exprimer les préoccupations de nos sections locales et de nos sympathisants.

Je vais maintenant répondre à votre question, monsieur Aubin.

Nous nous demandons dans quelle mesure l'Office national de l'énergie est capable de procéder à ces examens, une inquiétude partagée par nos sections locales et bon nombre de nos sympathisants. Nous estimons que c'est au gouvernement fédéral qu'il incombe d'évaluer les répercussions sur les eaux navigables. Nous savons que des employés de longue date du ministère ont pu acquérir une expertise en la matière et qu'il s'agit véritablement d'une responsabilité du gouvernement fédéral.

Comme je l'ai indiqué, des projets comme celui du pipeline d'Énergie Est auraient des répercussions sur de nombreux cours d'eau navigables. Le projet de Kinder Morgan est vraiment problématique en Colombie-Britannique également, car ce pipeline traverserait plus de 1 000 cours d'eau de son origine en Alberta jusqu'à sa destination dans la région de Vancouver.

L'Office national de l'énergie soulève d'importantes préoccupations. Certains remettent en question la légitimité de l'Office. Je sais que le gouvernement Trudeau s'est engagé à revoir la Loi sur l'Office national de l'énergie dans le but notamment de la moderniser, mais il faudra une transformation en profondeur pour regagner la confiance des Canadiens et des collectivités autochtones.

Le gouvernement fédéral doit assumer la responsabilité de la protection des cours d'eau. Nous parlons ici des différentes lois applicables, mais je crois qu'il importe surtout d'envisager les choses dans une perspective globale pour le Canada et les communautés autochtones.

Durant la campagne électorale, Justin Trudeau a fait de bien belles promesses que les gens ont beaucoup appréciées et qu'ils souhaiteraient vraiment voir se concrétiser. Cela reste à voir, mais je me pose de sérieuses questions à ce sujet. Les modifications

apportées à cette Loi et à d'autres également nous indiqueront dans quelle mesure le gouvernement Trudeau respecte ses engagements.

● (1030)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je n'ai malheureusement plus de temps à ma disposition.

Il me reste quelques secondes pour vous dire que j'avais encore quelques dizaines de questions à vous poser. Je ferai tout en mon pouvoir pour faire en sorte que nous ayons une autre rencontre où nous aurons le temps de vous entendre à nouveau.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je crois qu'il est important que nos témoins comprennent bien les motifs qui nous incitent, de ce côté-ci de la table, à opposer une résistance à nos collègues relativement aux objectifs visés par cette étude. Il faut noter que le ministre des Transports a écrit au Comité pour lui demander de procéder à l'examen de cette Loi dans le but de rétablir certaines des dispositions retirées de la Loi sur la protection des eaux navigables. De plus, le ministre lui-même a indiqué bien clairement que l'on allait assurément apporter des changements à cette Loi.

Je vais essayer de vous expliquer un peu comment les choses se passent généralement. Lorsqu'un ministre décide d'apporter des modifications à une loi, cela se fait avant l'étude de cette loi par un comité. Il indique alors quelles portions de la loi il souhaite que l'on modifie. Un projet de loi est débattu en Chambre et renvoyé au comité s'il est adopté à l'étape de la deuxième lecture. À ce moment-là, le comité en amorce l'étude.

Je m'inquiète du fait que nous procédions à cette étude sans savoir quelles modifications le ministre a à l'esprit. Par conséquent, il est possible que votre contribution ne nous soit d'aucune utilité, selon ce que le ministre a décidé de faire de toute manière. Il se peut que nous vous convoquions de nouveau. Je présume que votre temps est précieux. C'est pourquoi nous continuons à opposer une résistance à nos collègues d'en face et, par le fait même, au ministre qui nous a demandé de procéder à cette étude en sachant fort bien quels changements il voulait apporter à cette loi. On a mis la charrue devant les boeufs, il faut bien l'avouer.

Cela dit, madame la présidente, j'aimerais laisser le reste de mon temps à mon collègue.

[Français]

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

[Traduction]

La présidente: Il vous reste deux minutes et demie.

[Français]

M. Luc Berthold: À la grande surprise de mes collègues d'en face, je vais laisser le reste de mon temps de parole à mon collègue, M. Aubin. Il avait beaucoup de questions à poser. J'aimerais lui laisser la chance de le faire puisque j'ai utilisé beaucoup de temps un peu plus tôt. Je veux lui laisser l'occasion de poser une dernière question.

Je cède donc la parole à M. Aubin.

M. Robert Aubin: Je vous remercie de votre générosité, monsieur Berthold, mais cela ne changera rien à la motion que j'ai déposée.

Je vais en profiter pour parler avec l'ensemble des témoins au sujet du droit des communautés de dire « non ». Je vais commencer par Mme Lui, étant donné qu'elle a eu moins de temps que les autres pour prendre la parole.

Vous apparaît-il normal que des citoyens doivent passer par un tribunal pour faire valoir leurs points de vue en ce qui a trait à un ouvrage ou à la construction d'un ouvrage sur un cours d'eau qui ne serait pas sur la liste des cours d'eau désignés?

[Traduction]

Mme Emma Lui: Merci pour la question. On l'a déjà posé à des témoins qui m'ont précédé, ce qui n'a pas manqué de m'intriguer car, étant donné les coûts élevés associés aux contestations judiciaires, ce ne sont pas tous les citoyens ou les collectivités autochtones qui ont les moyens de s'adresser aux tribunaux. Il m'apparaît donc étrange que ce soit le seul recours à la disposition de ceux qui veulent faire valoir leurs préoccupations.

Cela nous ramène certes à ce que je disais précédemment au sujet de la possibilité d'exprimer ses inquiétudes au sujet d'un projet... mais il y a d'autres éléments à considérer. J'ai pu constater, en même temps que d'autres personnes avec lesquelles je travaille au sein des collectivités, que les processus de consultation auxquels nous participons relativement à différents projets sont souvent biaisés. Il y a donc lieu de s'interroger sur ce qui s'est passé aujourd'hui dans le cadre du présent processus et de se demander s'il nous est vraiment possible de discuter de nos préoccupations.

Il ne suffit pas de lancer une consultation. Il faut écouter ce que les gens ont à dire et voir à ce que leurs préoccupations soient prises en compte au moment où la décision finale est prise.

•(1035)

[Français]

M. Robert Aubin: Madame Lui, vous avez parlé de Mountain Equipment Co-op qui a publié une liste de 40 voies d'eau navigables qui sont importantes pour les loisirs et qui ne sont plus protégées. Je cherche à comprendre pourquoi c'est le cas.

Évidemment, il est toujours possible d'ajouter un cours d'eau à la liste actuelle, mais il semble qu'on ne l'a pas fait. Je pose donc la question à l'ensemble des témoins. Pourquoi cela n'est-il jamais arrivé depuis 2012? Est-ce en raison de la complexité du processus ou en raison de la réalité de la vie?

Est-ce parce que si on n'est pas en train de faire face à un projet d'ouvrage sur une voie navigable, on ne sent pas nécessairement le besoin de faire ajouter tout de suite ce lac ou cette rivière à la liste, mais on y pense au moment où on fait face à un problème.

Connaissez-vous des cas de personnes qui ont eu à suivre le processus nécessaire pour ajouter un lac ou une rivière à la liste? Sinon, que proposez-vous pour améliorer le système?

[Traduction]

Mme Emma Lui: Il faudrait que le processus soit mieux expliqué, car je ne connais pas moi-même les modalités à suivre pour demander l'ajout d'un lac ou d'une rivière. J'aimerais simplement en savoir davantage à ce sujet. Si vous m'indiquez qu'il faut communiquer avec son député, je peux vous dire que nous avons des membres de nos sections locales et des sympathisants qui l'ont déjà fait sans que cela aboutisse à l'ajout d'un lac ou d'une rivière.

Nous devons aussi exprimer nos inquiétudes quant à la protection des cours d'eau d'une manière globale. Je sais que cette Loi porte sur la navigation à proprement parler, mais nous ne devons pas perdre de vue le grand objectif de protection de nos cours d'eau. Nous savons que les lacs, les rivières et les plans d'eau en général sont bel et bien menacés au Canada et au sein des collectivités autochtones, et nous souhaitons vraiment l'application de mesures législatives efficaces pour protéger ces cours d'eau, et ce, pas seulement au titre de l'utilisation qu'en font les gens. Il est possible que cela relève d'une autre loi, mais je voulais juste souligner qu'il est important de protéger tous les cours d'eau, sans égard au fait que les gens les utilisent ou non, mais simplement parce qu'ils s'inscrivent dans un cycle ayant des répercussions sur les changements climatiques et l'approvisionnement en eau d'une manière générale.

La présidente: Merci beaucoup, madame Lui.

Mme Emma Lui: J'aimerais simplement préciser que le processus...

La présidente: Je suis désolée, madame Lui, mais vous pourrez peut-être ajouter ce commentaire dans le cadre de votre réponse à la question de M. Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Au nom du gouvernement et en mon nom, je présente nos excuses aux témoins parce que votre droit d'expression a été brimé par ce que nous avons vu ce matin en comité.

J'aimerais débiter mes remarques en déplorant les tactiques de mon collègue conservateur. Elles constituent un grand manque de respect envers les témoins qui sont devant nous, dont une s'est levée à 6 heures pour être avec nous.

Nous voulons consulter les Canadiens afin que les modifications que nous allons proposer combient leurs besoins et répondent à leurs inquiétudes. Je veux que les Canadiens sachent que notre gouvernement veut un processus transparent contrairement à ce que l'ancien gouvernement a fait avec sa loi omnibus. Je veux que les Canadiens sachent que les conservateurs font tout ce qu'ils peuvent pour les empêcher de s'exprimer sur cet enjeu.

[Traduction]

De quoi avez-vous peur?

•(1040)

[Français]

Merci, madame la présidente.

Je vais partager le temps à ma disposition avec mon collègue, M. Ken Hardie.

M. Luc Berthold: Voulez-vous une réponse à ce sujet?

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie, vous avez la parole.

M. Ken Hardie: J'aurais une brève question à poser aux témoins.

Selon vous, compte tenu du temps que vous avez eu pour vous exprimer aujourd'hui, avez-vous perdu votre temps à venir témoigner?

M. Jay Morrison: Non. Je présume qu'il y a des représentants du ministère des Transports dans la salle et que, même si le processus normal est de proposer un projet de loi et d'entendre ensuite l'opinion du public, je présume que ces représentants prennent des notes.

M. Ken Hardie: D'accord.

Monsieur Farrant et madame Lui, pourriez-vous lever la main si vous êtes satisfaits de l'occasion qui vous a été donnée aujourd'hui de vous exprimer?

Je remercie M. Aubin pour sa motion proposant de vous inviter de nouveau, car cela nous donnera l'occasion d'échanger davantage avec vous. Nous savons que nous devons écouter les conservateurs exprimer leur point de vue. Maintenant que c'est fait, peut-être pourrions-nous entendre un peu plus nos invités, ceux que nous devons entendre, eux qui n'ont pas pu s'exprimer lorsque tout cela s'est produit.

Avant votre prochain témoignage, je vous demanderais de préparer du matériel à nous apporter. Ce serait parfait.

Encore une fois, quels seraient les éléments fondamentaux d'un processus visant à protéger les droits des utilisateurs des cours d'eau ainsi que les droits de ceux qui ont des choses à construire? Quelle forme cela prendrait-il?

Il a été brièvement question de moderniser la loi, mais qu'est-ce que cela signifie? Cela voudrait dire que la loi, dans sa forme actuelle, comporte des lacunes. Pour reprendre l'expression de mon collègue d'en face, plutôt que de jeter le bébé avec l'eau du bain, que peut-on faire pour obtenir quelque chose qui fonctionne?

Que signifie exactement « restaurer la protection »? Monsieur Farrant, je comprends ce que vous dites: un fossé dans lequel il y a de l'eau seulement six jours par année ne devrait pas nécessairement être considéré au même titre qu'une voie navigable importante.

Finalement, il y a un élément dont nous n'avons pas encore parlé. La Loi sur la protection de la navigation accorde la discrétion au ministre de décider, notamment, quels voies navigables, rivières ou lacs ajouter à la liste des cours d'eau protégés. Auriez-vous un mécanisme différent à proposer pour que nous ayons un processus plus simple, équitable et transparent de façon à ce que l'on puisse faire les bonnes choses de la bonne façon?

C'est ce que je voulais vous demander. Encore une fois, j'ai hâte de vous accueillir de nouveau au comité, en espérant que nous aurons suffisamment de temps pour vraiment échanger avec vous sur ces questions.

Merci beaucoup.

La présidente: Qui voudrait réagir en premier aux commentaires de M. Hardie?

M. Greg Farrant: Avec plaisir.

Merci, monsieur Hardie, pour ces commentaires.

Je vais laisser de côté la gymnastique politique.

Il y a toujours deux côtés à une médaille, et c'est vrai aussi dans ce cas-ci. Est-ce que nous proposons d'abroger la LPN dans son

ensemble? Absolument pas. Il y a certainement des dispositions qui méritent d'être conservées. Est-ce que d'autres dispositions doivent être modifiées? Absolument.

Est-ce que je considère avoir perdu mon temps ce matin? Absolument pas. Chaque fois que le public, une organisation, un intervenant ou une ONG peut témoigner devant un comité — et j'ai eu le plaisir de me livrer à cet exercice à plusieurs reprises au cours des 16 dernières années —, il s'agit d'un exercice en démocratie, un exercice utile, à mon avis. Je peux dire sans équivoque que si j'ai le privilège d'être invité de nouveau à témoigner devant le comité, j'accepterai avec plaisir.

Je vous remercie pour vos questions. Je remercie également M. Berthold qui nous suggère, si nous avons des informations à ajouter, de les faire parvenir au comité, car cela vous sera utile, mais vous nous avez également posé des questions très intéressantes. J'ai promis plus tôt de faire un suivi sur certaines questions posées plus tôt et je serai heureux d'y répondre, soit par écrit ou lors d'une prochaine comparution devant le comité. Je vous remercie.

M. Ken Hardie: Par écrit, ce serait idéal.

Je vais partager le temps qu'il me reste avec M. Fraser.

La présidente: Il ne vous reste plus de temps à partager avec quiconque. Il ne reste que 15 secondes à votre intervention.

Madame Lui, vous voudriez peut-être réagir brièvement aux commentaires de M. Hardie.

Mme Emma Lui: D'accord. Merci. Je ne crois pas avoir perdu mon temps. Je vous suis très reconnaissante de m'avoir invitée. J'aimerais revenir échanger avec vous, mais je m'inquiète de ne pas pouvoir m'exprimer librement, tant moi que d'autres citoyens, des organisations et des Premières Nations. S'il doit y avoir un débat et que cela fait partie du processus ou s'il y a, entre les membres du comité, des différends qui risquent de limiter le temps de parole des témoins, et pas seulement nous, mais les autres témoins à venir, il serait important de régler ces problèmes avant d'amorcer les séances.

Je vous suis reconnaissante du temps qui m'a été alloué, mais j'aimerais certainement avoir plus de temps pour soulever d'autres préoccupations.

• (1045)

La présidente: Merci beaucoup. Cela met un terme à notre séance.

Monsieur Morrison, vous aimeriez ajouter quelque chose? Allez-y.

M. Jay Morrison: Je n'ai pas vraiment dit si je reviendrais témoigner ou non. Je n'ai fait que souligner que je partageais l'avis de M. Hardie.

Je reviendrais certainement témoigner et mon témoignage ne coûterait pas des dizaines de milliers de dollars aux contribuables. J'habite à Wakefield et je ne vous facture même pas mes frais de stationnement.

La présidente: Merci beaucoup à tous les témoins et aux membres du comité.

Merci. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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