



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 030 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 3 juin 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 3 juin 2008

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour, tout le monde. Je vous souhaite la bienvenue à la 30^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude de l'état actuel de la protection de la navigation sur les voies navigables canadiennes, y compris leur gouvernance et leur utilisation, ainsi que l'application de l'actuelle Loi sur la protection des eaux navigables.

Nous accueillons aujourd'hui, du ministère des Transports, William Nash, directeur général de la Sécurité maritime, David Osbaldeston, gestionnaire du Programme de la protection des eaux navigables, et Cara McCue, gestionnaire de l'Évaluation environnementale.

Nous avons également, de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, Yves Leboeuf, vice-président à l'Élaboration des politiques.

Nous avons aussi d'Infrastructure Canada, Shirley Ann Scharf, directrice générale, Direction de la gestion des enjeux, Direction générale des opérations des programmes, et Keith Grady, conseiller principal, Examen environnemental et approbations, Direction de la gestion des enjeux, Direction générale des opérations des programmes.

Enfin, du ministère des Pêches et des Océans, nous avons Ginny Flood, directrice nationale, Direction des évaluations environnementales et des grands projets, Secteur des océans et de l'habitat.

Je vous remercie d'être venus au comité. Vous avez déjà comparu ici et avez présenté des exposés. Le comité a voulu vous revoir pour passer en revue certaines choses que nous avons entendues et obtenir des éclaircissements sur quelques questions qui se sont posées par suite de la comparution d'autres témoins.

Sans plus tarder, je cède la parole à l'honorable Joe Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vous remercie aussi, mesdames et messieurs.

Nous allons en fait poursuivre la discussion que nous avons eue avec vous lors de votre dernière comparution. Je suis sûr que vous avez suivi, du moins en partie, les témoignages reçus depuis par le comité. Quelques questions se sont posées, que vous pourrez peut-être nous aider à comprendre.

Tout d'abord, nous avons entendu la semaine dernière des observations sur les avantages et inconvénients, réels ou perçus, des propositions dont nous sommes saisis, par exemple au sujet des petits ouvrages, etc. Je me demande donc si vous avez des commentaires dont vous croyez que le comité devrait tenir compte sur la base des témoignages reçus jusqu'ici.

M. Nash et Mme Scharf voudront peut-être en parler en premier parce que les discussions ont essentiellement porté sur Transports Canada et Infrastructure Canada. Si vous voulez bien, nous aborderons ensuite les questions concernant l'environnement et le MPO.

•(1110)

M. William J. Nash (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports): D'accord. Je vais peut-être demander à David Osbaldeston de répondre parce qu'il a suivi tout cela d'assez près, dans une perspective technique, et pourra vous donner des précisions.

M. David Osbaldeston (gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables, ministère des Transports): Oui.

Monsieur Volpe, je ne suis pas tout à fait sûr d'avoir compris votre question.

L'hon. Joseph Volpe: Nous avons pensé au départ que la tâche serait assez facile, qu'il suffirait d'apporter des modifications mineures — car elles sont mineures — et qu'il serait possible de régler les questions liées à l'infrastructure et à la façon dont le ministère des Transports pourrait simplifier beaucoup des demandes qui s'accumulent et qui finissent par être approuvées. Toutefois, le processus est trop long, ce qui est apparemment attribuable non à l'importance de l'effectif, mais au nombre des étapes de la procédure à suivre, procédure qui aboutit en fin de compte, comme chacun s'y attend, à l'approbation...

M. David Osbaldeston: Exact.

L'hon. Joseph Volpe: ... d'un très petit nombre de demandes, d'après la liste, avec tous les frais supplémentaires que cela implique, tant au niveau du temps perdu que sur le plan des ressources utilisées.

C'est la raison pour laquelle je voulais avoir votre avis sur certains des témoignages qui nous ont été présentés. Comme vous le savez, nous avons reçu la semaine dernière une représentante de Lake Ontario Waterkeeper, qui est venue nous dire que ces modifications ne sont pas mineures comme nous l'avions cru au départ.

M. David Osbaldeston: J'ai suivi de près les témoignages. J'ai bien écouté la seconde moitié du témoignage Waterkeeper. Malheureusement, à cause de l'appel au vote, nous sommes rentrés au bureau sans nous rendre compte que la séance devait reprendre. J'ai cependant eu la possibilité de suivre les réunions sur Internet.

Au sujet des modifications mineures, je ne suis pas tout à fait d'accord sur ce qu'a dit la représentante de Waterkeeper sur les processus, les procédures et les contraintes de la LPEN. Je dois dire que notre service n'a eu que peu ou pas de contacts avec Lake Ontario Waterkeeper ou l'association en question. J'ai fait des vérifications à ce sujet auprès de nos sources avant la réunion. J'ai en fait été le premier à prendre contact avec ce groupe.

Comme nous l'avons expliqué dans notre témoignage précédent, ces changements — même s'ils sont mineurs, comme vous l'avez bien dit — nécessitent une modification de la loi pour être mis en œuvre. Je crois, ayant écouté ce qu'ont dit d'autres témoins, que vous savez déjà que ces changements mineurs nécessitant une modification législative assureront de très, très grands avantages, en temps et en coût, à l'ensemble des Canadiens parce qu'ils nous permettront de consacrer plus d'efforts aux questions qui comptent vraiment. Nous aurons plus de ressources à mettre à la disposition des membres de l'industrie et pourrions faire avancer plus rapidement leurs processus économiques et leurs projets. Fait encore plus important, comme vous l'avez mentionné, nous pourrions, de concert avec nos collègues de l'Infrastructure, contribuer à la reconstruction de l'infrastructure canadienne de la manière la plus rapide possible, tout en nous acquittant de nos fonctions environnementales, qui font justement l'objet des préoccupations de Waterkeeper.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Osbaldeston, verriez-vous un inconvénient à ce que je pose directement une question à Mme Scharf?

Je dis cela parce que nous avons eu l'impression — je crois que c'est le cas de tout le monde, bien que je ne parle au nom d'aucun autre membre du comité — qu'Environnement Canada et les ministères de l'Environnement des différentes provinces avaient participé à l'étude des avantages des modifications proposées.

Sans le dire directement, la représentante de Waterkeeper a laissé entendre que les communautés environnementales, y compris bien sûr les ministères de l'Environnement des différentes administrations du pays, n'avaient pas été invitées à participer à l'évaluation de l'importance des modifications afin de déterminer si elles ne touchent que les processus, par opposition à l'intention même de la loi.

Je voudrais connaître votre point de vue sur la question de savoir si cette impression, qu'on nous a donnée délibérément ou non, est fondée.

• (1115)

Mme Shirley Anne Scharf (directrice générale, Direction de la gestion des enjeux, Direction générale des opérations des programmes, Infrastructure Canada): Je vous remercie.

Je comprends certainement les préoccupations des groupes de protection des eaux au sujet de l'environnement. Nous en sommes conscients. Nous n'avons pas tenu de consultations avec eux. Toutefois, tant avec eux...

L'hon. Joseph Volpe: Quand vous dites « avec eux », parlez-vous des groupes de protections des eaux?

Mme Shirley Anne Scharf: Oui, c'est exact.

Je tiens à aborder ce point parce qu'à cet égard, de même que pour d'autres questions qui se sont posées, je crois que certains supposent qu'Infrastructure Canada ne procède pas à une évaluation environnementale autrement qu'en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Je sais que le comité est très conscient de cette distinction, mais je tiens à répéter officiellement qu'il y a également un déclencheur

financier: chaque fois que le gouvernement fédéral donne de l'argent pour un projet et que celui-ci fait l'objet d'une description détaillée, la loi nous impose de procéder à une évaluation environnementale complète. Nous devons le faire. La Loi sur la protection des eaux navigables fait partie du processus, mais nous devons aussi consulter le MPO pour nous assurer qu'il n'y a pas de dommages environnementaux. D'un point de vue pratique, nous ne donnons pas le feu vert à un projet sans recourir à l'expertise de Transports Canada et sans avoir l'assurance que la collectivité accepte les résultats. Je tiens donc à affirmer...

L'hon. Joseph Volpe: Mais s'il n'y a pas de facteur financier ou s'il s'agit simplement d'un propriétaire qui veut faire un usage différent de sa propriété, ajouter des capacités ou apporter d'autres changements, est-ce que M. Leboeuf ou son agence intervient automatiquement?

[Français]

M. Yves Leboeuf (vice-président, Élaboration des politiques, Agence canadienne d'évaluation environnementale): Monsieur le président, l'évaluation environnementale va être amorcée dans les cas où une décision va déclencher ce processus. Pour vous rafraîchir la mémoire, je vais rappeler qu'on parle de situations où une autorité fédérale est le promoteur ou de cas où l'aide financière est accordée au projet, par exemple par Infrastructure Canada.

L'hon. Joseph Volpe: Dans le cas de propriétés privées, ça ne déclenche aucune évaluation, n'est-ce pas?

M. Yves Leboeuf: Ce serait en effet le cas dans certaines situations. Si j'ai bien compris les préoccupations soulevées la semaine dernière lors de vos audiences, on parlait en particulier de la possibilité que des ouvrages autres que des ouvrages mineurs situés dans des cours d'eau secondaires ne soient pas assujettis à la Loi sur la protection des eaux navigables. Dans de tels cas, aucune évaluation environnementale liée à ce déclencheur ne serait requise. Pour ce qui est de savoir si ça constitue un problème et, le cas échéant, quelle est la portée de ce problème, mes collègues du ministère des Transports seront probablement mieux placés que moi pour répondre à la question.

Il est important de garder à l'esprit que ce genre d'initiative législative doit faire l'objet d'une évaluation environnementale dite stratégique, non pas en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, mais en vertu de la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes. Ça permet de déterminer si un *gap* — veuillez pardonner l'anglicisme — risque d'être causé dans le domaine de la protection environnementale et, le cas échéant, de préciser les moyens de minimiser l'importance de ces impacts négatifs.

D'après ce qu'a dit mon collègue M. Osbaldeston, une évaluation stratégique de l'initiative telle qu'elle existait à ce moment-là a été réalisée il y a quelques années, et Transports Canada a l'intention de rafraîchir cette évaluation à la lumière de l'initiative telle qu'elle est maintenant ou telle qu'elle sera à la suite des audiences et du rapport de ce comité.

[Traduction]

L'hon. Joseph Volpe: Si j'ai bien compris ce que vous avez dit...

Le président: Je regrette, monsieur Volpe.

À vous, monsieur Carrier.

Le président: Je m'excuse, c'est plutôt le tour de M. Laframboise.

[Français]

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

Je vais poursuivre avec vous, monsieur Leboeuf, puisqu'on traite de ce sujet.

Peu importe la situation, dès que le gouvernement fédéral investit des fonds, il y a une évaluation environnementale.

M. Yves Leboeuf: En effet.

M. Mario Laframboise: Des témoins nous ont dit la semaine dernière que c'était automatique. Donc, si des sommes sont investies, vous devez intervenir dans le dossier.

M. Yves Leboeuf: J'ai parlé plus tôt de *gap*, mais il n'y en a pas nécessairement. Il faudra voir de quel projet il s'agit, si ce dernier est financé par le fédéral et s'il est assujéti à des autorisations en vertu de la Loi sur les pêches ou à une évaluation provinciale, ce qui sera le cas dans bien des situations.

M. Mario Laframboise: Quand on parle d'environnement, ce n'est jamais facile. Depuis quelques jours, je reçois des courriels. Il n'y a pas de psychodrame environnemental, mais il est important que vous soyez tous là aujourd'hui, entre autres Mme Flood, de Pêches et Océans Canada.

Dès qu'un problème concernant l'habitat faunique survient, vous intervenez. C'est exact, madame Flood?

• (1120)

[Traduction]

Mme Ginny Flood (directrice nationale, Direction des évaluations environnementales et des grands projets, Secteur des océans et de l'habitat, ministère des Pêches et des Océans): Oui, s'il y a des répercussions sur le poisson ou son habitat, il faut une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches. Pour délivrer une telle autorisation ou en demander la délivrance, nous devons au préalable réaliser une évaluation environnementale.

Par conséquent, oui, mais nous devons aussi...

[Français]

M. Mario Laframboise: Si la Loi sur la protection des eaux navigables est modifiée, ça ne changera en rien vos interventions. Dès que l'habitat faunique sera touché, vous devrez intervenir. Qu'on modifie ou non la loi, les motifs de Transports Canada ne changeront rien aux vôtres en ce qui a trait à l'habitat du poisson.

Mme Ginny Flood: C'est exact.

[Traduction]

Le président: Madame Scharf.

[Français]

Mme Shirley Anne Scharf: Je voudrais ajouter une chose qui est importante du fait qu'elle va faciliter la compréhension.

Infrastructure Canada dispose de fonds provenant de la taxe sur l'essence et de financement du fédéral, mais pas une description de projet, étant donné qu'il s'agit d'un transfert. Infrastructure Canada n'est pas l'autorité responsable de toute l'évaluation environnementale. Dans ce cas, le déclencheur est Pêches et Océans, la commission d'approbation ou la Loi sur la protection des eaux navigables. Il s'agit simplement d'une clarification.

M. Mario Laframboise: Quant à moi, la taxe sur l'essence aurait dû former une catégorie à part dans le budget, mais évidemment,

pour le gouvernement, ça gonfle les chiffres; ça fait beaucoup d'argent pour les municipalités. Il reste que c'est traité différemment, que ce n'est pas une subvention directe destinée à un projet. Je comprends cela. Ce n'est pas un projet dans lequel vous investissez, mais un montant global que vous versez aux villes pour des fins qui sont hors de votre contrôle. Au Québec, c'est la province qui choisit les projets.

Monsieur Nash, ceux qui craignent un danger pour l'environnement vont nous relire, et j'aimerais par conséquent qu'on apporte des précisions sur l'objectif de la demande qui est faite et sur le rapport qui va être soumis par le comité. Vous faites face à un grand nombre de demandes d'intervention, mais beaucoup d'approbations sont données malgré tout, ce qui a comme effet, par rapport à la définition actuelle, de gonfler le nombre de demandes. Il faut rediscuter de cette définition. Vous recevez de plus en plus de demandes pour des projets que vous autorisez de toute façon, ce qui demande du temps et retarde le processus. Est-ce exact?

[Traduction]

M. William J. Nash: Vous avez parfaitement raison. Dans l'ensemble, il y a deux approbations: celle découlant de l'évaluation environnementale et celle qui est donnée en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. En réalité, si l'évaluation environnementale aboutit à un résultat négatif, le projet ne peut pas aller de l'avant. Autrement dit, même s'il est très avantageux sur le plan de la navigation, le projet ne peut pas être réalisé s'il ne répond pas aux normes environnementales. Par conséquent, en ce qui concerne l'environnement, mes collègues ont expliqué que les évaluations auront lieu de toute façon.

Pour nous, les changements proposés nous permettront de mieux faire notre travail et, en fin de compte, seront avantageux pour tout le monde, y compris les défenseurs de l'environnement et d'autres. Ils nous permettront d'établir une structure plus moderne et une meilleure façon d'examiner les voies qui sont navigables et celles qui ne le sont pas, sans avoir des procédures excessivement lourdes ou inutiles dans certains cas.

Je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter à cela, David.

• (1125)

M. David Osbaldeston: Monsieur Laframboise, lorsque vous avez demandé à Mme Flood, du MPO, si son ministère intervient au cas où l'habitat faunique est touché, elle vous a répondu oui. Dans le cas des modifications proposées, l'objet est simplement ceci: Si un projet n'a pas d'effets directs sur la navigation, pourquoi la Sécurité maritime de Transports Canada devrait-elle l'examiner? Cela ne veut pas dire que le projet ne sera pas examiné par d'autres. Dans ce cas particulier, Transports Canada n'a vraiment rien à voir là-dedans s'il n'y a pas d'effets sur la navigation dans le cadre des critères en cause.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous demandez une intervention parce que la définition qu'on traîne depuis le moment où la loi a été créée, qui a été modifiée ou interprétée par les tribunaux, fait en sorte que vous devez maintenant intervenir dans des cas où la navigation n'est pas en cause.

C'est le message que vous voulez nous transmettre?

[Traduction]

M. David Osbaldeston: Exactement, monsieur. C'est la raison pour laquelle nous disons qu'en limitant nos interventions à la navigation, nous pouvons libérer les ressources que nous consacrons aux domaines qui ne nous concernent pas parce qu'ils ne touchent pas la navigation et les réaffecter aux choses dont les Canadiens se soucient vraiment, c'est-à-dire les grands projets d'infrastructure qui ont des répercussions sur la navigation et qui nécessitent donc l'intervention de nos experts.

[Français]

M. Mario Laframboise: Madame Scharf, on a parlé plus tôt de cette question, mais j'aimerais quand même m'assurer que dans les cas où du financement fédéral sera en cause, on va continuer à effectuer des évaluations environnementales. Autrement dit, les modifications ne changeront rien en ce sens.

Mme Shirley Anne Scharf: Ça ne changera rien dans les cas où nous aurons des descriptions de projet, comme je l'ai dit déjà. Je vais vous donner un exemple. S'il s'agit d'un ouvrage mineur et d'un cours d'eau secondaire dans lequel il y a de la pêche et où de petits poissons naissent, nous avons l'obligation d'évaluer les aspects environnementaux.

M. Mario Laframboise: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

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

Plusieurs témoins nous ont dit qu'à cause du traitement des demandes, le système actuel retarde ou limite les projets pour des motifs liés à la gestion du temps, etc. Je voudrais demander à chacun des ministères représentés de me dire si ses processus actuels entravent effectivement les projets et de préciser si possible ceux qui ne seront pas réalisés cet été pour cette raison. Nous allons bien sûr produire un rapport, mais rien ne changera. J'aimerais donc avoir votre avis à ce sujet.

On nous a dit à maintes et maintes reprises, non seulement dans des exposés présentés ici, mais aussi dans des lettres que nous recevons, que la bureaucratie retarde actuellement tout le processus. Je voudrais donc que vous me disiez si, collectivement ou individuellement — j'aimerais avoir une réponse de chaque ministère —, vous êtes vous-mêmes à blâmer pour le retard des dossiers. S'il y a des dossiers qui resteront bloqués cet été, j'aimerais savoir lesquels.

M. David Osbaldeston: Nous ne serions pas ici si nous ne pensions pas avoir certains problèmes de retard quand il s'agit de répondre aux besoins de nos clients. Je dois donc dire que, oui, nos processus et procédures causent des problèmes non seulement pour nous, mais aussi pour nos clients, comme les témoins vous l'ont dit. Il ne faut cependant pas perdre de vue que ces processus et procédures sont pour la plupart définis dans la loi, qui commence à dater. C'est là que réside le problème du point de vue de Transports Canada.

Nous souhaitons plus de souplesse. C'est à cela que doivent servir les modifications proposées.

M. Brian Masse: J'aimerais avoir le point de vue des autres ministères à ce sujet parce qu'il y aura peut-être des questions de ressources qui se poseront cet été, à moins que d'autres mesures ne soient nécessaires. Quels genres de projets seront retardés dans le pays à défaut d'une modification de la loi?

Mme Shirley Anne Scharf: Je vais aborder la question d'une façon générale, après quoi j'essaierai de répondre aux points précis que vous avez soulevés.

Comme nous l'avons dit dans nos témoignages antérieurs, la procédure occasionne des retards d'au moins six mois et même plus. D'autres témoins, comme M. Middleton, ont parlé de retards de 11 mois. Il n'y a pas de doute que les délais peuvent être aussi longs, mais nous savons qu'ils sont d'au moins six mois.

Les retards se produisent à trois étapes. Premièrement, il faut accéder au site pour évaluer la voie navigable ou l'ouvrage en cause. Comme vous pouvez l'imaginer, cela peut être difficile sinon impossible, compte tenu du froid et du gel. Deuxièmement, il arrive souvent que les promoteurs établissent des plans initiaux, mais que nous ne sachions pas si Transports Canada constitue ou non l'autorité responsable. Troisièmement, il faut bien sûr du temps pour donner une approbation. Nous ne pouvons pas toujours travailler en parallèle. Nous intervenons successivement, ce qui occasionne des retards.

Quant aux secteurs touchés, il y a les prises d'eau, qui seront définies comme de petits ouvrages si le diamètre de la canalisation est inférieur à 10 centimètres.

Une grande partie de notre travail, en dehors du domaine des transports, concerne le traitement de l'eau ou le traitement des eaux usées. Ce sont des domaines d'une très grande importance pour les collectivités partout au Canada. Par conséquent, si nous devons faire une évaluation complète dans le cas de petits ouvrages, il n'y a pas de doute qu'il y aura des retards et des arriérés qui auront des répercussions sur des infrastructures très importantes pour les collectivités, dans le cas de l'eau potable, par exemple.

● (1130)

M. Brian Masse: Peut-on envisager, en attendant, de réduire ces arriérés en augmentant l'effectif? Si ces modifications ne sont pas adoptées, allons-nous simplement nous croiser les bras et attendre?

Mme Shirley Anne Scharf: Le système que nous utilisons actuellement fonctionne assez bien. Bien sûr, nous avons besoin de modifications législatives parce que la loi ne nous confère pas les pouvoirs nécessaires, mais Transports Canada a établi un système de gestion du risque. Dans les brochures qui vous ont été remises avant le 11 mars, le ministère donne une description de ce qu'il considère comme un petit ouvrage. Nous nous appuyons actuellement sur son expertise dans ce domaine. Par conséquent, tout ne s'arrête pas maintenant pour l'évaluation de canalisations de moins de 10 centimètres.

Il reste des ambiguïtés dans la définition des eaux navigables et des eaux navigables mineures, mais nous avons au moins ce système à l'heure actuelle.

Au chapitre des ressources, je ne peux que vous donner la même réponse que vous avez entendue dans le passé. Je crois que c'est la seule réponse responsable que puisse donner un gestionnaire de la fonction publique.

Chaque année, nous examinons nos ressources pour déterminer si l'effectif et les compétences correspondent aux fonctions et aux besoins que nous avons. Dans ce cas particulier, nous n'avons pas procédé à un examen complet qui nous permettrait de dire, par exemple, que si ces modifications ne sont pas adoptées, nous aurons besoin de cinq employés de plus. Si les modifications sont adoptées, nous serons en meilleure position. Toutefois, sur une base annuelle, nous examinons nos ressources et la mesure dans laquelle elles correspondent au nombre de projets d'infrastructure proposés et aux besoins des Canadiens.

M. Brian Masse: Nous supposons que tout rentrera dans l'ordre si les modifications sont adoptées. Ne devrions-nous pas cependant avoir un plan de secours ou une analyse quelconque pour déterminer si cela réglerait le problème ou pour préparer la transition?

Si la situation est tellement grave actuellement que nous préparons un rapport qui doit ensuite être déposé au Parlement... Un projet de loi sera probablement renvoyé au comité à l'automne. On peut espérer qu'ensuite, si le gouvernement reste, le projet de loi finira par être adopté. Il devra ensuite franchir l'étape de la sanction royale, puis se refléter dans des règlements. Tout cela prendra beaucoup de temps, et les demandes vont s'accumuler.

Je m'inquiète un peu du fait que nous semblons penser que cette façon de procéder réglerait le problème. Ne devrions-nous pas en même temps faire une analyse de la main-d'œuvre et de la formation pour voir s'il est possible d'accélérer les choses? Même si ces modifications sont adoptées, elles pourraient ne pas donner tous les résultats attendus. Nous découvrirons peut-être d'autres lacunes.

J'envisage donc un plan de secours d'une forme ou d'une autre.

M. David Osbaldeston: Monsieur Masse, nous comprenons bien votre point de vue. Je crois avoir indiqué, dans mon témoignage précédent concernant les processus et procédures normatifs de Transports Canada, que nous avons cherché à déterminer l'année dernière, de concert avec notre directeur des affaires environnementales, notre groupe de consultation des Autochtones et notre conseiller juridique, s'il était possible de rationaliser davantage grâce à une meilleure définition des rôles et responsabilités et à l'élimination des redondances dans nos systèmes. Nous avons mené cette étude. Des projets de rapports ont été présentés à Transports Canada, mais n'ont encore fait l'objet d'aucune approbation. Ces rapports sont actuellement examinés. Ils abordent la question de la dotation et envisagent des réorganisations possibles, mais tout cela nous a amenés à conclure que tout succès réel dépendra de modifications législatives.

Par conséquent, oui, tout cela fait partie de l'équation. Tous ces éléments devront être pris en considération.

M. Brian Masse: Pouvez-vous déposer ces rapports au comité pour que nous puissions disposer de vos analyses? Je crois que ce serait important pour notre travail et notre rapport. Nous pourrions ensuite commencer à élaborer des mesures législatives.

• (1135)

M. David Osbaldeston: Nous devons transmettre votre demande aux échelons supérieurs. Les rapports ne sont que des ébauches. Transports Canada ne les a pas encore acceptés. Nous verrons où ils en sont actuellement.

M. Brian Masse: Vous pourriez même nous les transmettre à notre retour en septembre.

Le président: À vous, monsieur Fast. L'heure avance.

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

Je remercie les témoins d'être venus au comité aujourd'hui.

Je voudrais me joindre à M. Masse pour exprimer ma préoccupation au sujet des projets qui sont déjà en cours ou qui sont sur le point d'être proposés. L'adoption de mesures législatives prend du temps, même quand il s'agit de modifications plutôt que d'une refonte de la loi.

Je voudrais rappeler aux membres du comité que cette loi date de plus d'un siècle. Elle n'a presque pas été modifiée depuis son adoption.

Monsieur Osbaldeston, je partage vos préoccupations au sujet de certaines parties du témoignage de la semaine dernière de Krystyn Tully. Elle s'est fondée sur ce qui constitue pour elle une politique publique et une loi remontant à 2 000 ans. Le Canada que nous connaissons aujourd'hui n'existait pas il y a 200 ans et, à plus forte raison, il y a 2 000 ans. Lorsque cette loi a été adoptée, il y a un siècle, nous n'avions pas de bateaux à moteur sur nos lacs. Nous n'avions pas les processus d'évaluation environnementale qui sont actuellement appliqués aux niveaux municipal, provincial et fédéral et qui constituent des couches supplémentaires de protection de l'environnement.

Je suis un peu frustré par ce genre d'approche. Je crois que Mme Tully a admis que cette loi traitait des eaux navigables et non de l'environnement. Ensuite, elle a passé 80 p. 100 de son temps à nous convaincre que c'était en fait une loi environnementale.

Je crois que nous devrions aller de l'avant. Nous avons une vieille loi qui ne répond plus aux besoins du Canada du XXI^e siècle.

Mes questions se fondent plus ou moins sur d'autres questions qui vous ont déjà été posées.

La première est pour vous, madame Flood, ou peut-être vous, monsieur Leboeuf. Vous avez eu l'occasion d'examiner la Loi sur la protection des eaux navigables, n'est-ce pas? Croyez-vous que cette loi doit servir de base au déclenchement des évaluations environnementales?

Mme Ginny Flood: J'aurais vraiment préféré que vous posiez la question à Yves en premier.

Pour moi, l'évaluation environnementale est avant tout un outil de planification. À titre d'organisme de réglementation, nous devons, avant de prendre une décision, évaluer les répercussions sur l'environnement. Voilà l'objet de la loi. Beaucoup de gens confondent cette évaluation avec l'approbation d'un projet.

À mon avis, l'évaluation environnementale est faite pour qu'il soit possible, quand un projet peut avoir des répercussions négatives sur le poisson et son habitat, par exemple, de trouver des moyens d'améliorer ce projet, d'atténuer ses effets et de compenser tout dommage causé au poisson et à son habitat.

La question n'est pas tant de savoir si la loi doit ou non déclencher une évaluation environnementale. Le rôle de cette évaluation est de nous aider à déterminer s'il y aura des effets négatifs et à collaborer avec les promoteurs et les collectivités pour trouver des moyens d'atténuer ces effets. Tout le monde devrait y gagner.

M. Ed Fast: D'accord. Ainsi, les modifications proposées au comité ne se répercuteront pas négativement sur le rôle que vous êtes appelés à jouer.

Mme Ginny Flood: Je n'ai pas l'impression que les modifications proposées changeront notre rôle, sauf que nous aurions moins de contacts que d'habitude avec Transports Canada au chapitre de la réglementation. Mais cela n'empêchera pas le ministère de communiquer avec nous à titre d'organisme fédéral spécialisé dans les questions liées aux voies navigables, même si une voie ne s'inscrit plus dans la définition des voies navigables. Il y aura des questions sur lesquelles nous voudrions consulter le ministère. Les modifications ne nous empêcheront pas de lui demander son avis sur certains aspects.

M. Ed Fast: Monsieur Leboeuf.

[Français]

M. Yves Leboeuf: Je remercie Mme Flood. Son explication sur les objectifs de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale est aussi bonne que celle que j'aurais pu donner.

En général, la question n'est pas vraiment de savoir si les autorisations en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables devraient ou non déclencher une évaluation environnementale. Selon moi — et Mme Flood y a fait allusion —, il s'agit de revenir aux fondements de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Ceux-ci consistent à s'assurer qu'avant de prendre des décisions, réglementaires ou autres, les divers ministères prennent en compte l'ensemble des implications environnementales, de façon à ce que ces décisions soient non seulement valables aux fins des objectifs de la législation en cause, mais proprement éclairées en ce qui a trait aux implications environnementales plus larges. On tentera à ce moment-là de minimiser ces impacts. Le fait de requérir des évaluations environnementales dans le cadre des autorisations de la Loi sur la protection des eaux navigables est, comme dans le cas d'autres types d'autorisation, certainement tout à fait conforme aux objectifs de cette législation.

Pour ce qui est de savoir si dans le cadre de l'actuelle proposition, il est approprié de modifier la Loi sur la protection des eaux navigables pour exclure certains projets mineurs du processus d'autorisation en vertu de cette loi, je préciserai que ce n'est pas en soi une question environnementale. Comme vous l'avez dit, la Loi sur la protection des eaux navigables est liée à la navigation; elle ne vise pas la protection de l'environnement. Pour avoir écouté mes collègues et avoir pris connaissance des audiences antérieures, je dirai que pour peu que la motivation derrière les amendements proposés soit liée à des objectifs valables en matière de navigation, la chose ne nous cause pas de problème du côté environnemental. Si les motivations sous-jacentes consistaient plutôt à éliminer des exigences environnementales, ce serait autre chose, mais rien ne suggère que c'est le cas.

• (1140)

[Traduction]

M. Ed Fast: Bien sûr, ce n'est pas le cas. Personne ici n'a suggéré qu'on veut éliminer des exigences environnementales. Ce n'est pas du tout le cas.

Ma question suivante s'adresse à M. Osbaldeston ou peut-être à Mme Scharf.

Ce que nous venons d'entendre répond aux préoccupations environnementales soulevées par une très faible minorité. Il y a cependant la question de la navigabilité.

Nous n'avons pas entendu le point de vue des kayakistes, des canoteurs et de tous les autres qui utilisent l'eau à des fins récréatives ou même commerciales. Avez-vous eu des réactions négatives de la part de ces gens? Ils n'ont pas comparu devant nous. Je ne crois pas

que nous les ayons invités, mais, de toute façon, nous n'avons pas entendu leur point de vue.

Je ne crois pas que ces modifications représentent un grand problème pour eux, mais vous avez peut-être quelque chose à dire des contacts que vous avez eus avec ces gens.

M. David Osbaldeston: Nous n'avons pas eu beaucoup de réactions de la part des associations récréatives de canot et de kayak. Je sais qu'une association, Les Amis de la rivière Kipawa, a présenté un mémoire et je crois avoir mentionné que nous sommes actuellement en procès avec elle au sujet de questions qui n'ont pas à être évoquées ici.

Toutefois, pour ce qui est des activités récréatives sur l'eau, les modifications proposées ne devraient pas les restreindre, à notre avis. Nous vous avons déjà dit — je crois que c'était dans notre lettre de mars — quels critères nous envisagions pour déterminer quels cours d'eau ne seraient pas considérés comme des voies navigables: ils ne seraient pas assez larges ou assez profonds pour des embarcations, ou bien ils imposeraient d'avancer et de reculer ou de se déplacer latéralement si souvent qu'il ne serait vraiment pas pratique d'y naviguer. Ces cours d'eau ne permettraient pas vraiment d'avancer ou auraient une pente trop raide ou des chutes. Ce ne serait pas des endroits où des canoteurs et des kayakistes raisonnables voudraient aller. À notre avis, les effets seraient très limités sinon inexistantes.

Le président: Merci, monsieur Fast.

Je dois préciser, pour la gouverne des membres du comité, que nous avons invité des associations de canot et de kayak. L'une d'entre elles n'a pas répondu et l'autre nous a transmis un document écrit. Nous avons donc certains renseignements pour les membres.

Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Monsieur Leboeuf, vous avez parlé d'évaluations stratégiques prévues dans une directive du Cabinet. Je me demande si vous pouvez nous donner des précisions à ce sujet.

M. Yves Leboeuf: Le Cabinet adopté une directive, il y a une dizaine d'années, qui est encore en vigueur. Elle n'est pas obligatoire en droit, mais elle représente une exigence politique obligatoire. En effet, elle précise les attentes du Cabinet quant à ce que les ministères et organismes doivent faire avant de lui présenter une proposition.

Elle impose essentiellement de faire une évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes soumis à l'approbation d'un ministre. Il s'agirait évidemment de projet à un niveau avancé sur le plan qualitatif plutôt que quantitatif. Ainsi, toutes les répercussions environnementales, tant positives que négatives, de même que l'effet global du projet tel que conçu sont examinés, pour que le Cabinet, une fois saisi de la proposition, puisse décider en ayant la certitude de bien comprendre les conséquences environnementales.

D'ordinaire, lorsque l'évaluation environnementale stratégique détaillée est effectuée, la proposition est accompagnée d'options pour atténuer les effets négatifs ou renforcer les effets positifs attendus. Encore une fois, tout cela n'est pas obligatoire en droit, ce qui signifie que le Cabinet n'a pas l'obligation de tenir compte des mesures d'atténuation définies. L'objectif, comme dans le cas du processus d'évaluation environnementale d'un projet, est de s'assurer que les décisions prises, au niveau du projet ou de la politique, tiennent compte des effets environnementaux.

Comme je l'ai déjà mentionné, M. Osbaldeston m'a informé que l'initiative dont vous êtes saisis a fait l'objet d'une telle évaluation stratégique et qu'il est question d'en faire une mise à jour quand l'initiative sera dans une forme plus définitive.

• (1145)

M. Don Bell: D'accord.

Ma dernière question va au-delà des eaux navigables. Elle porte sur l'ensemble du processus des approbations environnementales, que vous avez déjà mentionné.

Plusieurs projets sont en cours au port de Vancouver. Quand j'ai visité Shanghai, il y a un an ou deux, j'ai vu le pont Donghai, qui a 32 kilomètres de long et qui relie la ville au port de Yangshan. Je crois qu'il n'a fallu aux Chinois que trois ou quatre ans pour réaliser le projet, du stade de la conception jusqu'à la fin. Chez nous, après trois ou quatre ans, je suppose que nous en serions encore à l'étape de l'évaluation environnementale préliminaire.

Je n'essaie pas dire que l'approche chinoise d'évaluation environnementale est la bonne. Étant le porte-parole de mon parti pour la stratégie de la porte d'entrée du Pacifique, je me soucie du maintien de notre compétitivité au chapitre de l'expansion de nos installations portuaires — que ce soit à Prince Rupert, où nous l'avons déjà fait, ou au port de Vancouver qui fusionne avec l'administration portuaire du fleuve Fraser — pour être en mesure de manutentionner les marchandises qui passent par là.

Si nous ne pouvons pas montrer que nous avons la capacité de le faire, les expéditeurs nous court-circuiteront et s'adresseront automatiquement aux ports américains. Il est vraiment important que les ports de Vancouver et de Prince Rupert aient la capacité nécessaire parce qu'ils représentent, pour le Canada, la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, qui constitue un important marché en croissance.

Le lien avec les eaux navigables, c'est que pendant que vous essayez de coordonner vos efforts... M. Masse vous a demandé tout à l'heure de quelle façon vous vous concertez pour essayer de minimiser les retards tout en faisant le travail que vous êtes censés faire et pour mener vos examens en parallèle plutôt qu'en succession, comme Mme Scharf l'a mentionné. J'espère que nous pourrions y arriver.

Mme Shirley Anne Scharf: Je vais essayer d'aborder les deux aspects de cette question.

En ce qui concerne les ports, je voudrais signaler, même si je n'administre pas le fonds des portes d'entrée qui relève de Transports Canada, que nous nous rendons bien compte des retards que peut entraîner une succession d'approbations réglementaires, même quand il n'y a pas de financement fédéral. Les autorités portuaires constituent un exemple parfait, dont Yves peut également parler.

Ressources naturelles Canada dirige une importante initiative, à laquelle nous participons de très près, visant à examiner cette question, à veiller à ce que nous restions compétitifs et à trouver des moyens d'assurer la coordination.

Je ne parlerai pas de « rationalisation » parce que je crois que d'autres témoins ont mal interprété ce mot. La coordination est essentielle.

En ce qui nous concerne — et Keith peut également en parler —, nous avons souvent recours à d'autres organismes lorsque nous faisons des évaluations environnementales. Par exemple, si nous nous occupons de frayères, nous nous adressons au MPO. Si nous avons affaire à des lieux de sépulture autochtones, nous prenons contact avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ou avec Parcs Canada. Il en est de même pour les eaux navigables.

Nous essayons de réunir tous ces groupes aux premiers stades du processus afin d'avoir une idée du temps qu'il faudra, car, comme le comité le sait bien, tout cela a un coût réel. Les promoteurs de projets attendent l'approbation pour démarrer. Une fois le feu vert donné, nous devons nous occuper de nos ententes de contribution.

Je me demande si vous deux avez quelque chose à ajouter.

• (1150)

M. Keith Grady (conseiller principal, Examen environnemental et approbations, Direction de la gestion des enjeux, Direction générale des opérations des programmes, Infrastructure Canada): Sur le plan pratique, la coordination est vraiment essentielle. La circulation de l'information constitue un aspect important, qui nous ramène à la question de M. Masse. Les renseignements dont Transports Canada a besoin aux fins de la LPEN pour déterminer s'il est nécessaire de délivrer un permis peuvent être très détaillés et ne peuvent, par conséquent, être donnés qu'à un stade assez avancé de la planification du projet. Ces renseignements peuvent ne pas correspondre au reste du travail d'évaluation en cours, ce qui crée de la confusion parce que nous ne sommes jamais tout à fait sûrs.

Il y a même des cas où nous ne savons même pas si Transports Canada est l'organisme compétent en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, parce que les renseignements ne sont pas disponibles à ce stade de l'évaluation de la planification du projet. S'il s'avère que le projet n'est pas du ressort du gouvernement, il appartient aux promoteurs de poursuivre le processus normal de planification. Toutefois, cela nuit à notre capacité de coordonner ainsi qu'à l'ordonnancement de nos évaluations.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

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

Bonjour, messieurs, dames. Je suis content de voir des représentants des trois ministères impliqués dans l'étude environnementale de divers projets. Je voudrais poser une question à M. Leboeuf concernant l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Dans le cadre de votre mandat, devez-vous émettre officiellement un rapport sur les projets que vous étudiez, dans lesquels vous êtes impliqués?

M. Yves Leboeuf: Tout d'abord, comme mon collègue M. Smith l'a expliqué lors des audiences du 11 mars dernier, le processus mis en place en vertu de notre loi est un processus d'autoévaluation. Ce n'est pas notre agence qui, en vertu de la loi, est responsable de faire les évaluations environnementales, mais plutôt les différents ministères et agences qui ont des décisions à prendre à l'égard des projets. Ce n'est pas notre agence qui prépare les rapports d'évaluation environnementale, mais les différents ministères.

Le but de ces rapports est d'informer les décideurs fédéraux. Ultimement, le processus mis en place en vertu de notre loi n'est pas un processus décisionnel. C'est un processus qui vise à générer l'information pertinente sur le plan environnemental et à la regrouper dans un rapport qui contient des recommandations et des conclusions. À cette étape, c'est aux différents décideurs fédéraux de prendre en compte ces recommandations et de juger dans quelle mesure il est opportun de les intégrer à leurs décisions.

M. Robert Carrier: Je voulais évaluer l'impact que vous avez sur les recommandations. Si celles-ci restent à l'interne, on ne les connaît pas. Les ministères demeurent responsables de leurs décisions. Vous ne faites simplement que leur donner des conseils et des avis. Cela enlève beaucoup d'importance à une agence publique qui semble cautionner une grande responsabilité environnementale.

M. Yves Leboeuf: Je peux comprendre pourquoi vous le voyez sous cet angle. D'ailleurs, plusieurs personnes, ne serait-ce qu'en vertu du nom de notre organisation, comprennent de prime abord que notre mandat est de réaliser des évaluations environnementales ou de donner des avis scientifiques dans le contexte des évaluations environnementales. Or, ce n'est pas le cas.

Le rôle de l'agence est vraiment de fournir un appui à la formation des différents ministères impliqués dans les évaluations environnementales et d'aviser le ministre de l'Environnement, lorsque ce dernier a des décisions à prendre dans le contexte du processus. Les avis de nature scientifique que doivent obtenir les différents ministères qui font des évaluations environnementales sont plutôt obtenus de ce qu'on appelle les ministères experts. Si Transports Canada, dans le cadre d'une évaluation environnementale, a des préoccupations liées à l'habitat du poisson, par exemple, il s'adressera à Pêches et Océans, et non à l'agence, pour obtenir cette expertise. S'il a des préoccupations liées aux oiseaux migrateurs, il s'adressera à Environnement Canada. Ce n'est pas le rôle de l'agence de donner un avis scientifique.

M. Robert Carrier: Dans ce cas, chaque ministère, que ce soit Transports Canada ou Pêches et Océans, possède l'expertise et les compétences. Il serait difficile pour vous de conseiller Pêches et Océans au sujet du déplacement d'un habitat du poisson. Si le ministère décide que tout est beau tel quel, votre avis devient secondaire.

M. Yves Leboeuf: Notre avis ne devient pas nécessairement secondaire. C'est là qu'on voit l'importance de la participation du public aux évaluations environnementales, particulièrement pour les projets plus controversés. Le public, les groupes environnementaux et d'autres vont donner leurs points de vue et émettre leurs opinions sur les avis d'experts émis par les ministères. Tout ça pèse dans la balance, finalement.

• (1155)

M. Robert Carrier: Je voudrais vous citer un cas particulier. Dans ma circonscription, il y a le pont de l'autoroute 25, au sujet duquel j'essaie d'obtenir des renseignements depuis plusieurs mois, si ce n'est plusieurs années. Les informations que j'ai obtenues jusqu'à maintenant me semblent confuses. J'ai posé des questions au sous-

ministre adjoint, Sécurité et sûreté, du ministère des Transports, M. Grégoire. Il m'a dit qu'il y avait des conditions pour l'installation de structures permanentes dans l'habitat de l'esturgeon jaune, qui devrait être déplacé dans le bassin de la rivière l'Assomption.

Je me suis adressé au ministre, étant donné qu'on ne sait trop à qui s'adresser. Le 25 avril dernier, j'ai reçu une lettre de Pêches et Océans disant que finalement, la frayère à esturgeons a été déplacée dans le bassin de la rivière Ouareau, qui est située à environ 50 kilomètres. Sur le plan du respect de l'environnement immédiat, cela m'intrigue parce qu'il s'agit de la rivière des Prairies.

Dans cette lettre, on dit qu'en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, on a complété l'évaluation environnementale le 28 février dernier. C'est très rassurant de lire une telle chose. À la fin de la lettre, on peut lire que les travaux d'un pilier du côté de la rive nord ont été autorisés et qu'une seconde autorisation sera délivrée ultérieurement pour d'autres travaux. Donc, cela semble indiquer que l'autorisation actuelle n'est pas complète. C'est peut-être à cause de la frayère à esturgeons.

Je ne peux pas savoir où en est ce projet. À titre de député, je voudrais au moins fournir aux électeurs l'assurance que le gouvernement canadien a bien joué son rôle et que tout a été respecté, mais pour l'instant, il est difficile de le faire, étant donné qu'il y a deux ministères, une agence...

Mme Shirley Anne Scharf: Ce projet est-il financé aussi par le gouvernement fédéral?

M. Robert Carrier: Non, c'est un projet provincial, financé par le gouvernement québécois.

Monsieur Leboeuf, dans votre document, vous dites qu'il y a des collaborations spéciales fédérales-provinciales. Vous dites qu'en vertu d'ententes, une seule étude environnementale a été faite. Elle a été faite au Québec par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Est-ce un cas dont vous ne vous occupez pratiquement pas, puisque l'étude a été faite? Les documents que j'ai disent que vous vous en occupez.

M. Yves Leboeuf: Il s'agit d'un examen préalable, qui est le type d'évaluation environnementale le plus simple dans notre loi, dans un contexte de processus d'autoévaluation environnementale. Comme vous l'avez souligné, deux ministères fédéraux, dans le contexte de ce projet, ont des décisions à prendre: le ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, et le ministère des Pêches et des Océans, en vertu de la Loi sur les pêches. Ces deux ministères agissent comme autorités responsables et sont responsables de faire l'évaluation environnementale du projet qui, comme vous l'avez dit, a été complété au mois de février ou au début de mars, selon l'information que j'avais. Je me fie à la date que vous avez, soit le 28 février.

Quant à la coordination qui s'est faite ou non à partir des audiences du BAPE ou de l'évaluation provinciale qui, avant même les audiences du BAPE, est réalisée par le ministère de l'Environnement provincial, là encore, je m'en remets à mes collègues de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada, qui ont probablement plus d'information que moi sur la nature de la collaboration qui s'est faite.

[Traduction]

Le président: Je regrette, votre temps de parole est largement écoulé.

Monsieur Shipley.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président. Je vais essayer de m'en tenir à l'essentiel.

Je me demande, madame Scharf, si vous pouvez... Je suis heureux que nous ayons des témoins qui se soucient des grands projets. Je viens d'une région de petites collectivités rurales et de petites exploitations agricoles. J'essaierai donc de tirer parti de certaines de ces observations.

En cas de construction d'un ouvrage privé — cette question a été soulevée, particulièrement par la dernière délégation du lac Ontario qui est venue l'autre jour —, que faites-vous sur le plan de l'évaluation environnementale? Qu'est-ce qui déclenche l'évaluation dans ce cas particulier?

• (1200)

Mme Shirley Anne Scharf: Du point de vue d'Infrastructure Canada, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, à moins qu'il n'y ait un financement fédéral et que nous disposions d'une description du projet, nous ne sommes pas l'organisme responsable de la coordination d'ensemble. Quand c'est le cas, si le projet a des répercussions sur le poisson, sur des terres fédérales ou, bien sûr, sur des voies navigables — Yves peut compléter la liste, si j'ai oublié quelque chose —, ce sont ces domaines qui déclencheront soit l'obtention d'un permis réglementaire soit... Dans ce cas, il s'agit d'un particulier, de sorte que nous ne sommes pas les promoteurs.

Si le projet relève d'un organisme fédéral, l'organisme doit automatiquement procéder à une évaluation environnementale. Il y a un certain nombre d'approbations différentes à obtenir, sous forme de permis ou d'autorisations réglementaires. Si nous offrons du financement et disposons d'une description du projet, nous coordonnons l'évaluation. Nous essayons de tout rassembler et nous travaillons avec les responsables pour les aider à surmonter tous ces obstacles.

M. Bev Shipley: Il y a un projet sur une route municipale secondaire. Il s'agit d'un pont en mauvais état qui doit être remplacé. C'est la municipalité qui paie. Elle ne reçoit pas de financement direct, n'ayant pas présenté une demande particulière à cet égard, mais elle bénéficie de la remise de la taxe sur l'essence. Est-ce que cela constitue un financement fédéral, si la municipalité utilise une partie de l'argent pour payer ce projet?

Mme Shirley Anne Scharf: C'est un cas particulier. Si l'argent vient d'un transfert global, même s'il s'agit de fonds fédéraux, nous n'avons pas une description du projet et ne sommes donc pas l'organisme responsable. Dans un tel cas, il y a les permis et la réglementation ou alors les règlements provinciaux ou municipaux.

Mme Ginny Flood: Il n'est pas exclu qu'un organisme de réglementation fédéral intervienne, même en l'absence d'un financement fédéral. Il pourrait s'agir du MPO. Comme je ne suis pas sûre de la nature du projet, je ne peux pas aller dans les détails. Toutefois, nous collaborons sûrement avec la province si elle procède à une évaluation environnementale.

M. Bev Shipley: J'en conviens volontiers. J'ai été maire d'une municipalité, et je peux vous dire que les représentants du MPO interviennent à propos de tout et de rien. Cela m'amène, madame Flood, à une autre question qui fait suite à celle que j'ai posée à Mme Scharf au sujet du financement.

Ces mesures législatives ont pour objet d'améliorer la navigation à des fins de transport. Or des projets peuvent être réalisés sur un ruisseau ou un petit cours d'eau qui coule toute l'année, mais à très faible débit, et qui pourrait s'inscrire dans la définition d'une voie

navigable. Nous avons discuté de certains cours d'eau qui sont à sec pendant la plus grande partie de l'année, mais qui doivent quand même faire l'objet d'une décision sur la question de savoir s'ils constituent ou non des voies navigables.

Cela nous ramène au MPO auquel il est difficile d'échapper. Les règlements du ministère s'appliquent à un cours d'eau — je ne me souviens pas des termes exacts — parce qu'il est interdit de nuire au poisson ou de le déranger. Mon collègue a parlé tout à l'heure des projets qui sont retardés. Je me demande, madame Flood, de quelle façon il est possible de réaliser un certain équilibre.

J'ai eu connaissance d'un projet dans lequel le cours d'eau était rempli de vase venant de terres agricoles et contenait quelques espèces de poisson qui étaient menacées. J'aurais pu vous emmener à trois kilomètres de là, le long de la route, pour vous montrer les prises d'eau qu'on bouchait parce qu'il y en avait tant en amont et en aval, mais cela a suffi pour arrêter le projet. Si sa réalisation avait nui à une espèce, des accusations auraient été portées. Personne n'était disposé à prendre le risque.

Je cherche un moyen d'en arriver à un certain équilibre, pour déterminer les avantages, s'il y en a, afin d'éviter que ces projets ne soient retardés, souvent par inadvertance.

Mme Ginny Flood: Je conviens volontiers que c'est un problème parce que le MPO est présent presque partout.

Il est intéressant de considérer la question des ressources. L'un des moyens que nous utilisons pour parvenir à un certain équilibre consiste à appliquer les principes de gestion du risque et à chercher une façon d'atténuer les effets négatifs. Il ne s'agit pas de tourner la LCEE en omettant l'évaluation environnementale, mais il y a des moyens auxquels on peut recourir si les travaux envisagés ne risquent pas d'entraîner une DDP, c'est-à-dire une détérioration, une destruction ou une perturbation de l'habitat du poisson.

Malheureusement, la Loi sur les pêches prescrit d'une façon très précise la façon de mener une évaluation environnementale. Nous essayons de travailler avec les promoteurs pour réduire les retards. Nous pouvons le faire dans nos énoncés opérationnels qui décrivent des façons de mener certaines activités sans créer une situation imposant aux promoteurs de venir nous demander une autorisation. Nous collaborons aussi très étroitement avec eux pour éviter que les petits projets mineurs soient soumis à une évaluation environnementale complète.

• (1205)

M. Bev Shipley: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Shipley.

M. Zed a généreusement cédé son temps parole à M. Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Voilà ce qui caractérise notre parti: nous sommes tellement altruistes que nous cherchons constamment des moyens d'aider des collègues.

Madame Flood, j'aimerais revenir sur une réponse que vous venez de donner.

Le MPO est partout. Comme l'a dit M. Shipley, nous discutons des eaux navigables et essayons d'apporter quelques améliorations pour accélérer le processus sans compromettre l'intention de la loi ou les projets, mais il semble qu'en dépit de nos efforts pour concentrer l'attention sur les eaux navigables, nous finissons toujours à votre porte. Même si la situation peut avoir ses propres avantages, je voudrais revenir à une chose qui a été mentionnée la semaine dernière. J'aimerais être plus ou moins sûr que nous n'appuyons pas une mauvaise politique en essayant de rationaliser le processus.

Je prendrai un exemple précis. Le MPO a-t-il fait une évaluation environnementale avant que la société Enwave soit autorisée à tirer de l'eau du fond du lac Ontario pour fournir de la climatisation à un secteur d'une cinquantaine de rues du centre-ville de Toronto, il y a environ quatre ans?

Mme Ginny Flood: Je vais devoir vérifier. Je ne connais pas les détails de ce cas. Je vous donnerai une réponse plus tard.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis surpris, madame Flood, car il s'agit d'un projet d'une assez grande importance. La semaine dernière, la représentante de Waterkeeper a exprimé des préoccupations au nom de la communauté environnementale — dont vous êtes l'un des principaux intervenants, soit dit sans vous froisser, monsieur Leboeuf — parce qu'un projet de ce genre n'a pas fait l'objet d'un examen aussi minutieux que celui que le MPO fait subir aux petits projets de construction que certains propriétaires réalisent dans la circonscription de M. Shipley.

Cela me surprend parce que la représentante de Waterkeeper a dit que son organisation se soucie autant de la qualité de l'eau que de la navigabilité. J'espère que je n'ai pas mal interprété ce qu'elle a dit, mais je pense que mes collègues ont compris plus ou moins la même chose.

Si vous n'êtes pas au courant de ce projet, vous connaissez peut-être mieux l'installation qui tire de l'eau du lac Erie et du lac Supérieur pour alimenter le réservoir d'Ogallala.

Mme Ginny Flood: Je ne connais pas vraiment les détails. Je m'en excuse, mais nos bureaux régionaux auraient probablement pu vous donner une réponse directe. Je le regrette vraiment, mais je dirais que s'il y avait eu des effets sur le poisson et son habitat, nous aurions sûrement été présents. S'il s'agit plutôt de la qualité de l'eau...

L'hon. Joseph Volpe: Madame Flood, je comprends. Je comprends toutes ces choses.

Je pose ces questions non pour ergoter ou vous causer des ennuis, mais pour exprimer la frustration que beaucoup d'entre nous ressentent et veulent surmonter, car nous souhaitons tous prendre des décisions respectueuses de l'environnement.

Quand on considère un processus qui semble inutilement retarder les décisions sans changer le résultat final et que, d'après la réponse donnée à un autre collègue, le problème ne se situe pas au niveau de l'effectif, mais relève plutôt du manque de coordination... J'ai entendu les trois témoins représentant Infrastructure Canada et Transports Canada dire: Nous ne sommes pas l'organisme de coordination à moins que ces deux éléments déclencheurs ne soient présents. Peu importe si ces éléments sont présents ou non, il me semble que soit M. Leboeuf soit vous intervenez d'une façon ou d'une autre.

Toutefois, dans les grands projets comme les deux que je vous ai donnés en exemple... J'en ai d'ailleurs un troisième: toutes les billes de bois qui encombrant les rivières et les cours d'eau chez moi, dans le nord de l'Ontario, ont nécessairement des effets sur l'habitat du poisson, que vous le reconnaissiez ou pas. Personne ne parle d'assainir ces rivières et ces cours d'eau. Le bois nuit à l'habitat et à la qualité de l'eau. Toutefois, dans la circonscription de M. Shipley, le MPO intervient parce qu'un agriculteur veut consolider l'assise d'un pont dont il a besoin pour aller d'un point à l'autre de son exploitation.

Madame Flood, je voudrais parler aux représentants d'Infrastructure Canada, qui me semblent très raisonnables, mais c'est à vous que je m'adresse constamment. Vous êtes aussi une personne

raisonnable, mais vous signalez que la Loi sur les pêches est extrêmement importante. Elle est appliquée aux exploitations agricoles du sud de l'Ontario de la même façon et aussi efficacement que dans les Grands Bancs de Terre-Neuve, où les stocks de morue et de flétan noir ont été décimés. Vous devez m'aider à comprendre, madame Flood.

• (1210)

Mme Ginny Flood: Je sais que nous avons fait l'objet de beaucoup de critiques au fil des ans. Nous avons fait des efforts sérieux pour vraiment rationaliser nos processus d'approbation et déterminer ce qu'il est nécessaire de mettre en place.

Au cours des trois ou quatre dernières années, le ministère s'est efforcé de déterminer les projets qui comportent de grands risques, les habitats dont nous devons vraiment nous soucier et le genre d'évaluation environnementale stratégique à effectuer. Je ne parle pas d'évaluation stratégique dans le même sens qu'Yves.

Quant aux autres projets, dont le risque est considéré moyen ou petit, nous les traitons d'une manière très différente. Nous essayons d'appliquer les outils que nous avons mis au point, comme les énoncés opérationnels, de façon à ne pas avoir à entreprendre de longs processus d'approbation et de longues évaluations environnementales.

D'une façon générale, cependant, je crois que les évaluations environnementales... Il y a un certain nombre de catégories. Certaines peuvent être effectuées très rapidement, sans retarder indûment les projets en cause.

L'hon. Joseph Volpe: Madame Flood, je crois que je vais en rester là. Je vous remercie de vous être montrée patiente à mon égard pendant que je m'exprimais d'une façon pas toujours très éloquente.

Si le comité accepte les modifications proposées, je me demande si vous en appuieriez l'esprit et la lettre et si votre ministère ne défera pas ce que nous espérons mettre en place.

Mme Ginny Flood: Nous avons certes l'intention de travailler dans le cadre de la Loi sur la protection des eaux navigables, mais nous aurons quand même à nous conformer aux dispositions de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et de la Loi sur les pêches. Notre intention est toujours de ne pas entraver la compétitivité et de ne pas causer de retards indus.

L'hon. Joseph Volpe: Ayant déjà fait une évaluation, vous estimez que ces dispositions sont bonnes. Ce sont des choses que vous pouvez accepter en principe. Du moins, vous pouvez tolérer les modifications envisagées. Transports Canada et Infrastructure Canada disent qu'ils se conformeront aux normes que le MPO a définies ou définira.

Mme Ginny Flood: Je ne veux pas vous laisser l'impression qu'à cause des modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables, le MPO ne fera pas d'évaluations environnementales. Si un projet a des effets, la loi nous impose d'intervenir. Nous devons le faire à moins que la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et la Loi sur les pêches ne soient modifiées.

L'hon. Joseph Volpe: D'accord. Nous nous occuperons de cette question à un autre moment. Entre-temps, si nous rationalisons un processus, allons-nous vraiment accélérer les choses ou bien ne ferons-nous que substituer le MPO et Environnement Canada à Transports Canada et Infrastructure Canada? Je me demande si nous ne retirerons pas de la main gauche ce que nous aurons donné de la main droite. C'est tout ce que je veux savoir.

•(1215)

Mme Ginny Flood: Pour le MPO, ces modifications ne changeront pas grand-chose. Là où nous devons travailler avec Transports Canada auparavant, si le projet nécessite des autorisations en vertu de la Loi sur les pêches, nous serons quand même présents. Je ne crois pas que la modification de la Loi sur la protection des eaux navigables ait une grande influence sur notre travail.

Le président: Monsieur Osbaldeston.

M. David Osbaldeston: En supprimant l'examen en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables dans les cas qui n'ont pas d'effets sur la navigation, nous réduisons le nombre des démarches que le promoteur d'un projet doit faire pour avoir l'autorisation d'aller de l'avant. Cela en soi simplifiera le processus.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins.

Ma première question porte sur le projet du corridor Windsor–Essex–Detroit. De toute évidence, c'est un grand projet pour le Canada, qui aura en outre d'énormes répercussions pour les États-Unis. Je crois savoir que quelque 25 000 emplois seront créés dans une période de sept ans pour construire le tunnel et le mettre en service et que cela rapportera environ 2,5 milliards de dollars à l'économie locale.

Y a-t-il des mesures envisagées ou aurait-il été possible de faire quelque chose différemment pour accélérer le processus entrepris dans le cas de ce projet? Est-ce que l'adoption de ces modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables aurait fait une différence? Est-ce qu'un changement quelconque aurait pu accélérer ce processus?

Comme vous le savez, le gouvernement précédent avait beaucoup parlé de la réalisation de ce projet. Notre gouvernement aussi s'y intéresse. Les gouvernements ont maintenant commencé à aller de l'avant. Mais y a-t-il des changements qui auraient pu accélérer le processus et aider le Canada à améliorer sa productivité d'ensemble? Je vous laisse tout à fait libres de répondre. C'est une grande question, n'est-ce pas?

Le président: Vous pouvez répondre si vous le souhaitez.

M. David Osbaldeston: Du point de vue de Transports Canada, c'est un grand projet que nous aurions entrepris, indépendamment des modifications qui vous seront proposées. Je ne connais pas les détails du dossier, mais j'ai l'impression que le processus serait le même, avec ou sans les modifications. C'est effectivement un grand projet qui sera réalisé sur une importante voie navigable, ce qui implique un examen sérieux de l'aspect navigation. Par conséquent, il y aurait une évaluation, tout comme aujourd'hui.

M. Brian Jean: Absolument.

Vous considérez donc que, même avec ces changements de la Loi sur la protection des eaux navigables, il n'aurait probablement pas été possible de parvenir plus rapidement à l'état d'avancement que nous avons atteint aujourd'hui. C'est bien cela?

M. David Osbaldeston: C'est exact. Toutefois, nous aurions peut-être pu libérer des ressources supplémentaires, qu'il aurait été possible d'affecter à ce dossier afin de le traiter plus rapidement. Il s'agirait des ressources qui auraient autrement eu à s'occuper des ponceaux construits dans les champs des agriculteurs, etc.

M. Brian Jean: Par conséquent, la plupart des propositions avancées par les organismes fédéraux ou provinciaux concernent les

petits projets et n'ont pas d'effets sur les grands, sauf dans la mesure où certaines ressources peuvent être libérées dans les organismes eux-mêmes. Autrement dit, les modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables s'appliquent essentiellement aux petits projets. Est-ce exact?

M. David Osbaldeston: Pour nous, le plus grand avantage de ces modifications, c'est qu'elles nous déchargeraient de la responsabilité des petits projets sans effets sur la navigation et nous permettraient d'affecter plus de ressources aux grands projets de nos clients.

M. Brian Jean: D'accord. Mais y a-t-il n'importe quoi, dans les modifications proposées, qui puisse entraver la navigation pour des Canadiens, comme les canoteurs, par exemple? Avez-vous entendu n'importe qui dire, aujourd'hui ou précédemment, que ces modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables entraveraient la navigation au Canada?

•(1220)

M. David Osbaldeston: Non, absolument pas. Notre mandat reste le même: nous devons protéger le droit du public à la navigation.

Le président: Madame Scharf, je crois que vous aviez quelque chose à ajouter au sujet de l'infrastructure.

Mme Shirley Anne Scharf: J'aimerais répondre à quelques-unes des questions que vous avez soulevées.

Vous avez demandé si ces modifications auront des effets sur les petits ou les grands projets. Keith a analysé les données, et nous vous avons présenté les résultats lors de notre dernière comparution. Environ 20 p. 100 des petits projets communautaires financés par notre Fonds sur l'infrastructure municipale rurale sont touchés, de même qu'environ 25 p. 100 des grands projets stratégiques.

Si nous nous occupons d'une grande usine de traitement des eaux usées et que les canalisations d'effluents se déversent dans un cours d'eau et dépassent ou non un certain diamètre, nous sommes touchés par les dispositions de la LPEN. Je dirais, pour aller un peu plus loin, que si des substances nocives sont déversées dans un cours d'eau, nous devons nous en occuper en vertu de la Loi sur les pêches.

Pour ce qui est de votre question concernant les canoteurs et les amateurs d'eaux vives, Transports Canada, étant chargé de l'application de la loi, a dirigé les consultations qui ont été tenues. Nous n'avons donc pas eu de contacts directs à cet égard avec les groupes en question.

J'ai été frappée par le fait que Mme Tully, M. Middleton et la FCM avaient un point commun: ils étaient tous à la recherche d'une définition opérationnelle d'une grande voie navigable et d'une voie navigable mineure. L'existence d'une définition opérationnelle claire est extrêmement utile pour nos clients, c'est-à-dire les municipalités, les promoteurs provinciaux et le secteur privé.

J'irai encore plus loin. Si les demandes que nous recevons étaient accompagnées de cartes, comme M. Middleton en a parlé dans le cas de l'expérience albertaine, ce serait aussi très utile.

M. Brian Jean: Très bien.

Je voudrais que ce soit très clair. Pour tous les témoins qui sont présents aujourd'hui, il n'y a aucun mouvement ni initiative de quiconque visant à réduire la capacité de naviguer sur les cours d'eau du Canada. J'aimerais que vous le confirmiez.

Êtes-vous de cet avis, madame Scharf?

Mme Shirley Anne Scharf: Oui.

M. Brian Jean: Je vais pousser encore plus loin. Y a-t-il un mouvement quelconque en faveur d'une réduction de l'évaluation environnementale ou de l'intégrité environnementale, qui serait attribuable à ces modifications?

Mme Shirley Anne Scharf: À notre avis, non. Nous devons toujours respecter nos obligations en vertu de la loi.

M. Brian Jean: J'avais une question à poser au sujet d'un pont qui enjambe la rivière Athabaska, à Fort McMurray, dans le nord de l'Alberta. Je vais le faire très brièvement.

Nous avons eu pendant très longtemps — une quarantaine d'années, au total — deux ponts sur la rivière Athabaska. Nous avons maintenant besoin d'un autre pont parce que les gens doivent parfois attendre trois ou quatre heures pour passer. Une proposition a été présentée, prévoyant un pont à cinq ou six voies, qui remplacerait l'actuel.

Je voudrais savoir s'il faut procéder à une évaluation complète pour remplacer un pont qui a fait son temps? Est-ce absolument nécessaire, du point de vue du ministère?

Mme Shirley Anne Scharf: Je vais laisser Keith répondre à cette question.

Si les effets environnementaux définis lors de l'évaluation initiale n'ont pas changé, si les schémas de frai sont restés les mêmes, si les réparations sont faites exactement aux mêmes endroits, il est probable qu'une évaluation complète ne serait pas nécessaire. Toutefois, si un facteur quelconque a changé, nous aurions l'obligation de tout examiner en détail et de faire une évaluation environnementale complète pour nous conformer à la loi.

Keith en sait plus que moi sur les examens environnementaux préalables.

M. Keith Grady: Ce remplacement devrait faire l'objet d'un examen préalable en vertu de la LCEE si nous contribuons au financement ou examinons une demande de financement. Nous aurions à considérer tous les facteurs prévus dans la LCEE, y compris les effets sur le poisson, l'habitat riverain, l'érosion, la sédimentation, etc. Le projet aurait donc à subir ce genre de processus d'évaluation.

Si vous avez déjà un pont, il est probable que nous pourrions retrouver beaucoup des renseignements recueillis précédemment, ce qui peut simplifier le processus, mais il faudra quand même effectuer un examen préalable.

M. Brian Jean: Ainsi, les règles sont très rigoureuses et continueront de l'être, indépendamment des modifications proposées par le comité. C'est bien cela?

M. Keith Grady: Exactement.

M. David Osbaldeston: Si vous le permettez, monsieur Jean, je dirais qu'en vertu du système actuel, le processus serait le même. Aux termes des modifications envisagées, s'il ne s'agit plus d'un ouvrage désigné qui déclencherait automatiquement une évaluation en vertu du paragraphe 5(1), s'il est déterminé que le pont de remplacement ne risque en aucune façon d'entraver la navigation qui passe actuellement sous le pont existant, nous n'exigerions pas une évaluation environnementale en vertu de la Loi sur la protection des

eaux navigables. La suppression de la disposition concernant les ouvrages désignés et le pouvoir discrétionnaire, fondé sur la connaissance par nos agents de la région et de la circulation sur l'eau, de déterminer que le projet n'a pas d'autres effets sur la navigation nous permettraient de ne pas déclencher une évaluation, ce qui réduirait d'autant les démarches à faire.

• (1225)

M. Brian Jean: Je vous remercie.

Le président: Merci.

Nous allons faire un tour de table supplémentaire avec un temps de parole de deux minutes pour chacun.

Monsieur Carrier, je sais que vous avez une question à poser.

Monsieur Masse, vous serez le suivant.

[Français]

M. Robert Carrier: J'aimerais donner à Mme Flood l'occasion de répondre à ma question; elle voulait le faire tout à l'heure.

Mme Ginny Flood: Selon moi, il y a deux parties au projet de l'autoroute 25. Dans le cas de la première partie, au sud, la compagnie a déjà reçu l'autorisation. Dans le cas de la deuxième partie, il fallait élaborer un plan de compensation. Nous sommes en train de réviser ce plan. L'autorisation sera probablement donnée plus tard.

M. Robert Carrier: Je comprends qu'il s'agisse d'un cas particulier. On pourrait peut-être se rencontrer après, pour que vous me donniez des explications sur le courrier que j'ai reçu à ce sujet.

J'ai encore une question. M. Grégoire nous a transmis une lettre, le 28 avril dernier, parlant des exemptions déjà appliquées aux voies navigables mineures. Il en donne une certaine description. Cela se résume à ce qu'un cours d'eau ne puisse pas accepter de navigation convenable dans différents cas. Il semble que ce soit une exception, et il souhaite que ce soit entériné par une loi qui le précisera exactement.

Dans les cas où il y a déjà une exemption et où on ne peut pas naviguer sur le cours d'eau, vérifie-t-on l'effet de cette interdiction auprès de Pêches et Océans Canada? Une interdiction de navigation pourrait avoir un contrecoup sur la montaison de certaines espèces de poisson. Est-ce vérifié automatiquement par Pêches et Océans Canada? Est-ce plutôt Transports Canada qui reçoit la demande d'installation de travaux et qui demande à Pêches et Océans Canada de vérifier cet aspect?

Mme Shirley Anne Scharf: Si j'ai bien compris, vous me demandez si, quand nous recevons une demande, nous devons établir s'il faut obtenir l'approbation de Pêches et Océans.

M. Robert Carrier: Oui.

Mme Shirley Anne Scharf: C'est Keith ou d'autres personnes de la région qui appliquent la loi qui s'en chargent. Si le projet le requiert, nous avons une approbation, mais je n'en suis pas sûre.

M. Robert Carrier: Actuellement, vous appliquez vous-même les exemptions. Vous vous assurez qu'il n'y a pas d'obstacle à la navigation, mais vous vérifiez quand même auprès de Pêches et Océans si ce dernier s'objecte à un projet.

Si, au moyen d'une loi, on excluait les voies de navigation mineures de votre approbation, cela empêcherait-il toute vérification par les ministères?

Mme Shirley Anne Scharf: Keith pourrait répondre à cela.

[Traduction]

M. Keith Grady: Nous aurons quand même l'obligation d'évaluer chaque projet que nous envisageons de financer, à moins qu'il ne soit défini comme exclusion dans le Règlement sur la liste d'exclusion de la LCEE. Les dispositions relatives aux petits ouvrages qui sont proposées en vertu de la LPEN ne s'inscrivent pas dans la liste d'exclusion.

Dans le cas que vous avez mentionné, nous pourrions prendre l'information et les critères de conception établis par Transports Canada pour ce genre de petit ouvrage. Si le promoteur satisfait à ces critères, nous pourrions considérer que le projet n'a pas d'effets environnementaux sur le plan de la navigation et intégrer les critères de conception dans notre approbation de l'évaluation environnementale. Cela réglerait l'aspect navigation. Il nous resterait à évaluer les effets possibles sur le poisson ainsi que les autres facteurs environnementaux prévus dans la loi.

• (1230)

[Français]

M. Robert Carrier: Dans le cas de projets de loi privés qui ne sont pas financés par le gouvernement, si s'il s'agit d'une voie de navigation mineure, allez-vous quand même soumettre le projet à Pêches et Océans, ou si aucune vérification ne sera faite?

Mme Shirley Anne Scharf: Je vais demander aux autres de répondre à cette question, car je n'applique pas les projets de loi privés. Je pense que c'est encore une approbation...

[Traduction]

M. David Osbaldeston: Chaque fois qu'un projet est réalisé à proximité d'un cours d'eau, le promoteur doit se conformer à un certain nombre d'exigences juridiques. Dans ce cas particulier, comme il est établi que la voie navigable est mineure, la LPEN ne s'appliquerait pas. Le promoteur a quand même l'obligation de présenter une demande, qui sera soumise à un examen en vertu de la Loi sur les pêches pour déterminer les effets possibles sur l'habitat du poisson ainsi qu'à d'autres examens provinciaux et municipaux axés sur l'environnement.

[Français]

M. Robert Carrier: Dans ce cas, sait-il qu'il doit demander une autorisation au ministère des Transports et au ministère des Pêches et des Océans, ou fait-il une demande à un seul endroit?

[Traduction]

M. David Osbaldeston: J'aimerais bien pouvoir dire que le promoteur peut présenter une demande à un seul endroit, mais, à titre de bureaucrate, je ne peux jamais donner ce genre d'assurance. Il incombe au promoteur, comme dans le cas d'une personne qui veut construire une maison, de déterminer quels permis il faut obtenir et à quelles exigences il faut se conformer pour exécuter le travail et le faire inspecter et approuver.

[Français]

M. Robert Carrier: C'est vraiment une zone grise dont on doit tenir compte dans l'appréciation du...

M. Yves Leboeuf: C'est un des domaines où notre agence va jouer un rôle de coordination avec les différents ministères dans différentes régions, en particulier celle du Québec, où beaucoup de travail de coordination a été fait entre les différents ministères et agences fédéraux, sous le leadership de notre agence. Cela permet maintenant à des promoteurs de s'adresser directement à notre agence, en cas de doute, et d'obtenir de l'aide et davantage d'information quant aux différents ministères fédéraux qui risquent d'être intéressés par le

projet. Dans un cas comme celui-là, on va agir comme guichet unique, jusqu'à un certain point.

[Traduction]

Le président: Je voudrais remercier très sincèrement nos témoins. Nous avons beaucoup apprécié vos commentaires. Il nous reste encore à faire beaucoup d'examen et d'analyses. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir pris le temps de venir au comité.

Membres du comité, pendant que nos témoins quittent la salle, je voudrais vous informer que vous devez remettre vos rapports et vos observations à Maxime d'ici la fin de la journée. Nous tenons beaucoup à avoir une discussion jeudi. Si nous avons la documentation nécessaire, j'espère que nous pourrions le faire.

Le dernier article de l'ordre du jour est une motion proposée par M. Volpe. Je sais qu'il y a eu une discussion l'autre jour sur la question de savoir si le secrétaire parlementaire, M. Jean, avait une réponse satisfaisante à donner à la question de M. Volpe. Si oui, nous pourrions avancer. Autrement, nous allons devoir examiner la motion.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'ai l'impression d'être soumis à des pressions, monsieur le président. Je ne vois pas de quelle façon ma réponse pourrait être jugée insatisfaisante, mais il n'y a pas de doute qu'il appartiendra à M. Volpe d'en juger.

Je voudrais d'abord lui dire, ainsi qu'au comité, que des consultations informelles sont en cours et seront terminées d'ici la fin août. Ces consultations se poursuivent depuis un certain temps déjà avec Air Canada, WestJet et l'Association du transport aérien du Canada. Des représentants du secteur du transport aérien se sont entretenus avec des membres du cabinet du ministre, et ces entretiens se poursuivent. Voilà où en est la situation en ce moment.

M. Volpe est au courant des aspects complexes de ce dossier et, en toute franchise, des quatre questions que nous examinons dans ce contexte. S'il ne trouve pas cela suffisant, je ne vois aucun inconvénient à ce qu'il demande au ministre une lettre indiquant tout ce qu'il voudra.

Je crois savoir que le ministre a donné une date à laquelle il sera disponible pour l'examen des crédits, mais, de toute façon, il n'y aurait pas de mal à demander une lettre à ce stade, que ma réponse soit jugée satisfaisante ou non.

• (1235)

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je voudrais d'abord remercier le secrétaire parlementaire des efforts qu'il a déployés pour obtenir ces renseignements. Je comprends que des consultations ont lieu avec le secteur du transport aérien et ses représentants. C'est parfait. Toutefois, les dispositions de la loi qui nous intéressent traitent de questions de compétence qui dépendront de l'accord des provinces, une fois que les mesures législatives fédérales auront été adoptées à la Chambre.

À moins d'avoir manqué quelque chose, je n'ai rien entendu dire de consultations fédérales-provinciales destinées à harmoniser la réglementation dans toutes les administrations de façon à obtenir des transporteurs aériens le genre de renseignements sur les prix que les consommateurs veulent avoir. Le secrétaire parlementaire a-t-il une réponse à donner à cela?

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Monsieur Volpe, que vous avez mis le doigt sur le nœud de l'affaire. Pour le moment, le gouvernement a très clairement indiqué qu'il ne voulait pas intervenir dans les affaires provinciales et qu'il faudrait conclure une entente avec les provinces pour réglementer la publicité des agences de voyages dans les journaux. De son côté, le gouvernement fédéral peut réglementer la publicité à la radio et à la télévision, de même que les compagnies aériennes, d'une façon générale, mais il faudra obtenir la coopération des différentes provinces.

La question dont vous continuez à faire abstraction, monsieur Volpe, et que je continue à mettre en évidence, c'est la publicité sur Internet et la nécessité d'assurer des règles du jeu claires et équitables à toutes les parties. Bien entendu, la publicité sur Internet relève de la compétence du pays où se trouve le serveur Web. Nous avons donc trois niveaux différents, dont un échappe totalement à notre réglementation.

Très franchement, monsieur Volpe, on a l'impression que vous vous souciez d'autres sujets, à part les consultations en cours. Je crois que vous devriez demander une lettre du ministre en indiquant les questions précises que vous voulez y voir.

L'hon. Joseph Volpe: Pour répondre à ce que vous venez de dire, je ne crois pas que je fasse abstraction de vos observations. J'ai en fait été très patient et très reconnaissant pour ce que vous avez fait. Toutefois, pour nous, et pour moi en particulier, malgré toutes les difficultés que pourrait susciter l'harmonisation des politiques partout dans le pays, il est important de savoir que le processus de consultation est engagé et à quel stade il en est. S'il y a des obstacles que nous ne pouvons pas nous attendre à voir régler sous peu, nous en tiendrons compte.

Mais nous ne pouvons pas résoudre le problème, réel ou perçu, si le ministre n'a pas engagé des consultations avec les provinces et les intervenants responsables du problème. Je crois donc être au courant des difficultés, mais la plus importante est de faire le premier pas. Or je ne vous ai pas entendu dire que ce premier pas est fait.

M. Brian Jean: J'aimerais donner une précision, monsieur le président...

Le président: Très brièvement, s'il vous plaît. Je donnerai ensuite la parole à M. Masse.

M. Brian Jean: Tout d'abord, des consultations ont commencé avec le secteur du transport aérien. Cela est sûr. Je ne suis cependant pas sûr en ce qui concerne les provinces. Je crois savoir, en fonction d'entretiens précédents, que des discussions sont engagées et se poursuivent. Nous serions proches de la fin des consultations, qui devraient se terminer fin août.

Vous connaissez déjà les difficultés, monsieur Volpe. De mon côté, très franchement, je vois mal comment ces difficultés peuvent être surmontées afin de permettre des règles du jeu claires et équitables pour tous les participants. Je ne sais pas de quelle façon on procédera. Quelqu'un de plus haut placé que moi devra trouver une solution.

L'hon. Joseph Volpe: Je suppose que cette personne plus haut placée que vous viendra au comité.

M. Brian Jean: Oui, il viendra.

Le président: C'est maintenant au tour de M. Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Nous avons donc les problèmes du projet de loi C-11 concernant la protection des consommateurs. Ils ont été bien signalés. Nous avons entendu le secrétaire parlementaire faire le point. La situation est très simple: les responsables se réuniront à nouveau à titre informel. « Informel » est le mot-clé ici. Je ne sais pas quelle est l'étendue des consultations qui ont eu lieu. Le mot « étendue » joue un rôle essentiel dans la motion.

Le ministre doit venir au comité à l'occasion de l'examen des crédits. Je suppose que nous pourrions alors lui poser des questions à ce sujet. Nous devons cependant décider si nous adopterons ou non cette motion. Malheureusement, il n'y aura sans doute pas assez de temps avant que le ministre vienne au comité et avant l'interruption de l'été. Je sais que la motion est vraiment très faible parce que nous n'avons aucun moyen de formuler des exigences, à moins d'être disposés à siéger pendant l'été. Nous pouvons le faire. Nous pouvons l'envisager. De toute façon, nous allons devoir trouver un autre créneau si nous voulons vraiment discuter de ce dossier particulier avec le ministre avant l'interruption de l'été. Nous devons donc y réfléchir, puis prendre une décision.

• (1240)

Le président: Allez-y, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: M. Masse a raison de dire que le ministre viendra au comité, comme nous l'avons entendu. Je pense que c'est la semaine prochaine. Il doit venir pour l'examen des crédits.

Le président: Attendez un instant.

L'hon. Joseph Volpe: Entre-temps — je suis sûr que M. Masse acceptera —, j'accepterai une déclaration écrite du ministre nous indiquant l'étendue des consultations. J'aimerais cependant qu'on insiste plus sur les consultations avec les provinces que sur les consultations avec le secteur du transport aérien. Je veux bien admettre que ces dernières seront terminées d'ici la fin août, mais je voudrais savoir où nous en sommes avec les provinces.

De plus, si le ministre a déjà accepté de comparaître devant le comité pour l'examen des crédits, je vais lui exposer moi-même la situation. Ce n'est pas du tout une mise en garde au ministre, mais nous ne serons pas en mesure de le faire venir en vertu de cette motion avant l'interruption de l'été.

J'aimerais avoir une réponse par écrit d'ici mardi prochain. La lettre sera-t-elle prête mardi?

M. Brian Jean: Je ne pourrais même pas faire taper une lettre d'ici mardi, mais je vais demander.

L'hon. Joseph Volpe: Je demanderai à mes collaborateurs de s'en occuper.

M. Brian Jean: Ils pourraient peut-être préparer la lettre. Le ministre n'aura qu'à la signer.

L'hon. Joseph Volpe: Donnez-nous la substance de la lettre. Vous pourrez ensuite la signer vous-même.

M. Brian Jean: Je vous remercie. Je l'apprécie.

Le président: Pour récapituler, nous allons donc demander au ministre de faire le point par écrit d'ici mardi...

M. Brian Jean: Est-ce la volonté du comité?

Le président: ... et nous laisserons la motion en suspens pour le moment.

Monsieur Volpe, êtes-vous d'accord?

L'hon. Joseph Volpe: Nous sommes d'accord.

Le président: Est-ce que nous sommes tous d'accord? Très bien.

Pour ce qui est des travaux de jeudi, je voudrais vous informer — sans vouloir nommer personne — que nous n'avons qu'un seul rapport d'un parti politique sur les eaux navigables. Si vous avez des suggestions, des amendements, des changements à propos de ce que nous avons discuté, vous devez les présenter par écrit au greffier. J'espère que vous le ferez d'ici la fin de la journée, si possible, pour que nous ayons quelque chose à discuter jeudi.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: J'ai une suggestion à faire. Pendant que les analystes travaillent sur ce document, il serait utile d'avoir un outil qui montrerait de quelle façon chaque changement ou modification agit sur chaque ministère et quels en sont les effets sur les processus ou sur le temps que le personnel y consacre. Cela montrerait de façon concrète les répercussions de chaque changement sur les différents ministères.

Le président: Je peux demander à John de le faire. Je crois qu'il sera très difficile de déterminer les répercussions exactes. Je ne sais

pas si les analystes voudront formuler des observations sur quelque chose d'hypothétique. Nous allons cependant leur présenter une recommandation.

M. Brian Masse: Pour des choses telles que les petits ouvrages, ne pouvons-nous pas obtenir une analyse des effets sur chaque ministère et de ce qui pourrait changer avec l'adoption de cette définition? Est-ce trop difficile?

Le président: Je vais certainement demander aux analystes, mais je ne sais pas s'ils pourront faire quelque chose pour jeudi.

M. Brian Masse: C'est très bien.

Le président: Par conséquent, je vous demande de vous préparer jeudi à discuter des amendements que vous aurez présentés à Maxime et à moi. Nous tiendrons un débat ouvert complet.

Je vous remercie.

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.