



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 013 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 12 février 2008

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le mardi 12 février 2008

• (1110)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci, et bonjour à tous.

Bienvenue à cette 13^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, figure l'étude de l'état actuel de la protection de la navigation sur les voies navigables canadiennes, y compris leur gouvernance et utilisation ainsi que l'application de l'actuelle Loi sur la protection des eaux navigables.

Comme nous l'avons déjà mentionné, nous avons demandé à des représentants du ministère de comparaître aujourd'hui pour nous renseigner et répondre à nos questions.

Nous recevons donc Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, et David Osbaldeston, gestionnaire du Programme de la protection des eaux navigables.

Bienvenue à tous les deux. Je sais que vous avez préparé un assez long exposé, mais je crois qu'il est dans notre intérêt de l'écouter attentivement avant de passer aux questions. Allez-y.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis ravi de témoigner une nouvelle fois devant vous.

Je vous remercie de me donner l'occasion de discuter d'un sujet qui constitue une priorité pour mon ministre et qui, j'en suis certain, vous intéresse aussi grandement.

[Français]

Je suis accompagné de David Osbaldeston, gestionnaire du Programme de la protection des eaux navigables. David travaille au sein de ce programme depuis 2003 et il pourra sans aucun doute répondre à vos questions en détail.

[Traduction]

Nous sommes ici aujourd'hui en raison de la requête déposée par le ministre Cannon devant votre comité le 31 janvier.

Nous vous avons fourni un dossier de présentation et un document d'orientation. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais passer le premier en revue avec vous. Commençons par la page 2.

Nous sommes ici pour discuter de l'actualisation de la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous aimerions connaître votre opinion et solliciter votre aide pour lancer des consultations publiques au sujet du cadre proposé pour l'établissement d'une nouvelle loi sur la protection de la navigation.

[Français]

En rappelant certains faits, je vous donnerai un bref aperçu de la Loi sur la protection des eaux navigables. De plus, je soulignerai certains des problèmes qu'elle pose. Finalement, je préciserai les efforts que mon ministère entend consacrer à cette initiative. Tout au

long de la présentation, je vous ferai aussi part des efforts que l'on a faits au cours de la dernière année.

[Traduction]

À la diapositive 3, vous remarquerez que Transports Canada est chargé de l'application de cette loi.

[Français]

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que la loi est l'un des plus anciens textes législatifs du Canada, et bon nombre de ses dispositions sont demeurées inchangées depuis 1882. Elle ne répond plus aux besoins d'un milieu de navigation en perpétuel changement, comme en témoigne l'augmentation colossale de la navigation de plaisance dans les voies navigables du Canada et les pressions croissantes de l'industrie pour bénéficier d'une certitude réglementaire.

[Traduction]

À l'origine, la loi a été adoptée pour protéger le droit à la navigation au Canada. Comme le montre cette diapositive, sa portée a ensuite été élargie pour inclure la construction et la modification d'ouvrages et l'enlèvement des obstacles.

Depuis de nombreuses années, les administrations provinciales, territoriales et municipales, l'industrie et les Canadiens qui s'intéressent aux eaux navigables dans ce pays nous font part des difficultés que cette loi désuète leur cause.

[Français]

À la page 4, vous voyez que même si la loi est demeurée pratiquement inchangée depuis qu'elle a été rédigée pour la première fois, les interprétations des tribunaux au fil des ans ont élargi le champ d'application de l'expression « eaux navigables » et du mot « ouvrages ». C'est un point important puisque ces interprétations ont eu pour effet d'exiger d'obtenir l'approbation intégrale des ouvrages secondaires construits sur de tout petits cours d'eau, en vertu de la loi, et de procéder à des évaluations environnementales, à toutes fins pratiques inutiles, de ces ouvrages.

Les dispositions de la loi en vigueur sont éminemment rigides et très normatives, notamment. Elles obligent les promoteurs à déposer les plans des ouvrages qu'ils se proposent de construire dans un bureau de cadastre et d'annoncer le dépôt de ces plans dans la *Gazette du Canada*.

[Traduction]

Comme vous vous en doutez, la situation fait peser un fardeau inutile sur les épaules des promoteurs d'ouvrages mineurs, tout en nuisant à l'utilisation efficace des ressources du ministère.

Celui-ci essaie, dans la mesure du possible, d'atténuer les pressions exercées sur la loi en mettant l'accent sur les projets prioritaires et en effectuant, lorsque les conditions le permettent, des examens préalables aux évaluations environnementales. Or, aucune disposition actuelle ne prévoit de pouvoir d'inspection pour assurer le respect de la loi, et les pénalités pour non-conformité sont insuffisantes.

Les parties intéressées ont demandé à ce que la loi soit modifiée afin de refléter les réalités actuelles et que soit effectuée la surveillance réglementaire uniquement lorsque c'est nécessaire. Nous avons consulté une multitude d'intervenants à ce sujet.

J'ajouterais qu'au cours des années, de nombreux Canadiens se sont dit préoccupés par le fait que la LPEN nuisait à la conduite prévisible et opportune de leurs affaires. Leurs plaintes sont fondées, puisque la loi actuelle ne peut s'adapter aux changements d'utilisation de nos eaux. En effet, l'approbation de nouveaux sites d'aquaculture a été retardée de façon considérable. D'autres protestent en disant que nous réglementons des ouvrages qui ont peu ou pas de répercussions sur la navigation. C'est ce déséquilibre que nous voulons corriger en réformant la loi.

• (1115)

[Français]

Il ne suffit plus de tenir uniquement compte des intérêts de la navigation commerciale. Le développement des propriétés de loisir et la navigation de plaisance affichent une croissance sans précédent depuis 20 ans, et celle-ci se poursuit. Les nouvelles législations doivent favoriser l'utilisation partagée de nos eaux.

[Traduction]

Pour respecter la Directive du cabinet sur la rationalisation de la réglementation, nous devons veiller à ce que la nouvelle loi permette au ministère de concentrer ses ressources sur les eaux et les ouvrages que nous devons surveiller et qui sont vraiment utiles pour les Canadiens.

Selon Ressources naturelles Canada, plus de 300 milliards de dollars seront consacrés à de nouveaux projets d'infrastructures et de ressources au cours des dix prochaines années. Cette hausse importante du nombre de projets complexes, combinée au besoin de consultations plus nombreuses auprès des Autochtones, exerce des pressions colossales sur le régime de réglementation. En outre, l'arriéré d'approbations entrave la croissance économique et la construction d'infrastructures de transport, ce qui compromet la mise en oeuvre des projets du Fonds Chantiers Canada.

[Français]

Nous proposons de nouvelles dispositions pour faciliter l'octroi d'approbations provisoires au titre d'ouvrages d'urgence comme les ponts temporaires et la fermeture provisoire à la navigation d'un secteur donné dans l'intérêt de la sécurité publique.

Aujourd'hui, nous devons faire face au défi redoutable qui consiste à ne pas se laisser distancer par la sollicitation d'un examen, dans les délais voulus, de projets de ressources totalisant plusieurs milliards de dollars, par exemple les projets de pipeline en Alaska et dans la vallée du Mackenzie.

Non seulement ces projets imposent-ils l'examen et l'approbation de centaines de franchissements de cours d'eau, mais ils nécessitent

également de nombreuses consultations avec les Autochtones. Une nouvelle loi sur la protection de la navigation nous aiderait à nous acquitter de notre responsabilité consistant à tenir des consultations significatives avec les Autochtones du Canada.

[Traduction]

Pour refléter cette nouvelle orientation, nous proposons de renommer la mesure législative Loi sur la protection de la navigation. Nous souhaiterions également y intégrer de nouvelles dispositions.

Le principal changement consisterait à remplacer l'expression « eaux navigables » par « eaux du Canada ». Même s'il peut sembler mineur, c'est l'élément le plus important du nouveau cadre proposé.

Cette modification nous permettrait de simplifier le processus réglementaire en éliminant la nécessité de déterminer la navigabilité des voies. Nous pourrions ainsi soustraire certains plans d'eau ou certaines classes d'eau à l'application de la loi, ce que bon nombre de municipalités et de responsables de la mise en valeur des ressources appuieraient sans réserve, puisqu'ils en ont fait la demande.

[Français]

Actuellement, Transports Canada procède à de multiples évaluations environnementales inutiles en raison de la désignation de certains types d'ouvrages dans la loi. Mais parce que la loi actuelle désigne expressément certains ouvrages, nous ne pouvons établir un lien entre la procédure d'approbation ou l'impératif d'une évaluation environnementale et l'impact qu'un ouvrage peut avoir sur la navigation. Les nouvelles dispositions nous permettraient de concentrer nos ressources affectées aux évaluations environnementales sur les projets qui risquent le plus de nuire à l'environnement.

Nos recherches sur d'autres textes législatifs relatifs à la marine relèvent un chevauchement inutile des efforts dans la gestion de certains secteurs, comme les administrations portuaires qui sont régies par la Loi maritime du Canada ou les parcs nationaux qui le sont par Parcs Canada. Nous aimerions supprimer cette répétition inutile des efforts en soustrayant ces secteurs à l'application des dispositions de la nouvelle loi.

Cette mesure bénéficie du soutien des autorités et des ministères concernés. Les dispositions de la loi actuelle en matière de conformité et d'application sont tout à fait insuffisantes. Dans la nouvelle loi, nous aimerions introduire de nouveaux instruments de conformité et des dispositions d'application plus rigoureuses pour combler cette lacune, comme ce fut le cas dans le cadre d'autres lois que vous avez revues au cours des dernières années.

•(1120)

[Traduction]

Nous proposons également d'imposer des frais d'utilisation pour certains de nos services, comme les inspections et les approbations, afin d'établir un fonds pour l'enlèvement des navires abandonnés. Il existe des centaines, voire des milliers, de petites épaves échouées sur nos berges, qui ne polluent pas vraiment et n'appartiennent à personne. Il y en a même tout près d'ici, sur les bords de la rivière.

Étant donné le coût de l'enlèvement de ces navires et le manque de financement, très peu a été fait jusqu'à maintenant pour retirer ces épaves rouillées qui souillent nos collectivités et nos littoraux. Les Canadiens, surtout ceux habitant dans de petites localités côtières ou sur les rives de lacs, se réjouiraient de la création d'un fonds que le personnel du Programme de la protection des eaux navigables pourrait utiliser pour enlever rapidement ces navires échoués.

Je suis ici, au nom du ministre Cannon, pour demander au comité de prendre l'initiative d'élaborer une nouvelle loi de protection de la navigation, dont les Canadiens ont tellement besoin en ce moment. Étant donné les investissements considérables dans les infrastructures de transport et les ressources et l'accession du Canada au rang de chef de file mondial dans l'industrie de l'aquaculture, on ne peut choisir un meilleur moment pour actualiser cette loi.

[Français]

Le comité constitue un forum idéal pour solliciter le point de vue des intervenants qui auraient tout intérêt à ce qu'on élabore une nouvelle loi sur la protection de la navigation. Le comité fournirait à Transports Canada un examen impartial des questions et pourrait aborder les solutions sous un angle nouveau, ce qui est indispensable à l'aboutissement de ce projet. Finalement, les recommandations issues des consultations menées par le comité constitueraient le fondement de la nouvelle loi.

À la page 9, on indique la portée des éventuelles consultations. La Loi sur la protection des eaux navigables touche un échantillon vaste et représentatif de Canadiens et de sujets.

[Traduction]

L'ensemble est très diversifié; il va des entreprises d'exploitation des ressources dans le Nord aux questions transfrontalières sur les Grands Lacs, en passant par l'industrie émergente de l'aquaculture sur les deux côtes et l'agriculture dans les Prairies.

L'un des principaux objectifs de la nouvelle loi serait d'établir un équilibre entre les besoins, d'une part, de ceux qui désirent construire des ouvrages sur les voies navigables, et, d'autre part, de ceux qui utilisent ces voies. Selon nous, il faut tenir compte de plusieurs éléments clés pour élaborer une nouvelle loi qui satisferait les Canadiens.

D'abord et avant tout, il faut que l'objet et le champ d'application de la nouvelle loi respectent autant les besoins des promoteurs que ceux des marins, afin de favoriser l'utilisation partagée des voies navigables.

[Français]

Les demandes et processus d'approbation doivent être prévisibles et effectués en temps opportun afin que le Canada reste concurrentiel au sein de l'économie mondiale, mais d'un autre côté, des avis suffisants doivent être fournis aux navigateurs qui utilisent nos eaux.

Il est nécessaire d'établir des pouvoirs, en vertu de la nouvelle loi, pour intervenir en cas de menace à la sécurité des Canadiens et à l'accès continu de nos voies navigables essentielles. Nos eaux intérieures et côtières sont jonchées d'épaves de navires et de

structures abandonnées. Nous avons besoin d'outils efficaces pour nettoyer et enlever ces obstacles qui constituent un danger. Il s'agit de remettre la responsabilité d'enlever ces obstacles à leur propriétaire ou, lorsqu'on ne connaît pas le propriétaire, de minimiser les coûts pour les contribuables.

•(1125)

[Traduction]

Les dispositions de conformité et d'application de la loi actuelle sont à ce point désuètes qu'elles n'assurent absolument pas le respect de la loi et n'ont aucun effet dissuasif.

Le rapport élaboré à partir des consultations, qui comprendrait des recommandations pour atteindre les objectifs que je viens de mentionner, pourrait servir de fondement à la rédaction de la nouvelle Loi sur la protection de la navigation.

À la page 11,

[Français]

nous expliquons quel soutien nous pouvons fournir au comité. Si ce dernier accepte de tenir ces consultations, il pourra compter sur le soutien d'experts en la matière provenant de Transports Canada.

[Traduction]

Le comité voudra peut-être aussi tirer parti des travaux d'élaboration de politiques internes qui ont été effectués ces 18 derniers mois, essentiellement sous la direction de David. Nous avons préparé un document d'orientation qui trace les grandes lignes de notre proposition et dont, je crois, vous avez obtenu copie.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner. Nous sommes prêts à répondre à vos questions et à recueillir vos commentaires ou suggestions, mais, plus important encore, nous espérons que vous accepterez de relever le défi.

Le président: Merci, monsieur Grégoire.

Vous allez probablement vous rendre compte que de nombreux membres de ce comité considèrent qu'il est grand temps d'agir. Nous espérons donc pouvoir trouver un terrain d'entente. Je crois que nous avons tous une expérience personnelle de ce casse-tête. Vos propositions arrivent à point nommé.

Monsieur Zed.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais peut-être manquer de questions, mais, si nécessaire, je partagerai mon temps de parole avec M. Bell. Sinon, ce sera pour un autre tour.

Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui.

À ce stade-ci, auriez-vous des renseignements à nous communiquer sur ce que d'autres pays font dans ce domaine? De toute évidence, d'après ce que vous nous avez dit, le Canada accuse un retard étant donné qu'il n'a pas actualisé la loi depuis longtemps. Sommes-nous les seuls? D'autres pays se trouvent-ils dans la même situation? J'aimerais bien le savoir.

M. David Osbaldeston (gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables, ministère des Transports): Au cours de la dernière année, nous avons préparé un rapport sur les autres administrations qui ont des responsabilités et des mesures semblables aux nôtres. Aucune ne sont identiques. Je pense par exemple à la Norvège ou à la Garde côtière des États-Unis. Vous aurez accès aux conclusions de ce rapport.

M. Paul Zed: D'accord. D'ailleurs, à ce sujet...

M. David Osbaldeston: Pardon. Il ne s'agit absolument pas d'un rapport exhaustif, mais plutôt d'un échantillonnage. Il fournit des renseignements sur les responsabilités et les champs de compétence.

M. Paul Zed: Est-ce qu'il aborde également la question de la compétitivité du Canada dans le domaine de l'aquaculture, par exemple? Dans ma région, dans le Sud du Nouveau-Brunswick, on s'intéresse beaucoup à cette industrie. Ma circonscription et celle du ministre Thompson se trouvent d'ailleurs dans une zone où l'aquaculture occupe une place importante.

Je me demandais si vos comparaisons mettaient en lumière certains éléments entravant notre compétitivité dans cette industrie.

M. David Osbaldeston: Nous n'en parlons pas dans ce rapport. Nous n'avons pas effectué d'études internes. Toutefois, Saint John accueillera l'assemblée générale annuelle et la conférence de l'Association aquacole du Canada cette année.

Nous participons à la conférence sur la protection des eaux navigables. Il s'agit toujours d'un sujet brûlant. Nous siégeons également au comité du Groupe de travail sur l'aquaculture qui représente toutes les provinces. Les associations aquacoles et les administrations provinciales nous ont répété à maintes reprises que le système actuel ne fonctionnait pas bien.

Le principal problème, en ce qui a trait à la compétitivité dans le domaine de l'aquaculture, c'est la durée de validité du permis. En vertu de nos règlements, les permis sont valides cinq ans. Or, les représentants de l'industrie affirment — et nous avons un rapport à ce sujet — que c'est insuffisant pour obtenir l'appui financier et la période de récupération nécessaires pour lancer leurs activités.

Pour remédier à cette situation, il faut modifier la loi et le règlement.

• (1130)

M. Paul Zed: Merci.

Dans votre exposé, vous avez parlé d'un certain nombre de navires abandonnés. Pourriez-vous nous donner une idée du nombre de ces épaves au Canada, d'où elles se trouvent et de ce qu'il en coûterait pour les réparer ou les enlever?

M. David Osbaldeston: Non. Nous savons qu'il s'agit d'un problème, mais aucune étude, en ce moment, ne nous permet de bien en comprendre l'ampleur. Les administrations fédérales, provinciales et municipales se renvoient la balle. Nous ne sommes pas certains du nombre de ces navires, mais on en compte sûrement des milliers.

M. Paul Zed: Vraiment?

M. Marc Grégoire: Il y en a partout. Je navigue souvent, et j'en vois beaucoup. J'en ai vu dans des lacs. Il y a même un gros navire, plus long que cette pièce, qui a sombré dans la rivière des Outaouais. Si vous naviguez sur la rivière et que vous tournez à gauche sur un petit cours d'eau qui va vers le Nord, vers le casino, et qui n'aboutit à rien, vous verrez qu'un gros navire a coulé et a été laissé sur place. De nombreux câbles et objets divers ont été abandonnés là au fil du temps, et ils pourraient entraver la navigation. Nous avons perdu la

trace des propriétaires, et il est impossible de dresser l'inventaire de ces bateaux.

M. Paul Zed: Je me souviens du *Irving Whale*, dans les Maritimes. Le navire avait été abandonné près des côtes de l'Île-du-Prince-Édouard. Quant à savoir qui était responsable, les ministères des Transports et de l'Environnement se renvoyaient la balle.

Sûrement qu'au ministère de l'Environnement — qui doit également considérer que c'est un problème, comme tout le monde ici s'en doute — ou au ministère des Transports, quelqu'un a une idée de la situation. Plus important encore que les chiffres, y a-t-il beaucoup d'autres désastres environnementaux — le mot est fort — ou d'autres incidents concernant des bateaux, petits ou grands, dont notre comité, votre ministère ou la société en général devraient s'inquiéter?

M. David Osbaldeston: Il existe, au niveau fédéral, des organismes et des mécanismes d'intervention pour gérer les risques environnementaux associés aux épaves. En effet, aussitôt que celles-ci sont repérées, elles sont rapidement nettoyées.

Le problème réside dans le fait que la loi prévoit uniquement l'enlèvement des embarcations qui présentent des dangers pour la navigation.

Dans votre circonscription, par exemple, se trouvait le *Canima*, échoué dans la baie de Shediac. Il constituait une pollution visuelle permanente pour la collectivité. La province et le conseil municipal ont essayé de trouver une solution, puis nous ont demandé si nous pouvions nous en charger. L'épave reposait sur le sable, au milieu de la baie, ne causant aucun problème, mis à part qu'elle était hideuse et que la situation n'allait pas s'améliorer.

Avec ce genre de proposition, soit la création d'un mécanisme de recouvrement des coûts par l'imposition de frais et, par conséquent, la création d'un fonds d'enlèvement, nous aurions pu, par exemple, nous débarrasser du *Canima*. Si rien n'est fait... Les municipalités ou les particuliers en ont assez et, en pleine nuit, les épaves se retrouvent soudainement au beau milieu des voies navigables, où elles deviennent un danger. Ce n'est pas ce que nous voulons...

• (1135)

M. Paul Zed: Je voudrais poser deux autres courtes questions.

Le fonds dont vous parliez dans votre exposé fonctionnerait-il un peu comme la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires? Pourrions-nous nous approprier la portion non utilisée de cette caisse?

Si je comprends bien, il ne s'agit pas de fonds réservés. La caisse comprend un certain montant d'argent, contrairement au Compte d'assurance-emploi, qui fait partie du Trésor. Il s'agit de fonds distincts, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: Oui.

M. Paul Zed: Pourrions-nous puiser dans ces fonds, ou proposez-vous la création d'une nouvelle caisse? Est-ce une voie que le comité pourrait explorer?

Je crois que je n'ai plus de temps.

M. Marc Grégoire: Nous suggérons la création d'un fonds distinct. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires remplit un but bien précis. Si un pétrolier coule dans nos eaux, la facture pourrait être très salée. C'est pourquoi la Caisse existe.

Nous parlons ici d'un fonds plus modeste, quoique substantiel, qui serait totalement distinct. Il servirait à enlever les épaves et les objets qui ne polluent pas nécessairement, qui ne font que traîner. Il s'agit souvent de simples structures en bois très laides. Elles n'entravent pas la navigation et ne polluent pas.

Le président: Merci.

Je vous demanderais de bien vouloir déposer les études et les documents auxquels vous avez fait référence, afin que nous puissions en distribuer des copies. Je sais que vous en avez déjà mentionné quelques-uns.

Avant de passer à M. Laframboise, j'aimerais mentionner que je trouve incompréhensible que ces navires abandonnés puissent rester là. Si cela se produisait sur la terre ferme, toutes les administrations du pays ordonneraient aux responsables de nettoyer les dégâts. Pourtant, rien n'est fait.

M. Marc Grégoire: Il y en a un tout près d'ici.

Le président: Oui. Je trouve cela incroyable et franchement inacceptable.

M. Marc Grégoire: C'est pourquoi il faut réformer la loi.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Mes questions porteront sur la démarche. J'essaie de comprendre pourquoi vous voulez absolument qu'on fasse une tournée du Canada. Je veux bien, car je pense qu'on est rendus là. Vous savez que le dédoublement des compétences entre Québec et Ottawa a souvent été décrié. C'est un exemple où le Québec, par le biais de son ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, serait capable de donner beaucoup d'autorisations sans que le fédéral ait besoin d'intervenir. Il n'y a pas de problème et je pense qu'il y a accord au Québec pour qu'on modernise la loi.

Toutefois, il y a un problème. Je me réfère au tableau que vous nous avez fourni dans le document d'actualisation. Vous nous dites qu'en 2007, par exemple, vous avez reçu environ 5 000 demandes. Entre 2 500 et 2 800 d'entre elles ont été approuvées et certaines, moins de 1 000, ont nécessité des évaluations environnementales. Cela veut donc dire que 2 300 demandes n'ont pas été reçues ou n'ont pas été approuvées. Vous en avez reçu 4 500. Si elles n'ont pas été approuvées, est-ce parce que vous avez refusé quelques milliers de demandes?

[Traduction]

M. David Osbaldeston: Non. Je comprends pourquoi vous me posez cette question.

Même si les demandes sont reçues au cours d'une année donnée, dans certains cas, il faut plus d'un an pour les étudier et rendre une décision. C'est souvent ce qui se produit. Il faut parfois 18 mois, et même jusqu'à deux ans, pour de grands projets. D'autres demandes sont reçues le onzième mois de l'année, par exemple, mais ne seront approuvées que l'année suivante.

• (1140)

[Français]

M. Mario Laframboise: Il n'empêche qu'il faut examiner les demandes. À moins que votre tableau ne soit inexact, vous avez reçu 4 000 demandes en 1999 et 4 200 demandes en 2000. Cela veut dire que vous recevez toujours plus de demandes que vous n'en approuvez. Peu importe ce que vous me dites ou que ce soit sur deux ans, cela veut dire que vous en refusez beaucoup.

Le problème est simple. Vous voulez faire le tour du Canada et arrêter au Québec, mais si vous refusez de 1 000 à 2 000 demandes par année, cela veut dire que des groupes environnementaux me demanderont d'intervenir. Je me demande pourquoi vous voulez absolument qu'on aille réveiller tout ce monde. Ça ne me cause pas de problème, ça me fait plaisir, mais ce n'est pas vrai! Il y a des gens dans la liste de ceux que vous voulez que l'on consulte — des associations comme l'Association des transports du Canada et d'autres — que l'on peut faire venir ici, à Ottawa. Si on se déplace, il faudra entendre tout le monde, y compris ceux qui vous ont demandé d'intervenir. Ce sont souvent des groupes environnementaux.

Je veux bien faire une vraie tournée si c'est ce que veulent les conservateurs. C'est parfait, ça ne me cause pas de problème, mais on entendra tout le monde. Le problème est que si on reçoit 4 000 demandes et que l'on en refuse 2 000, cela veut dire que des gens voulaient que vous interveniez et qu'ils sont contents de votre intervention.

M. Marc Grégoire: Les deux camps font des pressions sur nous au sujet de cette loi. Les gens qui veulent construire des installations exercent beaucoup de pressions; ils se plaignent qu'on ne procède pas assez rapidement. Certains groupes d'environnementalistes qui utilisent cette loi à des fins environnementales plus qu'à des fins de projet font également des pressions. Les opposants vont utiliser ce véhicule pour s'opposer aux projets qui nécessitent une évaluation environnementale.

Il y a un certain nombre de refus, mais il y a aussi un certain nombre de demandes qu'on retourne aux demandeurs en leur disant qu'ils ne sont pas tenus de faire une demande pour ce projet, puisque celui-ci a été classé comme ne nécessitant pas de décision de notre part.

À cet égard, on a publié un certain nombre de dépliants, qu'on transmettra au comité, sur les politiques prises en vertu du paragraphe 5(2) de la loi. On a établi des classes d'exemption depuis quelques années. Les gens ne connaissent peut-être pas l'existence de ces classes au moment où ils font une demande pour construire un quai à leur chalet. On leur dit qu'ils ne sont pas tenus de faire une demande s'ils respectent les normes pour ce genre d'ouvrage; par exemple, s'il est plus petit que telle ou telle dimension, s'il est situé à une certaine distance du terrain du voisin, s'il ne va pas plus loin qu'un certain nombre de mètres de la rive, etc.

Par contre, plusieurs projets s'étirent sur plusieurs années et n'aboutissent pas. Certains projets pour lesquels on reçoit des demandes ne se concrétisent jamais. Il arrive fréquemment qu'on reçoive des demandes pour construire quelque chose, mais que cela ne se réalise pas, de sorte que les statistiques n'en tiennent pas compte.

Il y a trois catégories: les projets refusés, les projets qui ne nécessitent pas de demande et les projets prolongés ou retirés par la personne qui soumet la demande.

M. Mario Laframboise: Je n'ai aucune objection à ce qu'on redéfinisse les eaux navigables de responsabilité fédérale. Les provinces et, souvent, les municipalités, doivent respecter des normes par rapport à certains types de projets. Mais il n'est pas nécessaire de faire le tour du Canada pour faire cela. C'est ce qui me pose problème. Vous nous demandez de mener une vaste opération, alors que le document que vous avez déposé a très bien cerné les problèmes. Vous avez même présenté des recommandations pour chacun des problèmes. Donc, vous seriez déjà prêts à déposer un projet de loi.

M. Marc Grégoire: On pourrait nous-mêmes rédiger un projet de loi et le déposer, bien entendu, mais la pratique veut qu'on fasse une consultation très large sur chaque projet de loi déposé.

M. Mario Laframboise: Ah, oui? C'est la pratique? Ah, ah!

M. Marc Grégoire: Oui, pour nous, c'est la pratique. Par exemple, la Loi sur l'aéronautique, un des derniers projets de loi que vous avez examinés, a fait l'objet d'une consultation très large au Canada, soit auprès de plus de 700 groupes différents.

M. Mario Laframboise: Oui, mais elle n'a pas été faite par le comité.

M. Marc Grégoire: Non, mais consulter est une pratique courante. Ce n'est pas à nous de dicter de quelle façon le comité entreprendra une consultation. Le comité peut décider de mener toutes ses consultations en convoquant des gens au comité ou il peut décider de faire une tournée du Canada. C'est son choix. En ce qui me concerne, les deux options sont très valables. Je suis certain que les gens se déplaceraient partout au Canada pour venir au comité.

Si vous décidiez de faire une tournée à travers le pays, comme on l'a fait dans le cadre des différents projets de loi récents, on pense que vous pourriez avoir à aller jusqu'à une trentaine d'endroits différents au Canada, dans le cas de ce projet de loi. C'est peut-être trop pour le comité, mais ce n'est pas à moi d'en juger. Toutes les options sont valables.

• (1145)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Masse.

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

À la lumière des statistiques, quel pourcentage de demandes rejetez-vous?

M. David Osbaldeston: Je ne connais pas le pourcentage précis, mais je voulais aborder ce point. En fait, nous refusons très peu de demandes; le taux est donc extrêmement faible. Je n'ai toutefois pas le chiffre exact. Nous essayons de trouver des façons de favoriser l'utilisation partagée des voies navigables. Par conséquent, nous collaborons avec les promoteurs, mais également avec les Canadiens qui veulent tout simplement construire un ponton devant chez eux, pour trouver des solutions sécuritaires. Je suis fier de vous annoncer que, grâce à l'expertise de nos agents, nous y arrivons généralement.

M. Brian Masse: D'accord, mais si c'est le cas, comment expliquez-vous les statistiques? Vous dites qu'en 2002 et 2003, par exemple, vous n'avez traité que la moitié des demandes. Qu'est-il advenu des autres?

M. David Osbaldeston: Je le répète, certaines sont reportées à l'année suivante, tandis que nous en recevons de nouvelles.

M. Brian Masse: Toutefois, si on analyse votre graphique, on voit que cela ne fonctionne pas parce que vous ne rattrapez jamais le retard. Même si vous reportez de deux ans le traitement de certaines demandes, selon les données, vous ne regagnez jamais le terrain perdu.

M. David Osbaldeston: Je suis entièrement d'accord avec vous.

En fait, tous nos clients et les groupes d'intervenants ont soulevé deux points précis. Depuis les gouvernements provinciaux jusqu'aux administrations municipales, en passant par les particuliers qui veulent construire un ponton devant leur chalet, tous dénoncent les retards. En général, ceux-ci...

M. Brian Masse: Ce n'est pas ce que je vous ai demandé.

Ma question porte sur vos statistiques, qui ne semblent pas exactes. Si on suit votre logique, selon laquelle vous vous occupez de tous les dossiers et vous trouvez une solution dans la majorité des cas, étant donné le nombre de demandes que vous recevez chaque année, même si vous reportez leur traitement d'un an ou deux, le compte n'y est pas.

En ce moment, combien de demandes le ministère ne peut-il pas traiter en raison du manque d'effectif? Peut-être que j'obtiendrai une meilleure réponse en vous posant la question de cette façon.

M. David Osbaldeston: Je n'ai pas ces données ici, mais je peux vous dire que la deuxième préoccupation exprimée par tous nos clients et notre personnel concerne l'arriéré. La situation est grave, puisqu'elle cause tous ces retards. Chaque agent doit traiter plus de 100 dossiers par année.

M. Marc Grégoire: Nous vous ferons parvenir de plus amples renseignements à ce sujet.

M. Brian Masse: Oui, parce que c'est insensé. Si vous recevez deux fois plus de demandes, elles ne font que s'accumuler, mais ce n'est pas ce qu'on voit ici.

J'aimerais maintenant parler des niveaux de dotation. À combien se chiffre votre effectif actuellement? Combien d'agents s'occupent de ce processus?

M. David Osbaldeston: Nous avons environ 40 agents, répartis dans tout le pays, capables de prendre ce genre de décisions et de signer les documents d'approbation.

M. Brian Masse: Et combien étaient-ils en 2000?

M. David Osbaldeston: Environ 35.

M. Brian Masse: Trente-cinq. Donc, entre 2000 et 2007, vous avez engagé cinq agents.

Je comprends qu'il faille actualiser la loi, mais ne serait-il pas plus logique, pour faire avancer les dossiers, d'accroître le nombre d'agents afin de pouvoir répondre à la demande? Cette solution permettrait de clore beaucoup plus rapidement certains des dossiers faciles à régler. Cela me semble évident.

Si vous avez engagé moins d'une personne par année entre 2000 et 2005, j'ai l'impression que le public n'en a pas pour son argent.

M. Marc Grégoire: Premièrement, ce programme ne relève pas de Transports Canada depuis 2000. Je crois que nous en étions chargés avant 1995, mais il a été transféré à Pêches et Océans cette année-là, et il nous est revenu en 2003.

M. David Osbaldeston: Oui, en 2003.

• (1150)

M. Marc Grégoire: Il a donc été transféré à Transports Canada en 2003.

Je crois que nous...

M. Brian Masse: Même si on prend 2003 comme année de référence, vous avez engagé une personne par année depuis, puisque vous n'avez embauché que cinq agents.

M. Marc Grégoire: Nous essayons d'utiliser nos ressources le plus efficacement possible et, par ces brochures, nous essayons de réduire la pression exercée sur nos inspecteurs, afin que ces derniers puissent mettre l'accent sur les ouvrages les plus importants.

M. Brian Masse: Avez-vous demandé au ministre d'accroître votre effectif? Avez-vous présenté une requête en ce sens?

M. Marc Grégoire: Normalement, nous discutons des ressources à l'interne. Elles sont attribuées après comparaison entre les différentes priorités concurrentes au sein du ministère.

M. Brian Masse: Je comprends, mais le ministère a-t-il demandé au ministre d'augmenter son personnel afin de mieux gérer la situation?

M. Marc Grégoire: Au fil des années, nous avons présenté des requêtes de différentes façons à divers organismes au sein de Transports Canada, mais je ne pensais pas que nous étions ici pour débattre précisément de notre budget.

M. Brian Masse: D'après ce que je peux voir, il faudrait plus de ressources pour clore rapidement certains dossiers, mais vous n'y avez pas accès. Si c'est effectivement le cas, je crois que nous devrions en discuter tandis que nous nous penchons sur...

M. Marc Grégoire: Monsieur, ajouter une série d'inspecteurs ne résoudra pas le problème. Là n'est pas la solution. Dans tout le pays, un seul groupe doit manifestement obtenir davantage de ressources, et c'est celui responsable des évaluations environnementales. D'ailleurs, nous étudions déjà diverses options.

M. Brian Masse: En attendant que la loi soit modifiée, ne serait-il pas utile d'accroître le nombre d'inspecteurs pour venir à bout de

l'arriéré? Vous dites simplement qu'il est acceptable que les gens attendent jusqu'à deux ans parce que nous n'avons pas les ressources nécessaires. Je veux dire qu'il y a deux...

M. Marc Grégoire: Non. Nous pensons qu'il est plus efficace d'inclure là-dedans davantage de ces politiques et d'exclure d'autres ouvrages. Par exemple, nous travaillons actuellement à de nouvelles politiques, dont nous espérons avoir rédigé la version finale dans quelques mois, afin d'apporter un soutien en ce qui concerne les ouvrages réalisés sur des propriétés d'agriculteurs.

Aujourd'hui, si un agriculteur souhaite construire un petit pont au-dessus d'un ruisseau où il y a de l'eau l'été seulement, il doit demander une évaluation environnementale...

M. Brian Masse: Je peux comprendre la nécessité d'une révision de la loi pour les diverses raisons que vous avez invoquées, mais encore une fois, faire adopter une loi, tenir des consultations et faire attendre les gens pour cette raison, au lieu d'affecter davantage de personnel à l'élimination de l'arriéré...

Nous le faisons couramment, au besoin, dans d'autres types de ministères, notamment celui de l'Immigration. Du côté de l'assurance-emploi, on a augmenté les effectifs pour au moins mettre fin aux arriérés. Ce que vous dites, maintenant, c'est qu'en attendant que la loi change, vous ferez attendre les gens.

M. David Osbaldeston: En ce moment, nous révisons notre programme en collaboration avec notre groupe d'évaluation environnementale et notre groupe de consultation des Autochtones — car comme vous pouvez le constater en voyant notre paperasse, nous interagissons tous les trois dans pratiquement tous les dossiers — pour déterminer comment, avec les ressources actuelles, nous pouvons nous acquitter de nos responsabilités envers les Canadiens de la manière la plus efficace et efficiente possible.

Pour ce qui est du recrutement, embaucher le nombre d'employés requis pour traiter cette charge de travail nous prendrait un an ou un an et demi. Or, si la loi est changée, cette charge ne tiendra plus. Une fois la loi modifiée, nous n'aurons plus besoin de ce personnel supplémentaire. Il nous faut un effectif raisonnable pour faire ce que les Canadiens attendent de nous et pour assumer les nouvelles responsabilités que la loi nous imposerait.

M. Brian Masse: Je ne dis pas le contraire; mais la réalité, c'est que s'il est possible que la loi soit adoptée rapidement, elle pourrait aussi ne pas l'être du tout. C'est une bonne chose que vous vous tourniez vers d'autres types de mécanismes pour améliorer la situation, mais je trouve difficile à croire que... C'est une dotation en personnel qu'il faudrait pour qu'on puisse avancer dans le système.

J'aimerais passer rapidement à une autre question...

Le président: En fait, je vais devoir vous arrêter là.

Nous allons maintenant entendre M. Shipley.

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

Merci également aux témoins de leur présence.

Je suis heureux de savoir que vous avez travaillé dans l'ombre pendant un an et demi environ et que le ministre a pris l'initiative. Très franchement, nous savons tous, ici, qu'il faut faire quelque chose avec cette loi vétuste que nous avons devant nous.

Je m'interroge un peu au sujet de la procédure. Je viens de l'Ontario. Par le passé, j'ai été agriculteur, mais aussi maire. Je peux vous dire que dans les deux cas, il y a un niveau de frustration assez élevé. Il ne s'agit pas nécessairement de la compréhension des gens à l'égard de la loi sur les voies navigables, mais du renvoi au ministère des Pêches et des Océans, qui tente de suivre cette loi particulière.

Pourriez-vous nous expliquer un peu la procédure? Ce que nous tentons de faire, ici, c'est de comprendre le chevauchement des tâches qui existe et qui est à l'origine des coûts élevés des projets en raison des retards. Très franchement, nous sommes tous ici pour comprendre les préoccupations relatives aux responsabilités à l'égard de l'environnement. Nous ne pouvons balayer cela sous le tapis. Ce sera un problème, et ces préoccupations relatives à l'environnement devront être abordées.

Pourriez-vous nous donner quelques explications? Nous avons les municipalités, les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral, lequel est responsable des transports et du MPO. Pourriez-vous nous en dire davantage sur le processus, aux fins du compte rendu? Peut-être les gens pourront-ils comprendre, en bref, la procédure que nous appliquons et la manière de la simplifier.

• (1155)

M. David Osbaldeston: Certainement. Une demande ayant un quelconque objet nous arrive... Est-ce bien de cette procédure que vous parlez, monsieur Shipley?

M. Bev Shipley: Oui.

M. David Osbaldeston: Une demande parviendra au ministère qui est potentiellement responsable. Elle pourra d'abord être soumise à Pêches et Océans parce que le promoteur sait, ou se préoccupe du fait qu'un habitat du poisson est touché. La majorité de ce qu'on construit dans l'eau touche un habitat du poisson. Dans le cas des pipelines, la demande pourra être présentée à l'Office national de l'énergie, où un avis initial de projet sera fourni. Nous l'appellerons simplement un avis de projet, par opposition à une demande.

En tant que ministères, nous partageons l'information entre nous. Ces ministères qui reçoivent la demande examineront la proposition de projet; ils constateront qu'un certain nombre d'autres ministères seront visés et devront y jeter un coup d'oeil. Puis on renverra ces demandes aux ministères intéressés. On pourra le faire en passant par la procédure de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, l'ACEE, ou encore en transmettant l'information d'un organisme de réglementation à l'autre. Nous collaborons assez étroitement avec Pêches et Océans.

Une fois que les ministères auront en main ces documents, chaque organisme de réglementation examinera son pouvoir de législation en vertu de sa législation particulière. Dans notre cas, il s'agirait de préoccupations relatives à la navigation et de déterminer si le projet représente une ingérence importante ou minime au chapitre de la navigation et, selon son objet, si nous pouvons trouver une façon de donner le feu vert au projet et de l'approuver sous certaines conditions. Si possible, nous délivrons l'approbation. Dans le cas contraire, l'approbation n'est pas accordée.

Tandis que nous accomplissons ce travail, si une évaluation environnementale est requise, l'agence d'évaluation environnementale participera — en ce qui a trait à l'annonce de l'exigence relative à une évaluation environnementale, de même qu'à l'information

concernant l'examen de ces documents — et le ministère des Pêches étudiera les préoccupations au sujet de l'habitat du poisson qui sont associées au projet. D'autres ministères pourraient être impliqués également, selon le projet.

Tous ces éléments, qui seront finalement réunis sous un indicateur d'évaluation environnementale ou une évaluation environnementale, tel que demandé ou exigé, auront une issue positive ou négative. Dans notre cas, nous obtiendrions les résultats de cette évaluation environnementale sur demande. Si elle avait un résultat négatif, nous ne pourrions légalement, aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, délivrer notre approbation. En cas de résultat positif et de capacité de navigation, sous certaines conditions, nous délivrerions une approbation. C'est généralement le cours normal des choses. Le ministère des Pêches et des Océans émet lui aussi une lettre d'autorisation ou d'autres documents associés aux pêcheries. Tout cela sera mis ensemble pour le promoteur.

Il y a certainement autour de quatre ou cinq ministères distincts qui doivent simultanément prendre une décision ou faire un examen. Nous espérons, en vertu d'une nouvelle loi — et je crois qu'on le précise dans notre document d'orientation — pouvoir commencer à déléguer certaines responsabilités pour ce qui est d'assumer ces fonctions.

Alors que nous étions avec Pêches et Océans, il y a un certain temps, avant 2003, c'est ce que nous avons commencé à faire en donnant une formation réciproque à nos fonctionnaires respectifs. Nous pouvions effectuer certaines évaluations de l'habitat pour eux, alors qu'eux pouvaient faire pour nous des évaluations sur la navigation, dans le cas de petits projets où des compétences étendues et des connaissances de base n'étaient pas nécessaires; et en fonction de certains critères, nous assurions une formation mutuelle.

Maintenant, dans notre ministère, nous avons transformé cela en politiques sur les ouvrages secondaires. Nous demandons en fait aux promoteurs de réaliser eux-mêmes leur évaluation dans certaines régions. Mais nous espérons qu'avec la nouvelle loi, tel que précisé dans notre document d'orientation, nous aurons la possibilité de déléguer certains pouvoirs à d'autres organismes, comme à des agents des pêches et peut-être quelques inspecteurs municipaux. Nous ne savons pas exactement à quel degré nous nous en chargerions. C'est une chose dont il faudrait discuter, et pour laquelle il faudrait effectuer des consultations.

À l'heure actuelle, nous n'avons pas le pouvoir d'agir ainsi au sens de notre loi. Elle ne prévoit pas ce pouvoir parce qu'en 1882, au moment de son élaboration, cela ne se faisait tout simplement pas.

• (1200)

M. Bev Shipley: Pourrait-il y avoir une délégation des pouvoirs non seulement aux municipalités, mais également aux provinces et territoires afin de véritablement réduire le chevauchement des tâches?

M. David Osbaldeston: Personnellement, je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait se faire, s'ils sont prêts à s'en charger. Je pense que le plus grand obstacle, dans un sens, est notre législation, et la dernière modification, l'amendement, ne le permet pas. Nous serions très contents d'agir ainsi.

En fait, nous travaillons main dans la main avec de nombreux organismes. Des associations comme l'industrie forestière ou le secteur pipelinier s'autorèglementent dans certaines régions et font régulièrement leurs propres évaluations au nom d'autres organismes de réglementation. Nous serions prêts — et on nous en a fait la demande — à nous charger d'une certaine partie de ce travail, mais en vertu de notre loi, nous n'avons tout simplement pas le mécanisme à cette fin.

M. Bev Shipley: Un peu plus tôt, vous avez parlé des projets hautement prioritaires. Certains d'entre eux pourraient ne pas être associés à des projets agricoles ou municipaux de plus petite envergure, et ne pas être aussi importants pour les personnes ou municipalités concernées. J'ai l'impression qu'ils ne sont pas placés très haut sur la liste des priorités. Comment s'en occupe-t-on? Mon évaluation de la situation est-elle juste?

M. David Osbaldeston: C'est là la source de la frustration d'un agriculteur qui souhaite installer un caniveau pour un drainage d'un champ à l'autre, ou encore celle de la municipalité qui éprouve beaucoup de difficultés et veut simplement réparer un pont.

Je ne comprends pas pourquoi, dans notre loi, nous traiterions une passerelle à piétons qui enjambe le ruisseau d'un terrain de golf sur le même pied d'égalité que le pont de la Confédération qui se rend à l'Île-du-Prince-Édouard. Pourquoi les soumettrions-nous à la même procédure? Cela n'a pas de sens. Dans une veine similaire, la même procédure est requise pour ce caniveau qui relie les champs de deux fermiers.

Comment y fait-on face maintenant? Pour les petits projets, la majorité des gens ne présentent pas de demande. Cela donne lieu à une violation de la loi. Donc, au sens de la loi, leurs ouvrages sont illégaux et ces gens sont des criminels. Et je ne dis pas cela à la blague.

Le problème, c'est que nous ne voulons pas nous occuper des petits ouvrages. Nous croyons qu'en ce qui concerne les ouvrages mineurs, si l'on dit aux gens comment s'y prendre, ils le feront correctement dès le départ. Mais si ce n'est pas le cas, nous voulons être en mesure d'agir. Si nous découvrons un problème à la suite de plaintes ou d'une inspection de notre part, il faut que nous soyons en mesure d'intervenir et d'appliquer la réglementation pour veiller à ce qu'on corrige et sécurise le tout. C'est ainsi qu'il faudrait procéder.

M. Bev Shipley: Oui; nous ne voulons pas de réparations approximatives.

M. David Osbaldeston: Non.

Le président: Merci. Je pense qu'il y a un certain consensus, ici. Monsieur Maloney.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Nous partageons beaucoup d'eaux limitrophes avec les États-Unis. Les changements doivent-ils être faits en coordination avec les États ou le gouvernement fédéral des États-Unis? Avons-nous à les consulter et à nous assurer que ce que nous faisons n'entre pas en conflit avec leurs pratiques?

M. David Osbaldeston: Ce serait nécessaire. Vous avez raison; notre frontière commune traverse des zones comme celles de la Voie maritime du Saint-Laurent ou des Grands Lacs. Nous avons des passages frontaliers qui traversent ces cours d'eau, et qui font l'objet d'une réglementation.

Une nouvelle loi sur les ponts et tunnels internationaux est en vigueur, et est pertinente à cet égard. Il faudrait l'examiner et informer les Américains de ce que nous faisons.

M. John Maloney: Qu'arriverait-il en cas de conflit?

M. David Osbaldeston: Je doute que cela arrive, mais dans un tel cas, nous devrions le régler. C'est ce que nous devons savoir en ce qui a trait à toute proposition de changement à la législation. Nous devons mettre ces aspects en lumière.

M. John Maloney: Je m'intéresse aux définitions et à vos listes d'inclusion et d'exclusion. Vous avez une exemption pour les « ouvrages mineurs ». Y a-t-il un moyen définitif de déterminer ce que sont un « ouvrage mineur » ou une « voie navigable »?

• (1205)

M. David Osbaldeston: La proposition serait d'inclure toutes les eaux canadiennes dans cette loi. Il y a une raison à cela: en ce moment, il faut du temps pour déterminer en quoi consistent les eaux navigables. Il faut faire une évaluation de la navigabilité, et le critère de navigabilité n'a jamais été clairement défini.

À l'heure actuelle, conformément à la décision des tribunaux, si on peut faire flotter un canoë ou un kayak sur un cours d'eau, peu importe sa distance ou sa longueur, il est navigable. Et s'il s'agit d'un cours d'eau artificiel, il est navigable également.

Alors si je fermais la porte, et si nous remplissions la moitié de cette salle d'eau et y faisons flotter un canoë, nous aurions là un cours d'eau au sens de cette loi, ce qui est ridicule.

M. Marc Grégoire: Faisons-le.

M. David Osbaldeston: Donc, pour le terme « navigable », je n'ai pas de bonne définition. Celle que nous avons maintenant, et qui a été établie par les tribunaux, ne fonctionne pas. En fait, elle cause une bonne partie de ces arriérés, car elle vise des eaux qui doivent être déterminées navigables, mais aussi beaucoup d'eaux que nous savons non navigables. Mais nous devons le prouver pour pouvoir dire: « Vous n'avez pas à venir vérifier ».

Je suis navré; quel était le deuxième élément de votre question, déjà? Il s'agissait d'une définition, et cela m'a sorti de l'esprit.

M. John Maloney: Comment détermineriez-vous qu'un projet constitue un ouvrage mineur, qui ferait l'objet d'une exemption?

M. David Osbaldeston: Nous définirions le terme « ouvrage mineur » selon un ensemble de critères particuliers. Actuellement, il revêt plutôt le sens d'un projet dont le sort est prédéterminé — un ouvrage qui sera approuvé pourvu qu'on le construise d'une façon particulière et dans un type d'eau particulier.

M. John Maloney: Vous incluez toutes les voies navigables canadiennes. Mais en quoi cela nous éloigne-t-il du cas où l'on a un petit ruisseau sur lequel on fait un peu de canoë?

M. David Osbaldeston: On commencera alors à éliminer certains cours d'eau au moyen de listes d'exclusion. Autrement dit, je sais que dans le ruisseau Red Tail, par exemple, en Saskatchewan, il y a uniquement un ruissellement en cas de fortes pluies, et qu'en effet, au cours de ces averses, il pourrait probablement accueillir un canoë, mais personne ne fera 600 milles pour se rendre au ruisseau Red Tail afin d'y faire du canoë pendant les deux heures où il y a suffisamment d'eau pour cela. Dans ce cas très précis, on n'a pas besoin d'inclure le ruisseau Red Tail à la liste d'exclusions, et c'est là une liste de type « ne s'applique pas ».

Vous pourriez également inscrire « ne s'applique pas » sur la liste en ce qui concerne certaines portions de voies navigables. Je ne pense pas que quiconque construira un débarcadère ou un radeau au milieu des rapides Deschênes, mais nous pourrions mentionner précisément: « ne s'applique pas » parce qu'il n'y a pas de navigation sur ces rapides. Ce n'est qu'un exemple.

M. John Maloney: N'est-ce pas une tâche colossale que d'exclure précisément des ruisseaux, rivières, rapides, etc. particuliers d'un bout à l'autre du pays?

M. David Osbaldeston: Pas si vous utilisez un ensemble raisonnable de critères et nous travaillons d'ailleurs actuellement à l'élaboration d'une politique en ce sens pour les ouvrages secondaires. On y établit différents critères: sinuosité, profondeur, largeur et quantité de bois mort y circulant.

Nous voulons d'abord exclure les cours d'eau de très petite taille. Il s'agit, par exemple, de ceux actuellement utilisés par les entreprises forestières qui vont faire des coupes dans un secteur chaque printemps et construisent 3 000 ponts temporaires au-dessus de ces petits ruisseaux que personne n'a jamais emprunté en canot ou en kayak et que personne ne voudra jamais utiliser parce qu'il faut tellement de temps pour s'y rendre. En vertu de la loi actuelle, on doit présenter une demande et obtenir une approbation pour chacun de ces ouvrages, ce qui exige beaucoup de temps.

Il convient d'établir des critères adéquats dès le départ et c'est la raison pour laquelle nous collaborons avec l'Association des produits forestiers du Canada, l'Association des transports du Canada et d'autres associations pour nous assurer que les critères établis sauront bien définir les cours d'eau très mineurs de ce type de manière à pouvoir commencer à en dresser la liste. On parle ici de cours d'eau qui ne sont pas propices à la navigation, sur lesquels personne ne souhaite naviguer ni ne voudra le faire dans un avenir prévisible.

M. John Maloney: Pourquoi allons-nous exclure les administrations portuaires?

M. David Osbaldeston: Il faut préciser d'entrée de jeu que les administrations portuaires sont déjà exemptées de l'application de notre loi, conformément aux dispositions de la loi qui les régit lorsqu'elles se chargent elles-mêmes de la construction des ouvrages. Dans la situation actuelle, nous intervenons lorsqu'un locataire décide de construire un quai, car il doit alors s'adresser à nous pour obtenir l'approbation. Nous estimons toutefois que l'administration portuaire devrait être celle qui s'occupe des questions de navigation et d'échanges économiques à l'intérieur de ses limites. L'administration portuaire ne fera certes rien pour nuire à la navigation, car elle entraverait par le fait même ses propres affaires et objectifs; laissons-la donc s'occuper de ses propres intérêts à l'intérieur de sa zone portuaire, y compris en ce qui concerne ses locataires.

• (1210)

M. John Maloney: Vous avez parlé d'un problème de champs de compétences relativement aux épaves abandonnées dans les cours d'eau. En établissant un fonds à partir des droits prélevés, prenons-nous en charge cette responsabilité? Sinon, où nous situons-nous exactement? Est-ce que cela relève de notre compétence, ou voulez-vous simplement éviter les coûts associés au retrait de ces épaves?

M. David Osbaldeston: Nous soutenons — pour des considérations financières, je crois — que cela ne relève pas de notre compétence. Encore là, la désuétude de la loi... cela n'est pas défini.

Les autres instances viennent nous dire: « Vous êtes responsables de l'élimination des obstacles et des risques pour la navigation. » Lorsque nous soutenons qu'il ne s'agit pas d'un obstacle, qu'il n'y a aucun risque, que l'épave n'est pas dans la voie navigable, on nous répond: « C'est un obstacle pour nous, un obstacle visuel, et cela représente un risque pour nous lorsque nous profitons de la plage, alors venez faire le nécessaire. » L'argumentation se poursuit dans cette zone grise.

Nous voudrions pouvoir cesser d'argumenter ainsi. Notre volonté en ce sens se confirme d'autant plus lorsque nous commençons à recevoir des menaces et lorsque nous voyons de telles épaves être déplacées des plages vers les cours d'eau où elles deviennent des obstacles à la navigation, ce qui nous oblige à venir les enlever. Personne ne sort gagnant de telles situations.

Il serait donc grand temps de prendre les mesures qui s'imposent. Nous reconnaissons que ces épaves peuvent effectivement présenter des risques — comme le Canima dans la baie de Shediac, et je pourrais vous en citer bien d'autres un peu partout au pays — alors, nettoyez nos cours d'eau. Nous sommes responsables de la sécurité de la navigation et tant que nous aurons les moyens financiers de le faire...

Nous n'avons rien contre l'idée de nous en charger, mais personne n'a jamais obtenu le financement requis à cette fin ni ne s'est vu convié cette responsabilité par voie législative.

Soit dit en passant, je ne parle pas ici uniquement des épaves abandonnées sur les rivages ou dans les bassins des ports qui bloquent l'accès aux quais de la côte Est. Je parle également des accidents qui se produisent. Dans la rivière des Outaouais, à l'embouchure du Richelieu, un navire-citerne a coupé en deux un voilier à coque de béton dont les deux moitiés ont coulé à pic. Malheureusement, il y a eu des pertes de vie. Reste quand même qu'il est très coûteux d'aller sortir de l'eau de tels débris qui bloquaient l'embouchure de la rivière Richelieu et pouvaient présenter un risque très élevé pour la navigation.

Nous ne disposons d'aucun financement réservé expressément pour ce genre d'opérations actuellement. On demande sans cesse où nous allons trouver les fonds nécessaires. Si nous avions un fonds consacré à l'enlèvement des obstacles à la navigation, nous pourrions prendre des dispositions sur-le-champ pour sortir de l'eau les épaves en pareil cas. Il faut bien dire que la sécurité de la navigation est notre priorité.

Le président: Merci.

Cela me rappelle un peu les stations-service abandonnées où les réservoirs sont toujours enfouis. Les autorités de l'environnement s'adressent alors au propriétaire initial pour qu'il défraie une grande partie des coûts.

Proposez-vous que le gouvernement absorbe les coûts de ces opérations?

M. David Osbaldeston: Absolument pas. Nous nous tournons toujours d'abord vers les propriétaires. Même lorsqu'il faut procéder à l'enlèvement de toute urgence, comme pour les deux moitiés du voilier dont je viens de parler, on traite par la suite avec l'assureur. Si on ne peut pas le faire au départ, on intervient subséquemment pour récupérer les coûts.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur Grégoire. Bonjour, monsieur Osbaldeston, que je vois pour la première fois. C'est un plaisir de vous rencontrer.

Je voudrais aborder un cas particulier, à titre d'exemple, qui préoccupe des résidents de ma circonscription, soit la construction d'un pont sur la rivière des Milles-Îles, le pont de l'autoroute 25. Il s'agit d'un projet d'envergure dont on discute depuis plusieurs années au Québec.

Des audiences publiques ont été menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, au Québec. À travers les branches, j'ai appris que le ministère des Pêches et des Océans était aussi préoccupé par l'approbation de ce projet, justement en raison de l'habitat de certains poissons. Il était question de déplacer une frayère à esturgeons. J'ai su, de ce ministère, qu'il doit faire une étude environnementale qui n'est pas encore complétée parce qu'il n'a pas eu tous les renseignements de la part du promoteur du projet.

J'ai appris seulement aujourd'hui l'existence de la loi dont on parle, par l'intermédiaire d'un avis public du ministère des Transports paru le 14 décembre 2007 à l'effet que le ministère des transports du Québec vous demandait l'autorisation de réaliser ce projet. Je suppose donc que cette demande fait partie des projets qui ne sont pas mentionnés dans vos tableaux et qui sont sûrement à l'étude. Vous parliez de ceux qui ont été déposés le 11^e mois de l'année, mais celui-là a été déposé au cours du 12^e mois de l'année.

• (1215)

M. Marc Grégoire: Ça doit être...

M. Robert Carrier: Il doit être...

M. Marc Grégoire: Il doit être parmi les demandes reçues.

M. Robert Carrier: Oui, oui, exactement. C'est ce que je comprends, sauf que ça ne répond pas à toutes mes questions, parce que c'est publiquement connu que les travaux en rivière commenceront au mois de mars, donc dans un mois.

Je n'ai jamais pu avoir de confirmation de l'acceptation du projet par le ministère des Pêches et des Océans et j'apprends maintenant que votre ministère l'étudiera également, et que vous ferez également des études et des évaluations environnementales. Il me semble que beaucoup de fonctionnaires travaillent à ce projet, sans qu'on sache trop qui est responsable de quoi ni à quel moment les approbations seront fournies.

Au sujet de ce projet, vous sembliez dire plus tôt que vous aviez tout de même une certaine collaboration, entre ministères, du gouvernement fédéral. Je suppose que le ministère des Pêches et des Océans vous a déjà informés de ce projet avant le 14 décembre dernier et que vous avez commencé à l'alimenter de vos observations.

J'aimerais obtenir certaines réponses ou précisions quant à ce projet en particulier qui me préoccupe directement.

M. Marc Grégoire: On ne peut pas vous donner de précisions sur ce projet particulier aujourd'hui, mais on peut certainement faire parvenir cela au greffier du comité dans les jours qui suivront. Mais comme l'a expliqué David plus tôt, la procédure peut réunir un grand nombre de ministères, soit quatre ou cinq.

Dans le cas que vous mentionnez, Pêches et Océans aurait à donner une autorisation en ce qui concerne la frayère à esturgeons, afin de s'assurer de respecter la loi sur l'habitat des poissons. Je ne me souviens pas du titre exact en français, mais c'est de cette loi qu'il s'agit. Une étude d'impact environnemental doit être faite parce que le projet requiert un permis fédéral. L'impact environnemental doit être aussi étudié. C'est la même chose pour nous. Lorsqu'on doit donner un permis, même si c'est un projet provincial, ça déclenche une étude d'impact environnemental. Mais on ne va pas donner une réponse au sujet de l'aspect de la navigation avant d'avoir eu une réponse au sujet de l'aspect de l'environnement.

On peut faire des recherches pour vous auprès de la région du Québec. Ce sont nos collègues de la région du Québec qui coordonnent ce projet, sans aucun doute. Autrement, vous pouvez

vous adresser, s'il s'agit d'un projet particulier, directement à la région du Québec pour avoir les détails à ce sujet.

M. Robert Carrier: J'aimerais quand même obtenir une certaine réponse de la part du ministère des Transports concernant l'étude environnementale dont vous parlez. Je pense que c'est important.

Est-ce que, au moins, une seule étude environnementale est faite pour les deux ministères, ou est-ce que chaque ministère procède à sa propre étude?

M. Marc Grégoire: Non, la plupart du temps, il y a seulement une étude environnementale, à laquelle toutes les parties collaborent.

M. Robert Carrier: Donc, je pourrais obtenir une réponse, un suivi de ce projet rapidement?

M. Marc Grégoire: Au sujet du suivi, oui. Je ne sais pas si ces études sont terminées, mais on va vous faire rapport de l'état de l'avancement.

M. Robert Carrier: On peut se poser des questions, étant donné que c'est un projet qui fonctionne allègrement au Québec et que tout semble être accepté puisqu'on a annoncé le début des travaux au mois de mars.

Est-ce que vous en êtes conscients? Est-ce qu'on vous demande, dans un tel cas, d'accélérer le processus pour avoir au moins l'autorisation de débiter les travaux? C'est mon inquiétude. Comme député de la circonscription, j'aimerais au moins pouvoir répondre que notre grand gouvernement canadien suit l'affaire de près et qu'il va émettre des directives en conséquence. C'est un peu ce que j'aimerais obtenir.

M. Marc Grégoire: C'est la façon normale de procéder, mais je ne suis pas au fait, moi-même, de ce projet particulier. On va vous trouver les réponses.

M. Robert Carrier: Pourrai-je avoir cela rapidement?

M. Marc Grégoire: Si la réponse est complète, bien sûr.

[Traduction]

Le président: Vous vous êtes engagés à lui fournir la réponse, à moins que vous ne vouliez répondre immédiatement?

M. David Osbaldeston: Je peux seulement vous dire, monsieur Carrier, que ces deux processus — l'examen des répercussions sur la navigation et l'évaluation environnementale — se déroulent simultanément. Les résultats de notre examen touchant la navigation et les préoccupations qui en découlent doivent être prises en compte dans l'évaluation environnementale. Ce n'est donc pas un processus séquentiel, mais bien simultanément. Je veux simplement vous assurer que nos travaux sont en cours à ce sujet, s'ils ne sont pas déjà terminés, et que nous avons contribué à l'évaluation environnementale. Comme M. Grégoire vous l'indiquait, nous ne pouvons pas vous fournir aujourd'hui les détails sur l'état exact de la situation, mais nous pourrions certes vous les communiquer au meilleur de nos connaissances.

•(1220)

[Français]

M. Marc Grégoire: Je ne voudrais quand même pas laisser de doute dans votre esprit, monsieur Carrier. Selon ma connaissance limitée de la rivière des Prairies et de l'autre rivière en arrière, il est peu vraisemblable que la réponse soit négative. Tout porte à penser, si on a un permis à accorder au sujet des eaux navigables, que la réponse sera positive parce qu'il y a déjà plusieurs ponts sur cette rivière. C'est un pont de plus. Ce sont de petits navires qui naviguent sur ces rivières. Ce ne sont pas de gros navires commerciaux, ce sont de petits navires de plaisance. Il y a fort à parier que la réponse sera positive.

M. Robert Carrier: À l'exception de Pêches et Océans, qui avait des réserves concernant l'habitat des poissons.

M. Marc Grégoire: C'est différent. Mais nous, nous pourrions donner une approbation même s'il y a des problèmes en ce qui concerne les poissons.

M. Robert Carrier: D'accord. Allez-vous me confirmez tout ça?

M. Marc Grégoire: Oui.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Jean, vous avez cinq minutes.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Si j'ai bien compris, il faut compter en moyenne 11 mois pour l'ensemble du processus, de la réception de la demande jusqu'à la fin de son traitement. Pourriez-vous m'indiquer très rapidement si cette estimation est conforme à la réalité?

M. David Osbaldeston: Pour un grand projet pouvant nuire considérablement à la navigation, votre estimation est sans doute à peu près correcte.

M. Brian Jean: Alors, cela pourrait atteindre deux ans pour certains projets?

M. David Osbaldeston: Pour les grands barrages, c'est tout à fait possible. Dans le cas de l'aménagement hydroélectrique du cours inférieur du fleuve Churchill, par exemple, ou de la baie Voisey, un autre grand projet, c'est effectivement possible.

M. Brian Jean: J'ai pour ainsi dire une seule question et j'aimerais qu'on me fournisse les réponses par écrit si elles existent. Il me semble que notre comité pourrait avoir besoin de deux ou trois ans de travail pour bien s'acquitter de son mandat relativement à cette loi. La tâche m'apparaît si lourde et gigantesque. C'est une loi qui est en vigueur depuis 100 ans, voire davantage, et j'estime qu'il pourrait nous en falloir tout autant pour effectuer un bon travail.

M. Marc Grégoire: Le ministre espérait recevoir votre rapport d'ici le mois de juin.

M. Brian Jean: C'est bien. Je ne sais pas s'il y a assez d'heures dans une journée.

M. Marc Grégoire: C'était également prévu...

M. Brian Jean: J'ai entendu dire que les libéraux voulaient faire tomber notre gouvernement dans un avenir rapproché, alors on ne sait jamais à quoi s'attendre.

Je me demandais si le ministère n'aurait pas déjà dressé une courte liste de solutions faciles et évidentes qui pourraient être appliquées dès maintenant. Par exemple, à la lecture d'une partie de la documentation, j'ai cru comprendre que l'on pourrait notamment changer la définition de « voies navigables ». On pourrait aussi établir une liste excluant certains secteurs.

Est-ce que le ministère a cerné des solutions rapides de ce genre qui pourraient être temporaires ou permanentes? Pouvez-vous suggérer des mesures que le comité pourrait inclure dans le projet de loi afin d'apporter un changement qui serait bénéfique?

M. Marc Grégoire: Oui, tout à fait, et le comité pourrait s'inspirer de ces suggestions pour formuler ses recommandations. Mais plutôt que de faire du rapiéçage avec cette loi complètement désuète, nous préconisons vraiment l'adoption d'une toute nouvelle loi qui mettrait celle-ci entièrement au rancart.

M. Brian Jean: Je comprends et je demanderais au ministère de fournir au comité par écrit la liste des solutions suggérées. Je comprends le point de vue du ministère et je suis d'accord, mais il y a tellement de variables qui entrent en jeu à ce moment-ci. Très franchement, c'est la principale plainte que j'entends dans ma circonscription du Nord de l'Alberta. J'ai entendu bien d'autres gens s'en plaindre, du Nouveau-Brunswick jusqu'à la Colombie-Britannique, en passant par le Québec; c'est la préoccupation qui vient au premier plan. Je préférerais qu'une solution temporaire soit appliquée, plutôt que d'avoir à attendre trois, quatre, voire cinq ans pour que quelque chose se produise.

M. Marc Grégoire: Nos expériences passées en matière de modification à des lois nous ont appris que nous n'avions que de très minces chances de pouvoir procéder à un examen approfondi d'une loi lorsque nous lui avons précédemment apporté certains correctifs ponctuels. Nous estimons que les problèmes sont si nombreux qu'il vaudrait vraiment la peine de transformer en profondeur cette loi-ci.

M. Brian Jean: Il ne me reste que deux minutes. Je comprends cela, monsieur Grégoire, mais j'aimerais bien que vous fournissiez au comité une liste de ces solutions express.

J'ai aussi des questions concernant le problème des abandons que nous avons abordé tout à l'heure. Je profite beaucoup des rivières et des lacs du Nord de l'Alberta. En fait, je m'y rends presque toutes les fins de semaine pour faire du camping avec un bateau à propulsion hydraulique et j'y trouve très souvent des embarcations abandonnées. D'ailleurs, mon association conservatrice tient une journée annuelle de nettoyage où nous allons récupérer les barils, les chariots d'épicerie et tous ces objets que les gens abandonnent le long des rivières. C'est incroyable de voir le nombre de choses que les gens peuvent laisser derrière eux. Nous mobilisons des centaines de bénévoles pour cette initiative fort louable. Mais malgré toute l'ardeur de nos efforts, tout est à recommencer l'année suivante.

Je crois au principe du « pollueur payeur ». Votre ministère a-t-il envisagé des moyens de faire payer le ramassage de ces chariots, rebuts de repas et autres objets abandonnés via une formule de remboursement quelconque? Y a-t-il une façon d'établir la responsabilité de ces personnes? C'est une question extrêmement importante pour les Canadiens, non seulement dans une perspective d'embellissement, mais aussi compte tenu des énormes impacts environnementaux à long terme sur les stocks de poissons et leurs habitats.

•(1225)

M. David Osbaldeston: Si l'objet abandonné est dans l'eau, il pose un risque pour la navigation, et si l'on peut retracer son propriétaire, nous nous en chargeons. La plupart du temps, ce n'est toutefois pas le cas. Je pense que vous parlez surtout des objets abandonnés sur le rivage, et cela ne relève pas de notre compétence.

M. Brian Jean: Est-ce que la présente loi pourrait faire en sorte que cela relève désormais de votre compétence?

M. David Osbaldeston: Encore là, il s'agit surtout ici d'embarcations. Les navires et les autres obstacles à la navigation d'origine humaine sont visés dans le contexte des voies navigables. Lorsqu'il est plutôt question de nettoyage des berges... je répète que ces mesures visent principalement les navires, lesquels relèvent bien évidemment du mandat de Transports Canada.

M. Brian Jean: Je comprends cela, mais il semble bien qu'il existe quelque part un vide juridictionnel et que personne n'a voulu assumer cette responsabilité. Je n'aime pas créer de nouvelles instances gouvernementales, mais si personne n'est responsable, la solution m'apparaît bien évidente.

Selon ce que j'ai pu comprendre, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, un bateau n'est considéré abandonné qu'au bout d'une période de 12 mois. En vertu de cette loi, quelqu'un pourrait donc aller s'emparer d'une embarcation abandonnée, mais elle doit l'être depuis 12 mois ou 18 mois — je crois que c'est 12 mois — après quoi on peut la récupérer. Par exemple, j'ai vu des bateaux à propulsion hydraulique baignant dans 12 pieds d'eau après avoir traversé des rapides; quelqu'un les avait tout simplement abandonnés là. On retire les enregistrements et tous les indices qui permettraient d'identifier le propriétaire. Certains laissent aussi leur motoneige au milieu de la rivière après avoir défoncé la glace. Ils ne vont pas la récupérer parce que cela ne serait pas rentable.

M. David Osbaldeston: Dans le cadre de notre programme de protection des eaux navigables, nous assurons également la réglementation en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada en notre qualité de receveur des épaves pour le pays. Ce sont des éléments qui relèvent donc de notre compétence en vertu de ces dispositions particulières. Il ne faut pas vraiment que l'embarcation soit abandonnée pendant 12 mois; elle doit être confiée au receveur des épaves pour le Canada. Si le propriétaire n'est pas retracé au bout d'une période de 12 mois, on peut procéder à l'aliénation.

Le président: Merci.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

J'ai une question pour M. Grégoire concernant les échéances. Vous avez dit que le ministre aimerait recevoir notre rapport en juin 2008. Le problème vient du fait que nous avons également à nous occuper du rapport sur la sécurité ferroviaire. Nous attendons toujours ce rapport et nous devons ensuite en discuter de manière suffisamment approfondie. En examinant notre calendrier législatif d'ici la pause estivale habituelle — en oubliant le fait que mes collègues pourraient tendre un piège pour déclencher des élections — je constate que nous n'avons pas vraiment le temps de commencer à parcourir les campagnes. Nous attendons de procéder à l'étude de ce rapport sur la sécurité ferroviaire pour décider de la suite des événements. Avez-vous une idée du moment où nous pourrions recevoir ce rapport?

Par ailleurs, je serais favorable à l'approche des solutions évidentes proposées par M. Jean à titre d'option de rechange. Nous pourrions peut-être ainsi revenir à l'automne et nous attaquer sérieusement à ce dossier en tenant les rencontres publiques proposées.

J'aimerais que vous me répondiez d'abord à ce sujet après quoi j'aurai d'autres questions.

M. Marc Grégoire: Pour répondre à votre première question, le rapport devrait être prêt d'ici quelques semaines. Le ministre devrait pouvoir le rendre public avant la fin de l'hiver. Je n'ai pas de date exacte, mais l'objectif est de le rendre public cet hiver. Comme

l'hiver prend fin le 21 mars, cela ne nous donne que quelques semaines.

M. Don Bell: Je croyais que nous étions censés recevoir ce rapport en décembre dernier.

M. Marc Grégoire: Il doit être traduit et imprimé. Ces étapes sont actuellement en cours.

M. Don Bell: Je vois. D'accord.

Ma prochaine question fait suite à un commentaire de M. Osbaldeston concernant la séquence des approbations ministérielles. Vous avez dit que vous contribuez à l'évaluation du ministère de l'Environnement. Je pense vous avoir entendu indiquer précédemment que vous effectuez une évaluation et que vous obtenez le rapport environnemental. Si ce rapport est positif, vous examinez la situation dans votre perspective et vous décidez d'approuver ou non. Si le rapport environnemental est négatif, vos recommandations n'ont plus d'importance, car c'est l'environnement qui a la priorité en matière de protection. Mais vous soulignez également que votre rapport contribue à alimenter le leur. Pourriez-vous m'expliquer cela?

● (1230)

M. David Osbaldeston: Bien sûr. Je comprends votre confusion, car l'application de ces différentes dispositions législatives est plutôt complexe.

Nous procédons à notre évaluation des répercussions sur la navigation et en communiquons les résultats aux fins de l'évaluation environnementale. L'impact d'un projet sur la navigation est l'une des composantes à considérer dans le cadre d'une évaluation environnementale, mais il y en a bien d'autres.

Si dans le cadre général de l'évaluation environnementale, à partir de toutes les données recueillies sur les différentes composantes en jeu, on détermine qu'un projet n'aura pas de répercussions tangibles sur l'environnement et on recommande donc son acceptation, nous pouvons alors, si nous le jugeons bon, émettre un document d'approbation.

M. Don Bell: Je vois. D'accord.

Qu'en est-il des quais privés à l'intérieur des zones portuaires? Je pense à l'agglomération de Vancouver, à son administration portuaire et aux quais privés dans ma circonscription de North Vancouver, qui sont adjacents à des propriétés résidentielles. Comme ils ne sont pas inclus dans les opérations du port, relèvent-ils de votre compétence?

M. David Osbaldeston: Effectivement. S'ils ne font pas partie des opérations du port, s'ils n'ont pas été construits par le port et pour le port, c'est nous qui en sommes responsables.

M. Don Bell: Selon ce que j'ai pu comprendre, l'administration portuaire a émis les permis pour les quais de North Vancouver. Il s'agit de baux riverains ou de documents semblables requis en pareil cas. Est-ce que ces dossiers doivent être traités différemment?

M. David Osbaldeston: Nous ne nous occupons pas des baux. Nous approuvons seulement la construction de l'ouvrage et sa mise en place.

M. Don Bell: Est-ce que l'esthétique est un facteur à considérer du point de vue municipal? J'ai déjà été maire et les gens se plaignaient de l'aspect des lieux à marée basse et de la présence de zostères et d'autres végétaux. Certains voulaient que ces quais soient déplacés à 100 pieds du rivage.

M. David Osbaldeston: Ce n'est pas une bonne idée de placer un quai à 100 pieds des berges lorsque la rivière a 105 pieds de large.

M. Don Bell: C'était sur l'océan.

M. David Osbaldeston: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je vous donne simplement cet exemple un peu farfelu pour vous indiquer que nous devrions considérer la taille du quai, plutôt que de nous intéresser à l'aspect esthétique. Nous nous demanderions si la longueur du quai peut constituer un obstacle à la navigation et s'il est possible de trouver une solution.

M. Don Bell: Alors l'esthétique ne fait pas partie de vos critères.

M. David Osbaldeston: Nos critères concernent la sécurité de la navigation, pas l'esthétique.

M. Don Bell: Alors si une municipalité souhaitait faire valoir des considérations d'ordre esthétique, à qui devrait-elle s'adresser?

M. David Osbaldeston: Je l'ignore.

M. Don Bell: Vous nous dites donc que vous êtes l'autorité responsable, mais que l'esthétique ne relève pas de votre compétence.

M. David Osbaldeston: Cela ne fait pas partie de nos critères. Il faut obtenir un permis de construction pour installer un ouvrage semblable; je présume que ces considérations sont prises en compte à cette étape-là du processus.

M. Don Bell: Oui.

M. Marc Grégoire: Dans ce contexte, je dois souligner que nous avons une politique ainsi qu'une petite brochure concernant les quais. On y précise leur taille maximale et à quelle distance ils doivent être érigés. Si un propriétaire privé satisfait aux critères établis, il peut construire son quai sans même avoir à communiquer avec nous et cela nous convient parfaitement.

M. Don Bell: J'aimerais obtenir une copie de cette brochure.

Ai-je encore du temps, monsieur le président?

Le président: Non, vous n'avez plus de temps, monsieur Bell.

Dans le même ordre d'idée, j'ai connu des cas où ni la municipalité ni l'instance communautaire n'intervient lorsqu'une demande est formulée pour la construction d'un quai. Le demandeur est alors pour ainsi dire laissé à lui-même, car personne n'assume la responsabilité. Je me pose donc bien des questions quand j'entends vos commentaires.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Dans les documents d'information de votre ministère dont chacun d'entre nous a reçu une copie, vous soulignez que la loi actuelle est de type commande et contrôle. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Marc Grégoire: Nous essayons d'en arriver à une loi et à un règlement qui seront fondés sur le rendement. La loi actuelle est extrêmement normative. Elle prescrit exactement ce que vous devez faire et ne prévoit aucune marge de manoeuvre. En bref, c'est ce que nous voulons dire par là.

Nous voudrions que la nouvelle loi soit davantage basée sur les résultats.

• (1235)

M. David Osbaldeston: Je peux vous fournir quelques exemples concrets qui sont mentionnés dans notre documentation. Selon notre loi actuelle, et non nos règlements, vous êtes tenu de déposer vos plans auprès du bureau d'enregistrement public. Dans bien des provinces et territoires, ces bureaux n'existent toutefois plus. Pour adapter cette exigence, nous devons modifier notre loi.

Par ailleurs, notre loi vous indique que tout proposant — le gars qui veut installer un quai devant son chalet ou un ponton pour que ses enfants puissent nager — doit faire paraître à ses frais une

annonce dans deux journaux locaux ainsi que dans la *Gazette du Canada*. Très peu de gens lisent la *Gazette du Canada* et dans certains secteurs, il n'y a même pas deux journaux locaux. Alors, on complique vraiment la tâche aux demandeurs.

M. Ed Fast: C'est donc prescriptif.

M. David Osbaldeston: C'est dans la loi, pas dans le règlement. Donc, pour modifier cette exigence, il faut modifier la loi.

M. Ed Fast: Ainsi, la loi que vous voudriez voir promulguer donnerait au ministère plus de flexibilité pour s'adapter à un environnement changeant au moyen de la réglementation, au lieu de devoir modifier la loi. C'est bien cela?

M. David Osbaldeston: Absolument. Peut-être même pas par la réglementation, peut-être au moyen de politiques et de procédures administratives, de protocoles d'entente, ou d'ententes de délégation de pouvoir avec d'autres compétences. Mais il faut modifier la loi pour avoir cette flexibilité. Les concepteurs de la loi de 1882 étaient bien loin du concept de la réglementation intelligente ou de la simplification de la réglementation. Ils voyaient les rivières comme des autoroutes, utiles seulement à des fins commerciales.

M. Ed Fast: Permettez-moi de parler un peu du processus environnemental. On en a pas mal débattu ici. Je ne le comprends toujours pas tout à fait. L'évaluation environnementale est-elle la responsabilité de votre ministère? Est-ce que c'est une responsabilité du ministère de l'Environnement?

M. Marc Grégoire: Tout dépend du projet. Si c'est un tout petit projet, c'est nous qui la faisons, à Transports Canada. Si c'est un projet de plus grande envergure, il peut ne toucher que deux ministères, comme le ministère des Pêches et le nôtre. S'il est encore plus gros, ce peut être quatre ministères, et un autre ministère encore qui en assume la direction. Tout dépend donc vraiment du projet, de la portée et de l'envergure du projet.

M. Ed Fast: Mais vous n'êtes pas spécifiquement chargés de protéger nos ressources halieutiques.

M. Marc Grégoire: Absolument pas.

M. Ed Fast: Je veux m'assurer que nous n'allons pas créer des attentes, parce qu'il y a partout au pays des luttes constantes entre les conseils municipaux, les agriculteurs et le MPO relativement à la protection des ressources halieutiques. Il y a des agriculteurs qui ont creusé des fossés pour faciliter le drainage, et maintenant, ces fossés de drainage sont devenus des plans d'eau qui font l'objet d'initiatives visant à protéger les ressources halieutiques.

Cela ne va pas changer la position du MPO sur ce genre de questions.

M. Marc Grégoire: Non, pas du tout.

M. Ed Fast: Je voulais seulement que ce soit tout à fait clair.

Mon attention a été retenue aussi par certaines références qui ont été faites autour de cette table à l'élimination de la paperasserie qui fait actuellement obstacle à l'approbation en temps opportun d'un processus de développement. Pouvez-vous expliquer les types de demandes qui, selon vous, seront approuvées plus rapidement avec une loi simplifiée?

M. David Osbaldeston: Je vais essayer de situer les choses en contexte.

Nous parlerons d'Infrastructure Canada et du fonds de construction. Disons que vous voulez refaire le tablier d'un pont qui existe depuis 40 ans, et la construction du pont avait été approuvée. En refaisant le tablier du pont, vous ne changez rien à ce qui est en dessous, et il n'y aura pas besoin d'échafaudages, alors pourquoi vous adresseriez-vous à nous? Vous êtes seulement sur la surface; vous ne modifiez rien à la structure, vous ne réduisez pas l'enveloppe de la voie navigable qui passe en dessous.

Quand on construit des petits ponts au-dessus de ces petits ruisseaux et plans d'eau, actuellement, si vous rénovez une route et remplacez tous les ponceaux, chaque ponceau où voudrait passer un canot ou un kayak, qu'il mesure 5 ou 500 pieds de long... Même s'il fait 500 pieds de long, mais seulement 20 pieds de hauteur, je ne sais pas combien de personnes en canot ou en kayak voudraient traverser ce ponceau. Pour ce genre de projets, tant qu'on peut établir le type de critère faisant qu'on pourrait raisonnablement s'attendre à ce que la navigation...

Les projets autres que ceux-là, et les projets de rénovation, de modification ou de réparation de structures existantes, qui n'ont pas d'effet sur la voie de navigation, seraient simplifiés. Avec ce nouveau style de législation, nous proposons une approche échelonnée de notre système d'approbation qui est fonction de l'impact ultime, en bout de ligne, sur la navigation; pas d'impact, pas de processus; impact léger, processus léger; impact important, processus complexe. Nous pourrions définir pour vous exactement ce que comporteraient ces divers niveaux de processus tant au plan des délais que du rendement de notre part.

Pour l'aspect du recouvrement des coûts, j'ai sillonné le pays pour discuter avec toutes ces associations dont la liste est ici, et des Canadiens moyens qui ont des préoccupations. Tous ces gens s'attendaient à ce qu'il y ait des frais associés à nos processus d'approbation, parce que c'est l'habitude. Nous avons le seul permis de construire que je connaisse qui est absolument gratuit, bien que dans la vallée du Mackenzie, il pourrait coûter 1 000 \$ en temps d'hélicoptère et plus de 20 000 \$ pour un vol pour aller vérifier quelque chose. Mais ils s'y attendent et s'étonnent que nous n'imposions pas de frais.

Quand on commence à évaluer ces coûts en regard du niveau de service fourni, ce qui doit être fait en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation, si on n'offre pas ce niveau de service, on ne peut en facturer le coût aux Canadiens. Cela nous oblige à l'honnêteté. Cela clarifie la situation pour nos promoteurs, et en fin compte, c'est tout simplement une meilleure façon de gouverner.

● (1240)

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous êtes le seul membre du comité qui n'aie pas de questions. Vous avez cinq minutes. Ensuite, nous ferons une tournée de questions pour tout le monde.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Vous voulez dire que je suis le seul membre qui n'a encore pas posé de questions.

Le président: Absolument. Désolé. Vous en avez beaucoup.

M. Jeff Watson: Eh bien, disons que j'en ai quelques-unes. Merci beaucoup.

Je remercie nos représentants du ministère.

Il est certain qu'une initiative comme celle-ci peut avoir de l'importance pour les municipalités de toutes les tailles, mais je peux vous dire que des améliorations auront beaucoup d'importance pour les plus petites municipalités, particulièrement celles des régions rurales.

Nous avons plusieurs projets. J'en ai deux à l'esprit, qui ont été présentés au ministère. L'un était pour une passerelle piétonne par-dessus ce qu'on pourrait généreusement appeler un fossé, mais c'est un plan d'eau assez large, si on peut dire, pour avoir un chevalet ferroviaire qui l'enjambe à quelques centaines de pieds en amont. La passerelle piétonne avait un dégagement au-dessus du sol plus élevé que le chevalet ferroviaire, et pourtant, le projet n'a pas encore été approuvé, et je pense que nous en sommes à la deuxième année d'attente pour quelque chose de ce genre.

Dans l'une de mes autres municipalités, à l'un des principaux points d'entrée et de sortie de la communauté, il a fallu réparer un pont qui enjambait un petit ruisseau. L'approbation du projet a pris des mois. Bien entendu, il a fallu détourner toute la circulation dans la ville.

Nos municipalités ont bien des problèmes à régler, et évidemment, elles lèvent les mains au ciel et disent c'est fou, il devrait y avoir un processus beaucoup plus logique.

Vous avez remis un document d'orientation à ce comité. Vous avez pu nous expliquer combien de demandes vous avez reçues, combien ont été traitées et combien d'évaluations environnementales ont été menées.

Pourriez-vous dire au comité combien de ces demandes portent sur ce que vous avez appelé des ouvrages ou des projets secondaires comparativement à des grands projets d'infrastructure? Ce peut être un pourcentage; ce ne doit pas nécessairement être un nombre. Est-ce que ce serait 80 p. 100 des projets qui seraient secondaires, et 20 p. 100 qui seraient de grands projets?

M. Marc Grégoire: Nous ne pouvons pas faire cela, mais nous allons essayer, parce que les renseignements nous viennent de régions administratives de tout le pays. Alors il nous faudrait recueillir ces renseignements. Nous nous sommes déjà engagés, au début, à la demande de M. Masse, à fournir plus de renseignements sur le nombre de demandes que nous rejetons. Nous essaierons donc de fournir au comité de plus amples renseignements généraux, et une ventilation des chiffres, pour permettre d'examiner ces données sous d'autres angles.

● (1245)

M. Jeff Watson: Je suis un peu déçu, parce que vous avez déjà prévu un processus d'approbation échelonné, et c'est ce dont vous avez parlé. Donc, vous avez déjà, de toute évidence, une idée de la nature des projets qui sont présentés.

M. David Osbaldeston: Monsieur Watson, je vous dis ça de mémoire, mais si nous avions trois niveaux, disons trois fois 30 p. 100, tout va bien. Mais savez-vous, pour 30 p. 100 de 40 employés qui y travaillent, ce temps et ces efforts n'auraient pas à être consacrés au plus bas niveau, parce que ces projets seraient traités comme des ouvrages secondaires — dans la mesure où vous faites ceci, il n'est pas nécessaire de présenter de demande. L'application de cet effort au premier niveau des grands projets, lesquels, nous le savons déjà, sont présentés avec un solide appui du fonds d'infrastructure et les éléments d'exploitation minière et énergétique qu'il nous faut examiner, contribue largement à de véritables améliorations.

M. Jeff Watson: Au fil du siècle, les tribunaux ont élargi la définition des cours d'eau navigables. Si nous devions restreindre la définition, avez-vous une idée du type de plans d'eau ou des catégories de cours d'eau qui pourraient être exclus, si on peut dire, tandis que vous établiriez les paramètres de ce qu'est un cours d'eau navigable?

M. David Osbaldeston: Oui, nous le savons. D'abord, je pense avoir parlé tout à l'heure de notre politique sur les petits plans d'eau, qui est presque prête à entrer en vigueur.

Si le cours d'eau est tellement sinueux qu'il faut une semaine pour avancer de cinq pieds, il n'est pas nécessaire de faire une demande, parce que personne ne voudra faire cela. C'est simplement illogique. S'il y a tellement de déchets naturels qui traversent le plan d'eau ou d'obstacles naturels dans l'eau qu'il faut faire plus de portage que de navigation, ce n'est pas nécessaire de faire une demande. Si la profondeur du plan d'eau particulier pendant la plus grande partie de l'année — et nous avons des mesures pour cela — est tellement minime qu'il ne sera pas utilisé, il n'est pas nécessaire de faire une demande.

Nous avons commencé avec cinq types. Nous avons d'ailleurs demandé à l'Association des produits forestiers du Canada de faire un essai sur le terrain pour nous. Est-ce qu'ils pourraient mesurer cela d'eux-mêmes, et par conséquent, s'autoréglementer? Ils sont revenus nous donner une réponse l'été dernier. Nous avons modifié notre projet, et je pense qu'il est maintenant question de six types de plans d'eau.

Ce n'est pas qu'il suffirait, par exemple, de répondre à un critère pour vous retirer. Quand nous disons qu'il est inutile de faire une demande, nous éliminons le plan d'eau de la carte de navigabilité pour toujours. Alors il faudrait satisfaire à deux critères, pas seulement un. Il en faudrait deux. C'est sur cette base que nous travaillons en ce moment, avec notre projet d'énoncé de politique. Ceci créerait, par exemple, ce niveau le plus bas d'approbation dans ce nouveau monde que nous envisageons.

M. Jeff Watson: Si je comprends bien, vous n'excluriez pas, disons, les fossés. Vous excluriez des cours d'eau en fonction de leur navigabilité actuelle. Vous n'excluriez pas une catégorie de cours d'eau. Vous excluriez les cours d'eau de diverses catégories, en fonction de leur navigabilité. Est-ce bien cela?

M. David Osbaldeston: Non. Nous ferions une classification du plan d'eau selon sa capacité d'attirer, en fait, la navigation, et en conclusion, il n'est pas favorable à la navigation.

Nous avons aussi une autre politique, dont j'allais justement parler, sur les fossés de drainage. Si un fossé n'a pas été conçu à des fins de navigation, s'il n'est pas assez large ou profond pour qu'on puisse y naviguer, s'il ne peut y avoir de navigation toute l'année, ce n'est pas un cours d'eau favorable à la navigation, et il n'est pas nécessaire de faire une demande.

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: Merci.

Nous allons pouvoir faire plusieurs tours dans le temps qu'il nous reste.

J'ai les noms de MM. Laframboise, Maloney et Masse.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

D'abord, je veux parler très rapidement des épaves. Vous avez sûrement lu des articles concernant un avion qui est tombé au lac Simon; l'affaire a été très médiatisée. Il s'agit d'un hydravion qui s'est écrasé il y a 50 ans qu'on a retrouvé l'automne dernier et dans lequel il y a trois squelettes. J'ai cru lire que Transports Canada ne s'occuperait pas de retirer l'épave. Pourquoi?

[Traduction]

M. David Osbaldeston: C'est que ceci relève de la Loi sur la marine marchande du Canada et la réception d'une épave, alors c'est une compétence différente.

Dans cette situation particulière, si quelqu'un trouvait l'épave et voulait l'extraire, nous traiterions avec cette personne. Mais il faudrait d'abord traiter avec le propriétaire de l'avion et la famille pour déterminer comment seraient extraits les restes humains à bord de l'avion. Ce n'est qu'après cela que nous traiterions avec la personne qui voudrait récupérer l'avion. Cela relèverait de la fonction du receveur d'épave.

● (1250)

[Français]

M. Mario Laframboise: Sinon, on les laisse là. Si personne ne les réclame, vous les laissez là.

[Traduction]

M. David Osbaldeston: Oui, si elles ne gênent pas la navigation.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'accord.

Ma dernière question concerne le pont de la route 25 au sujet duquel mon collègue a posé une question tout à l'heure. Si on vous demande un permis pour être conforme à la loi, Québec peut-il commencer les travaux sans avoir obtenu ce permis ou est-il obligatoire de l'avoir obtenu d'abord?

[Traduction]

M. David Osbaldeston: Il est illégal d'entreprendre des travaux sans avoir au préalable reçu une approbation en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'accord. Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Maloney.

M. John Maloney: D'après ce que vous disiez ce matin, il semble que vous avez eu des consultations préliminaires avec quelqu'un. Est-ce qu'un rapport a été rédigé, et pourrions-nous en avoir copie?

M. David Osbaldeston: Depuis un an et demi, nous avons fait beaucoup, dans le cadre du programme, pour assembler des commentaires, des enjeux, des préoccupations et des recommandations du public canadien et de nos clients industriels pour le cas où il faudrait envisager une nouvelle législation. Nous avons achevé ce travail, et nous avons un gros volume de documents de référence. Nous pourrions les transmettre au comité, si celui-ci veut se charger de cette tâche pour nous. Il y a là un document de consultation du public et un document de discussion, que nous avons rédigé en vue de la consultation publique. Il renferme une analyse article par article de la loi actuelle, ainsi que des recommandations de rectificatifs, et leur justification. Tout cela pourrait être transmis au comité pour examen. En tant qu'experts du sujet, nous serions heureux de pouvoir en discuter avec le comité.

M. John Maloney: Ce serait bien.

Est-ce que les provinces, les municipalités ou les autorités de conservation des provinces ont émis des préoccupations relativement au déchargement des responsabilités sur elles?

M. David Osbaldeston: Il nous faudrait amorcer un dialogue avec elles pour le savoir. Mais il n'y a aucun doute sur ceci: sur tous les organismes et intéressés que vous venez de nommer, personne, absolument, depuis cinq ans que je dirige ce programme, aucun organisme, aucun organe public, aucune municipalité n'est venu me voir sans me dire « changez-moi cette foutue loi ». Il n'a pas encore été question de la manière dont ils pourraient collaborer avec nous, ou de leur disposition à le faire. Il faudrait étudier cela.

M. John Maloney: Merci.

Le président: Merci.

M. Brian Masse: Dans votre témoignage antérieur, vous citez en exemple un projet de foresterie qui nécessitait 3 000 ponts temporaires. Vous avez dit ensuite que vous travailliez, déjà, à l'autoréglementation avec le secteur forestier. Quel mécanisme de surveillance y aurait-il et est-ce que vous pourriez peut-être préciser de qui il s'agit? Comment détermineriez-vous qu'ils ne se trompaient pas, au sujet de ces 3 000 ponts?

M. David Osbaldeston: Très souvent, ces régions où ils vont... Je vais donner un exemple du secteur forestier, parce que je pense qu'il illustre l'autre problème, c'est-à-dire que notre loi actuelle exige que tout ouvrage — j'entends par ouvrage l'un de ces ponts — nécessite un document d'approbation qui lui est propre.

Supposons que MacMillan Bloedel veuille entreprendre un projet au Nouveau-Brunswick. Ils vont y faire de la coupe cette année, et c'est loin dans les fins fonds du bois quelque part. C'est à trois heures de n'importe quoi. Dans le passé, ils venaient nous annoncer qu'ils allaient faire une coupe à blanc à tel endroit, est-ce qu'il y avait des enjeux liés à la navigation? Ils nous montraient leurs limites. Nous y jetions rapidement un coup d'oeil et disions non — allez-y. Ils y allaient, faisaient leur travail avec leurs ponts temporaires. Ils prenaient ce qu'ils voulaient et passaient à autre chose l'année suivante. Ça, c'est une compagnie.

Ensuite, il y a eu les normes ISO. Selon ces normes, toutes ces compagnies, pour conserver leur certification ISO, doivent pouvoir prouver qu'elles ont obtenu toutes les approbations, tous les permis et les certificats nécessaires, et les montrer. Tout d'un coup, des gars se présentent avec 3 000 demandes entre les mains, disant qu'il leur faut désormais produire 3 000 documents concernant des plans d'eau qui, pour la plupart, répondraient à la description de cours d'eau secondaires sur lesquels personne ne pensera jamais à mettre de canot ou de kayak.

Dans un cas, nous sommes allés en hélicoptère avec l'Association des produits forestiers du Canada à deux heures au Nord de Prince Albert, et nous avons atterri sur le pont. J'ai regardé sous le pont et j'ai dit « Le cours d'eau est tout à fait navigable, mais à part vos camions de transport du bois, qui vient ici? » Il n'y a personne à 300 ou 400 milles à la ronde.

•(1255)

Le président: Donc, l'ISO...

M. David Osbaldeston: Donc, la certification ISO poussait en ce sens, et c'est pourquoi il nous faut trouver un moyen de composer avec cette exigence. Avec une loi modifiée, une possibilité serait que si quelqu'un a un projet nécessitant absolument 3 000 ponts, tous sur le même genre de cours d'eau, il pourrait venir nous voir et, peut-être, nous pourrions examiner cela et délivrer un seul document pour les 3 000 ponts — peut-être. Il faudrait se pencher sur la question.

Le président: Allez-y, monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, je voudrais juste obtenir un bref éclaircissement.

Il y a eu un échange entre vous et M. Masse où il a été question du nombre d'employés travaillant à ce programme particulier. Je crois que vous avez parlé de quelques milliers.

Ensuite, on a abordé la question du nombre de personnes habilitées à accorder des autorisations. Si je ne m'abuse, vous avez dit qu'elles étaient 40 au Canada. Est-ce exact?

M. David Osbaldeston: Oui. En fait, je crois qu'actuellement, près de 67 personnes participent directement au programme, y compris le personnel de gestion et de bureau. Sur les 67, il y a environ 40 agents en mesure de prendre des décisions et de délivrer des documents d'approbation.

M. Ed Fast: Vous avez dit que le nombre a augmenté de près de cinq au cours des quatre dernières années. Est-ce exact?

M. David Osbaldeston: Absolument.

M. Ed Fast: Mais cette augmentation de cinq s'applique-t-elle à tout le ministère ou au programme de protection des eaux navigables?

M. David Osbaldeston: C'est le nombre total de personnes qui ont été affectées au programme de protection des eaux navigables... Nous n'avons pas recruté de nouveaux gestionnaires ou employés de bureau, tout simplement parce que nous devons absolument consacrer nos ressources limitées aux agents.

M. Ed Fast: Donc, si je comprends bien, votre effectif total compte environ 67 personnes et vous en avez recruté cinq de plus, n'est-ce pas?

M. David Osbaldeston: C'est exact.

Le président: Monsieur Bell, pourriez-vous poser vos questions en une minute?

M. Don Bell: Oui.

Tout d'abord, vous avez parlé de partenariats avec des personnes et des organisations, y compris des municipalités. Est-ce que cela comprend des entreprises privées?

M. David Osbaldeston: Je pensais entre autres au groupe des plaisanciers, particulièrement si nous voulons réglementer les bouées d'amarrage privées. Ils sont sur l'eau; ils peuvent nous aider à cet égard.

M. Don Bell: D'accord.

Ensuite, il a été question d'aquaculture. Si le MPO couvre l'aspect halieutique — la pollution, le pou de poisson, etc. — de quoi vous occupez-vous? Est-ce que cela va empiéter sur les eaux navigables.

M. David Osbaldeston: Tous ces ouvrages sont placés dans les eaux navigables, de par leur nature même, et nous sommes responsables du marquage des bouées privées autour d'eux pour s'assurer de leur visibilité et indiquer qu'il y a un canal de navigation à suivre. Dans le cas des projets majeurs, à l'Île-du-Prince-Édouard, il peut arriver que les ouvrages couvrent toute la baie. Nous nous occupons du marquage.

M. Don Bell: D'accord, merci.

Le président: Merci.

Je soupçonne que nous allons vous demander de revenir, sans doute plus d'une fois, afin de poursuivre cette discussion. Merci de nous avoir consacré votre temps. Nous vous reparlerons bientôt au sujet des eaux navigables.

À titre indicatif, sachez que le sous-comité se réunit jeudi. Je vous demanderais de réfléchir à une liste de témoins que vous voudriez entendre et d'endroits en particulier que nous aimerions visiter, si nous décidons de nous déplacer — afin que nous soyons en mesure de planifier notre voyage. Nous devons aider nos greffiers à faire quelques appels et à dresser un budget, le cas échéant.

Monsieur Maloney.

M. John Maloney: Nous sommes-nous entendus au sujet de l'étude?

Le président: Je pense que le sous-comité prendra cette décision jeudi.

Je dis ça comme ça. J'aime savoir ce que vous pensez.

Est-ce que ça va?

M. Don Bell: Pour clarifier ce point, le sous-comité prendra-t-il la décision ou formulera-t-il une recommandation au sujet du voyage?

Le président: Il fera une recommandation au comité plénier.

La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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