



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 025 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 octobre 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 4 octobre 2016

• (0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bonjour. Je déclare ouverte la séance numéro 25 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en cette première session de la 42^e législature.

Nous sommes très heureux d'accueillir ce matin le ministre. Nous n'aurons que 40 minutes à passer avec vous, ce qui est bien dommage. Lorsque nous nous en sommes enquis, vous nous avez assurés que vous ne pourriez pas rester ici plus longtemps, car vous devez assister à une réunion du Cabinet. Nous allons donc entrer dans le vif du sujet, monsieur Garneau. Je tiens d'abord à vous remercier une fois de plus d'avoir accepté de venir nous parler de ces questions.

Je vous cède la parole.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci, madame la présidente.

Je pourrais peut-être commencer par quelques observations préliminaires, après quoi je répondrai à vos questions.

[Français]

Madame la présidente et honorables membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à venir vous rencontrer aujourd'hui.

Tout d'abord, j'aimerais m'excuser pour le peu de temps que j'ai à vous consacrer. J'ai une réunion du Conseil des ministres ce matin à 9 h 30. Je vous prie de ne pas voir cela comme un manque de respect. Je connais bien la valeur de l'étude que vous entreprenez. La Loi sur la protection de la navigation est importante pour moi, pour notre gouvernement et pour tous les Canadiens.

Après ma courte allocution, je serai disponible pour répondre à vos questions. Lorsque je serai parti, ma représentante, Mme Catherine Higgins, sera ici pour répondre à vos questions. La discussion pourra alors se poursuivre avec elle.

[Traduction]

J'aimerais clarifier un point, soit mon rôle et celui de Transports Canada auprès de votre Comité. Certains commentaires parus dans les médias laissaient entendre que j'ai orienté les travaux du Comité. Je souhaite donc réitérer aussi clairement que possible le message suivant: les témoins que vous choisirez d'entendre, la teneur de vos constatations ainsi que l'échéancier établi pour votre rapport sont entièrement de votre ressort.

Mon rôle et celui de mon ministère consistent à vous informer et à vous aider, et c'est ce que j'espère accomplir aujourd'hui.

Mme Kate Young, la secrétaire parlementaire, et des experts en la matière au sein de mon ministère sont aussi disponibles pour vous

aider et vous fournir les renseignements supplémentaires dont vous pourriez avoir besoin.

[Français]

La législation que vous examinez, soit la Loi sur la protection de la navigation, accorde au gouvernement du Canada les pouvoirs voulus pour régler les ponts, les barrages et d'autres projets qui touchent le droit du public à la navigation sur les cours d'eau les plus achalandés du Canada. La common law protège le droit du public à un passage libre et sans obstacles sur les cours d'eau partout au Canada.

L'objectif de la Loi est de trouver l'équilibre entre ce droit de navigation et la nécessité de construire des infrastructures comme des ponts et des barrages, et de veiller à ce que les cours d'eau demeurent sécuritaires en tout temps. J'insiste sur le mot « sécuritaire », parce que c'est là le réel objectif de cette loi, à savoir la navigation sécuritaire.

[Traduction]

Au fil des ans, l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations municipales ont demandé à Transports Canada d'examiner l'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables pour que les collectivités aient plus de facilité à exploiter les ressources et à construire d'importantes infrastructures. En 2012, la loi a été modifiée afin de simplifier le processus d'examen et d'en préciser la portée. Les ouvrages secondaires, comme le remplacement de ponts, ont été exemptés et on a ajouté une annexe énumérant les cours d'eau régis par la loi. Le droit à la navigation sur les cours d'eau ne figurant pas à l'annexe a continué d'être protégé par la common law.

Lorsque les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables sont entrées en vigueur en 2014, la loi a été renommée Loi sur la protection de la navigation afin de mieux en refléter l'intention.

À la même période, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a été modifiée pour que les évaluations environnementales ne soient exigées que pour certains types de projets désignés, peu importe si une approbation réglementaire était requise ou non en vertu, par exemple, de la Loi sur la protection de la navigation. Je m'attends à ce que ce soit l'un des changements qui seront pris en considération par le groupe d'experts qui se penchera sur la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

• (0850)

[Français]

Dans le discours du Trône, notre gouvernement a promis de revoir nos processus environnementaux et réglementaires, plus particulièrement ceux qui s'appliquent aux projets de développement des ressources et d'investissements dans les infrastructures.

Dans la lettre de mandat qu'il m'a confiée, le premier ministre me demande de travailler avec le ministre des Pêches et des Océans et avec la Garde côtière canadienne, en vue d'examiner les changements apportés par le gouvernement précédent à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection des eaux navigables, de rétablir les protections éliminées et d'incorporer des mesures de protection modernes.

[Traduction]

En juin dernier, nous avons rempli notre engagement à cet égard en lançant un examen approfondi à trois volets: renforcer la confiance dans les processus d'évaluation environnementale des grands projets; moderniser l'Office national de l'énergie; et examiner attentivement les modifications apportées à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection de la navigation.

La consultation sera au coeur de cet examen. Le gouvernement croit en un processus coordonné, ouvert et transparent qui repose sur des preuves scientifiques, tout en tenant compte des points de vue des Canadiens. Et j'ai déjà entendu des Canadiens — peuples autochtones, représentants de l'industrie, usagers des voies navigables, représentants des provinces, des territoires et des administrations locales — qui m'ont dit que les modifications apportées à la Loi sur la protection de la navigation comportaient à la fois des avantages et des inconvénients. Par exemple, les changements ont plu aux constructeurs et aux propriétaires d'infrastructures, ce qui comprend les provinces, les territoires et les municipalités. Le changement ayant suscité le plus d'intérêt et soulevé le plus de préoccupations chez les usagers des voies navigables est, semble-t-il, le rétrécissement de la portée de la loi, laquelle englobait auparavant tous les cours d'eau du Canada, de sorte qu'elle s'applique désormais aux 162 rivières, lacs et océans qui figurent à l'annexe.

[Français]

Comme vous le savez, j'ai suggéré que ce comité examine les changements à la législation, y compris les cours d'eau désormais visés par celle-ci ainsi que les types d'obstacles à la navigation qui devraient être réglementés ou interdits en vertu de la Loi pour que la sécurité demeure au premier plan.

J'espère que le Comité pourra recueillir d'autres commentaires et points de vue qui s'ajouteront à ceux reçus dans le cadre de nos consultations.

Je suppose que le Comité entendra différents témoins et que vous aurez l'occasion de connaître les divers points de vue des Canadiens à ce sujet. Je suis conscient de l'importance d'entendre ce que les collectivités autochtones ont à dire sur ces questions.

J'ai hâte de prendre connaissance de vos recommandations.

Je vous remercie de votre attention et je peux maintenant répondre à vos questions.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant entendre M. Berthold, qui dispose de six minutes.

[Français]

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

Monsieur le ministre, madame Higgins, je vous remercie de votre présence parmi nous ce matin.

Vous me permettez, monsieur le ministre, de faire part de la position que nous avons concernant cette étude qui a été confiée à notre comité. Vous comprenez que cette étude, qui est venue bouleverser l'ordre du jour de nos travaux de cet automne, nous apparaît inutile compte tenu que les conclusions sont déjà connues. Tout comme le premier ministre, vous avez eu à plusieurs reprises l'occasion de nous faire part de ces conclusions.

Laissez-moi revenir sur votre lettre de mandat en tant que ministre des Transports, dont vous avez d'ailleurs parlé dans votre allocution d'ouverture de ce matin. Je vais vous lire un extrait de votre lettre de mandat. Je sais que vous en parlez régulièrement, monsieur Garneau, et c'est ce qui semble guider votre travail comme ministre depuis votre nomination. J'ai eu l'occasion de constater dans le dossier de la sécurité ferroviaire à Lac-Mégantic que vous tenez particulièrement à respecter votre lettre de mandat.

Parfois c'est bien, mais parfois cela peut créer certains désagréments, particulièrement dans ce dossier. Dans votre lettre de mandat, il est clairement dit que vous allez « travailler avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne afin de revoir les modifications à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection des eaux navigables apportées par le précédent gouvernement, réinstaurer les protections éliminées et intégrer des mécanismes de protection modernes ».

À mon avis, il s'agit non seulement d'une demande de mener une étude, mais également d'une manière de dicter les conclusions de notre comité. D'après la lettre de mandat que vous avez reçue et à la lumière de l'information que nous avons, nous savons que la décision est prise, à savoir que les protections éliminées doivent être réinstaurées. Pour nous, cette demande est discutable étant donné que notre comité avait déjà un ordre du jour très chargé. Le Comité voulait concentrer ses efforts dans le dossier d'une stratégie nationale du transport avec l'objectif d'accélérer le développement économique au Canada et de se servir du plan d'infrastructures qui a été annoncé récemment pour faire des investissements judicieux qui vont créer du développement économique pour chaque communautés et chaque région du Canada.

Laissez-moi vous lire deux paragraphes de la lettre que les deux ministres ont adressée conjointement à notre présidente et à notre comité et, en fait, aux deux comités: « Dans le cadre du mandat que nous a confié le premier ministre, on nous a demandé d'examiner ensemble les modifications apportées par le gouvernement précédent à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection des eaux navigables, en vue de rétablir les protections éliminées et d'y intégrer des mécanismes de protection modernes ». Non seulement on l'a dit une fois dans votre lettre de mandat, mais on le répète dans la lettre au comité. On nous dit en d'autres mots: « Voici les conclusions auxquelles vous devez arriver. »

En ce qui a trait à la Loi sur la protection de la navigation, je cite un autre extrait: « Les modifications qui sont entrées en vigueur en 2014 concentrent l'application de la Loi sur les 162 voies navigables les plus fréquentées du Canada. Il est suggéré de vous concentrer sur ces changements, ainsi que les types d'interférences à la navigation qui devraient être réglementées ou interdites, et comment mettre en oeuvre au mieux ces termes de la législation. »

Vous comprenez, monsieur le ministre, que lorsqu'on a des indications aussi claires que celles-là et qu'on considère que les études préalables faites par un comité sénatorial et par un comité de la Chambre des communes se fondent sur suffisamment de témoignages, on peut présumer qu'on n'a pas besoin d'entendre une nouvelle série de témoignages.

J'ai lu tous les témoignages ou presque — je ne voudrais pas me faire prendre sur une virgule que je n'aurais pas lue — de ces deux comités et j'ai pu constater que beaucoup d'affirmations ont été faites, que beaucoup de choses ont été dites, que les municipalités, les communautés autochtones, les groupes environnementaux ont tous eu l'occasion de se prononcer sur ces projets de loi.

Pourquoi mobiliser encore une fois les efforts et l'énergie de notre comité pour reprendre un travail qui a été fait à plusieurs reprises, si ce n'est que pour trouver une justification à une volonté politique d'apporter des changements à des lois qui ont été dûment changées après des consultations et de défaire ce qui a été fait par l'ancien gouvernement?

● (0855)

La Loi vous donne la possibilité d'intervenir. Vous pouvez vous-mêmes faire les modifications sans avoir à modifier la Loi. Il est clairement inscrit dans la Loi que vous avez entre les mains tous les outils nécessaires pour répondre aux différentes demandes que vous pouvez recevoir.

Je vous rappelle le but visé de la première modification à la Loi, en 2009. Elle a été modifiée pour permettre d'accélérer le développement économique au Canada et pour faire en sorte que les projets puissent être réalisés plus rapidement.

Comme ancien maire, je peux vous dire qu'il est parfois très difficile de se soumettre à toutes les réglementations et de surmonter toutes les difficultés uniquement pour construire un petit pont afin de traverser un ruisseau. Un ruisseau est un ruisseau. On n'a pas besoin de faire une étude fédérale pour vérifier si les bateaux peuvent passer sous ce pont, puisque c'est un petit ruisseau.

Si c'est ce que vous voulez rétablir, si vous voulez revenir à cette époque...

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Berthold. Vos six minutes sont écoulées.

Je suis désolée, monsieur Garneau. Il ne vous reste plus de temps pour répondre aux observations de M. Berthold.

Je cède maintenant la parole à M. Hardie.

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

J'allais céder une partie de mon temps de parole à nos collègues de l'opposition, mais à ce qu'il paraît, ils n'ont pas de questions à poser. Pour ma part, j'en ai quelques-unes à poser.

M. Luc Berthold: Je vais sauter sur l'occasion, si vous le voulez, monsieur Hardie. Pas de problème.

M. Ken Hardie: Comme bien d'autres lois, la Loi sur la protection de la navigation porte un nom très évocateur qui risque d'avoir caché son objectif réel; c'est là un phénomène récurrent que nous avons observé sous l'ancien gouvernement. Dans nombre de ces dossiers, lorsque nous sommes appelés à examiner les décisions prises par le passé, cela insinue qu'il faut changer quelque chose. La première recommandation que les environnementalistes nous font, c'est de rétablir ce qui était en place avant.

À mon sens, toutefois, nous devrions, comme pour toute chose, prendre du recul et examiner certaines mesures. Dans certains cas, nous pourrions nous dire: « Eh bien, ceci n'était pas une mauvaise idée. » Dans d'autres, nous voudrions peut-être nous y prendre un peu différemment.

J'aimerais entendre votre avis sur deux aspects, monsieur le ministre. Le premier concerne la simplification du processus. Il s'agit

là d'une recommandation que vous avez entendue dans le cadre des consultations que vous avez menées. De toute évidence, les municipalités et les constructeurs d'infrastructures aimeraient bien que le processus soit simplifié, mais ne l'a-t-on pas simplifié à outrance? N'a-t-on pas laissé tomber de trop nombreuses occasions de protéger les cours d'eau, même ceux qui ne sont pas utilisables à des fins commerciales?

● (0900)

L'hon. Marc Garneau: Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que certaines des mesures prises par le gouvernement précédent tiennent la route. En fait, c'est ce que j'ai dit dans ma déclaration préliminaire.

L'objectif ici n'est pas de retourner à ce qui existait auparavant, contrairement à ce que disait M. Berthold. Il s'agit plutôt d'examiner la loi, son intention, les modifications qui lui ont été apportées et de déterminer celles qui sont valables et celles qui ne le sont pas au chapitre des mesures de protection qui ont été éliminées. Voilà la tâche que je confie au Comité.

Je crois que c'est un exercice qui en vaut vraiment la peine. Contrairement à ce que M. Berthold prétend, il n'y a eu aucune consultation en 2012. Ces modifications ont été enfouies dans un projet de loi omnibus, parallèlement aux modifications à la Loi sur les pêches et à la Loi sur l'environnement.

Selon moi, nous avons une occasion en or d'examiner la loi, dans sa forme actuelle, d'une manière intelligente et dans un esprit de consultation, et de la moderniser afin de nous assurer qu'elle vise la bonne intention et qu'elle prévoit les bonnes mesures de protection.

Pour ce qui est de simplifier le processus, c'est une bonne chose. On ne devrait jamais instaurer une loi si lourde qu'il faut une éternité pour obtenir une approbation. Toute mesure que le Comité pourrait recommander serait également prise en considération parce que, oui, nous tenons, comme je l'ai dit dans mon exposé, à ce que nos eaux navigables demeurent navigables et à ce qu'elles soient sans danger. Dans certains cas, nous pourrions effectuer une évaluation environnementale, advenant une entrave, mais dans l'ensemble, nous aimerions rendre les processus aussi simples que possible.

Nous serons ravis de connaître vos idées à ce sujet.

M. Ken Hardie: L'autre aspect porte sur la réponse ou les mesures qui sont mises à la disposition des particuliers qui constatent quelque chose de louche sur un cours d'eau non protégé. Aux termes de la Loi sur la protection de la navigation, les gens ont accès aux tribunaux, mais un club de canoë local n'aura ni le temps ni l'argent ni même l'envie de porter une affaire devant les tribunaux.

Puis-je en déduire que nous avons ici l'occasion d'examiner, à tout le moins, des réflexions et des idées sur la possibilité d'instaurer un autre régime dans lequel les gens n'ont pas à consacrer temps et argent pour s'adresser aux tribunaux lorsqu'ils veulent signaler des problèmes qui, selon eux, devraient être corrigés?

L'hon. Marc Garneau: Oui, tout à fait, si c'est ce sur quoi le Comité souhaite attirer l'attention, sachant que l'objectif principal de la Loi sur la protection de la navigation est de veiller à ce que la navigation soit protégée. Comme vous le savez, un cours d'eau désignait, à l'origine, toute étendue d'eau que l'on pouvait parcourir en canoë.

D'après la notion qui a été proposée par le gouvernement précédent, on parle plutôt d'un cours d'eau qui permet la navigation. C'est là un concept important qui fait partie intégrante du Canada et qui remonte presque aux tout premiers débuts de notre pays. En ce qui concerne les incidents susceptibles de nuire à la navigation, nous sommes ouverts à toute idée qui, selon vous, mérite d'être prise en considération pour régler les cas où les gens rencontrent un problème sur un cours d'eau navigable.

• (0905)

M. Ken Hardie: Il y a un problème qui a été évoqué, et il s'agit d'un étrange mélange de plusieurs questions, parce qu'il met en cause, en partie, la préservation de l'habitat, dossier qui relève d'un autre comité, auquel je siège également. En l'occurrence, il s'agit de la capacité de faire flotter un canoë dans les fossés de drainage creusés par les agriculteurs, par exemple, pour faire ce qui était prévu. Nous avons besoin, me semble-t-il, de certaines précisions qui faisaient défaut dans la version originale du texte législatif.

L'hon. Marc Garneau: C'est précisément un des sujets dont vous pourriez parler.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hardie.

Monsieur Aubin, vous avez six minutes.

[Français]

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

Bonjour, monsieur Garneau. Je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui. Quarante minutes, c'est peu, mais nous les utiliserons avec plaisir.

Je veux d'abord faire un bref retour sur la lettre de mandat de votre ministère, qui dit que vous devez « réinstaurer les protections éliminées », cela m'apparaît assez clair, « et intégrer des mécanismes de protection modernes ».

C'est probablement l'élément sur lequel on peut réfléchir parce qu'il me semble nouveau. Lorsqu'on parle de rétablir des mesures qui existaient auparavant, c'est assez clair. Cependant, pouvez-vous nous donner un exemple de ce que vous avez en tête lorsque vous parlez de « mécanismes de protection modernes »?

L'hon. Marc Garneau: En fait, la lettre de mandat indique qu'il faut rétablir des protections qui ont été enlevées, mais cela ne veut pas dire recréer mot pour mot la loi qui existait auparavant. Peut-être que des éléments de la loi qui ont été modifiés par le gouvernement précédent ne touchaient pas nécessairement des protections, mais qu'elles ont du bon sens. C'est plus qu'une question de simplement rétablir la loi telle qu'elle existait auparavant. J'ai dit clairement dans mon discours qu'il existe certaines choses qui paraissent raisonnables. En fin de compte, c'est vous qui allez vous pencher sur ce dossier.

En ce qui concerne les protections modernes, c'est une suggestion générale. Lorsque vous allez entendre les témoignages des différents groupes, ils vont peut-être soulever certains aspects qui n'ont pas été mentionnés par le passé et qui ne sont pas dans la loi, mais qui vous semblent pertinents en ce qui touche la protection. C'est à vous de nous conseiller à cet égard à l'aide de votre rapport.

M. Robert Aubin: Ma deuxième question a trait à la suite des choses.

Nous allons étudier la Loi sur la protection de la navigation qui a pour but, rappelons-le, de faire cet équilibre dont vous parliez au début de votre intervention. Elle doit permettre un équilibre entre les constructions à ériger sur les cours d'eau et la protection de

l'environnement. Toutefois, à quoi bon faire tout ce travail si l'on doit se servir d'évaluations environnementales du précédent gouvernement qui sont totalement discréditées?

L'hon. Marc Garneau: Comme je l'ai mentionné, ce qui se passe en ce moment, c'est que vous examinez la Loi sur la protection de la navigation. Parallèlement, un groupe d'experts va être convié pour en examiner l'aspect environnemental.

Je vais vous donner un exemple de l'une des mesures retirées de la Loi par le précédent gouvernement. Lorsqu'une modification devait être apportée à un cours d'eau, cela n'exigeait pas une évaluation environnementale. Nous croyons que, dans certains cas, elle serait nécessaire. Le travail effectué en vue de bâtir un pont, un barrage ou autre structure aura des répercussions environnementales. C'est ce sur quoi se penche actuellement, ou se penchera, ce comité d'experts qui étudie l'aspect de l'évaluation environnementale. Toutefois, c'est votre responsabilité de décider si vous croyez que l'évaluation environnementale est appropriée. Lorsqu'un changement est apporté à un cours d'eau par un projet de construction qui pourrait avoir un impact sur la navigation, c'est à vous de décider si vous croyez qu'il est également important d'évaluer l'aspect environnemental qui fait partie de l'évaluation globale.

M. Robert Aubin: Merci.

Comme j'ai le temps pour une dernière question, je ne voudrais pas vous laisser partir sans aborder avec vous la question de l'éléphant qui est dans la pièce.

Selon le tracé actuel, on sait tous que le projet Énergie Est a entre autres comme conséquence de traverser bon nombre de cours d'eau qui ne sont pas assujettis à la loi. Comme je le disais précédemment, l'évaluation environnementale à cet égard est pour le moins déficiente.

Est-on en train de faire tout ce travail qui pourrait, espérons-le, améliorer à la fois l'évaluation environnementale et la Loi sur la protection de la navigation pour ne pas en tenir compte dans le cadre d'un projet aussi important que celui d'un pipeline? Autrement dit, n'est-on pas en train de mettre la charrue devant les boeufs ou de faire les choses dans le désordre?

• (0910)

L'hon. Marc Garneau: Je vous remercie de la question.

Je ne sais pas si vous êtes au courant du fait que lorsqu'on parle de structures qui pourraient traverser au-dessus, en-dessous ou sur la surface d'un cours d'eau, cela exclut les pipelines, à moins que ce soit des pipelines qui ne sont pas évalués par l'Office national de l'Énergie.

Quand on parle de pipelines, nous avons décidé que l'évaluation qui est faite par l'Office national de l'Énergie porterait sur tout le trajet susceptible d'être emprunté par un pipeline, que ce soit s'il passe au-dessus du sol ou s'il traverse un cours d'eau. En fait, ce ne relève pas de la loi qui touche les eaux navigables d'inclure les pipelines, à moins que ceux-ci ne soient pas approuvés par l'Office national de l'Énergie. C'est ainsi que la loi est structurée présentement.

Pour revenir à votre question précédente, j'ai mentionné l'évaluation environnementale s'il y a des changements au sujet d'un cours d'eau. Si vous avez des questions à cet égard, je vous encourage à les adresser au panel d'experts qui s'occupent de la question de l'environnement.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup. Je regrette, monsieur Aubin, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Sikand, vous avez six minutes.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je tiens à remercier notre estimé ministre de sa présence. Nous savons à quel point votre temps est précieux. Dans cette optique, j'aimerais céder, à contrecoeur, le reste de mon temps à M. Berthold et à ses collègues.

Je sais que vous avez manqué de temps.

En ce qui a trait aux cours d'eau non inscrits à l'annexe, pourriez-vous nous parler de l'utilité du mécanisme d'adhésion et de renonciation?

L'hon. Marc Garneau: Comme vous le savez, à l'heure actuelle, l'annexe comprend 162 lacs, rivières et cours d'eau. C'est loin de représenter tous les lacs, rivières, cours d'eau et océans qui font partie du Canada. Si quelqu'un souhaite entreprendre un projet qui aura une incidence sur la navigabilité d'un cours d'eau non inscrit à l'annexe, il aura alors la possibilité d'adhérer au régime, ce qui signifie qu'il aura le choix de se soumettre au processus de réglementation qui s'applique normalement aux cours d'eau inscrits à l'annexe. Autrement dit, la personne pourrait juger que, par pure précaution, il serait utile de se soumettre au processus de réglementation qui entre en jeu dans le cas d'un cours d'eau inscrit à l'annexe. C'est une option d'adhésion.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: Merci beaucoup d'avoir accepté de céder les quatre minutes et demie qu'il vous reste. Monsieur Berthold, voudriez-vous prendre le relais?

[Français]

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

Je remercie beaucoup mon collègue de me céder une partie du temps dont il disposait. Je comprends qu'il reste environ quatre minutes.

Monsieur le ministre, en quatre minutes, je devrais avoir le temps de vous poser au moins une question. J'apprécie le fait que vous m'ayez laissé plus tôt le temps de faire mon intervention. Je vais donc vous poser une question. Je n'utiliserai pas cette période de temps uniquement pour continuer à expliquer quelles étaient mes réflexions et mes conclusions par rapport aux travaux du Comité.

Monsieur le ministre, dans la lettre que vous avez envoyée à notre comité, il est fait mention de consultations que vont faire les deux ministères. Selon moi, cela devrait être la base préliminaire avant qu'une telle demande soit acheminée à notre comité. Il serait très intéressant de savoir quelles vont être les consultations que le ministère des Transports va mener et quels gens vont être rencontrés pour ne pas qu'on leur demande de parler deux fois du même sujet.

Il est même question de la mise en place d'un site Web où les gens pourront partager leurs commentaires. Pourriez-vous informer les membres du Comité à ce sujet et nous indiquer où en sont rendues ces consultations qui doivent être faites par votre ministère et où en est rendu le processus d'implantation du site Web?

• (0915)

L'hon. Marc Garneau: En fait, nous ne procédons pas à des consultations formelles en ce moment. Nous avons reçu beaucoup de commentaires de bien des gens qui avaient des choses à dire sur la loi mise en vigueur en 2014. Un bon nombre d'entre eux n'étaient pas d'accord, d'autres l'étaient, et ils se sont exprimés.

Nous croyons en la démocratie. Vous avez dit que cette affaire était déjà réglée et avez demandé pourquoi, dans ces conditions, nous faisons semblant de consulter le Comité. Or, comme je l'ai dit à M. Aubin, ce n'est pas réglé, au contraire. Des dispositions qui ont été appliquées dans le cadre des changements de 2014 pourraient être reconsidérées dans l'optique de les réintégrer possiblement dans la loi, mais d'autres pourraient disparaître à jamais parce que les changements qui ont été apportés n'avaient pas de sens.

Nous vous confions ce travail. C'est à vous de décider si vous allez le faire et, le cas échéant, comment vous allez procéder. C'est un comité multipartite et cela reflète la démocratie. Comme vous l'avez déjà mentionné, vous avez beaucoup d'autres questions importantes à traiter et je m'en réjouis, étant donné qu'une bonne partie d'entre elles touche les transports.

En fin de compte, je suis très heureux que vous ayez décidé de consacrer du temps à l'étude de la Loi sur la protection de la navigation.

M. Luc Berthold: Il faut comprendre que nous n'étions pas tous d'accord, autour de la table, pour entreprendre l'étude de ces changements. Nous considérons effectivement qu'en termes de priorités, la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique était plus importante. J'ai été surpris de vous entendre dire qu'il n'y avait pas de consultation en cours. C'était pourtant très clair.

À ce sujet, voici ce que dit la lettre que le Comité a reçue:

En plus de l'examen proposé que doivent réaliser les comités, nos ministères mèneront d'autres consultations avec le public, des peuples autochtones, des intervenants et des provinces/territoires pour compléter le travail des comités.

C'est très clair. Je suis donc extrêmement surpris de vous entendre dire qu'aucune autre consultation n'est en cours. Encore une fois, il aurait été beaucoup plus avantageux pour nous, au sein du Comité, que vous meniez d'abord des consultations et que nous ayons en main les conclusions découlant de ces dernières avant de commencer à étudier ces modifications.

Que serait-il arrivé si le Comité avait refusé d'étudier ces propositions? Auriez-vous fait des consultations, comme c'est le cas pour tous les projets de loi?

Comme on le sait, pratiquement tous les ministères font en ce moment des consultations auprès du public.

L'hon. Marc Garneau: En réalité, dans un sens général, nous faisons toujours des consultations. Nous avons un groupe qui travaille avec les provinces, le but étant d'obtenir leur son de cloche sur ces projets et sur la loi. Je consulte beaucoup les Premières Nations sur certains enjeux. La Loi sur la protection de la navigation est un sujet qui revient assez souvent, étant donné que les peuples autochtones ont leur mot à dire à cet égard.

En réalité, nous sommes toujours en consultation, parce qu'une loi, même si elle est adoptée, peut éventuellement être changée. En outre, comme il s'agit de processus démocratiques, divers groupes d'intérêts ont toujours leur mot à dire. La consultation continue fait partie de la vie d'un gouvernement.

Dans le cas présent, nous vous demandons de vous pencher sur cette loi pour y apporter les changements que vous considérez utiles et justifiés. Pour ma part, j'apprécie que vous ayez décidé d'accepter de faire ce travail.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Iacono, vous avez six minutes.

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

Merci, monsieur Garneau, d'avoir pris le temps de comparaître devant notre Comité pour clarifier certaines questions.

Madame la présidente, j'aimerais, moi aussi, céder une partie de mon temps à mon collègue d'en face, M. Robert Aubin.

Je n'ai qu'une petite question à vous poser, monsieur le ministre.

L'une des difficultés propres à notre Comité tient à la nécessité de faire la distinction entre les questions touchant la navigation et celles touchant l'environnement. Avez-vous des conseils à nous donner?

L'hon. Marc Garneau: En tant que ministre des Transports, je vous remercie de me poser cette question.

Ma préoccupation première est la loi en tant que telle, mais, comme je l'ai dit dans une déclaration précédente, vous pourriez vous pencher, entre autres, sur une des modifications apportées dans le passé. Autrefois, lorsqu'on présentait une demande pour bâtir une structure qui risquait d'entraver la navigation, il existait un moyen d'effectuer une évaluation environnementale en même temps. C'est qui était en vigueur. Il vous appartient de décider si ce mécanisme continue d'être... Vous pourriez en parler au groupe d'experts qui étudie le dossier de l'évaluation environnementale.

Ce sont là deux questions distinctes puisqu'elles relèvent de différents champs de compétence, mais un projet pourrait avoir des répercussions aussi bien sur le plan de la navigation que sur celui de l'environnement.

Je m'en remets à votre jugement.

● (0920)

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez la parole pour les trois prochaines minutes et demie.

[Français]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, monsieur le ministre, pour la précision concernant les pipelines, mais ma question n'était peut-être pas claire.

Si le Comité entreprend cette étude, je ne crois pas que nous allons nous obstiner très longtemps sur la question des ponceaux. En fait, je voulais savoir si des infrastructures aussi importantes que les pipelines, qui traversent des dizaines et des dizaines de rivières et de cours d'eau plus importants — et je pense ici au fleuve —, font partie du libellé des protections modernes qui pourraient être inscrites dans la loi?

L'hon. Marc Garneau: Ma réponse ne sera pas différente de celle que je vous ai déjà donnée. L'évaluation relative au parcours entier d'un pipeline, au fait qu'il traverse des cours d'eau ou court simplement sous terre, relève de l'Office national de l'énergie. En effet, nous croyons important qu'une évaluation intégrée soit réalisée dans de pareils cas. Transports Canada est toujours prêt à donner son avis si l'Office national de l'énergie le lui demande. Cela dit, c'est l'Office qui contrôle le processus.

M. Robert Aubin: Si vous me le permettez, je vous ferai remarquer que vous me dites, d'une part, que la décision a été prise, et, d'autre part, concernant une autre question, que le gouvernement est en consultation de façon continue, que tout n'est pas coulé dans le ciment et que les choses peuvent changer. J'ai de la difficulté à concilier ces deux positions. D'après ce que je comprends, si les choses vont dans le sens que vous souhaitez, elles peuvent changer, mais si elles ne vont pas dans ce sens, elles sont arrêtées.

L'hon. Marc Garneau: Je dois peut-être préciser, pour ce qui est des pipelines, que cela relève de l'Office national de l'énergie.

M. Robert Aubin: J'ai bien compris cela.

L'hon. Marc Garneau: Nous nous basons sur un protocole d'entente établi avec l'Office national de l'énergie quant à la question du transport ou de l'impact possible sur la navigation. L'évaluation est réalisée par l'Office. Cela ne relève pas directement de la Loi sur la protection de la navigation. L'évaluation de la loi que nous vous demandons de faire porte sur ce qui est inclus dans le mandat de la loi.

M. Robert Aubin: Merci.

Je n'ai pas d'autres questions.

[Traduction]

La présidente: Il reste une minute et demie.

Monsieur Tootoo, aimeriez-vous poser une question? Il reste une minute et demie du côté des libéraux.

M. Luc Berthold: J'invoque le Règlement. Je ne sais pas qui a accepté de céder son temps à M. Tootoo. Ce n'est pas votre rôle d'accorder du temps à un membre indépendant au sein de notre Comité.

La présidente: C'est certainement mon rôle de le faire, et le député a signalé qu'il avait une question à poser au ministre.

C'est le tour de M. Iacono...

M. Angelo Iacono: En effet.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): J'invoque le Règlement.

● (0925)

La présidente: D'accord, mais n'oubliez pas que le ministre devra partir d'ici environ cinq minutes, si je me fie à ma montre.

M. Larry Miller: Je crois que si vous demandez l'avis du greffier, il vous dira qu'il faut le consentement unanime pour pouvoir procéder ainsi.

La présidente: C'est le tour de M. Iacono. Donc, monsieur Iacono, comment aimeriez-vous utiliser la dernière minute qu'il vous reste?

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, j'aimerais céder ma dernière minute à M. Tootoo.

La présidente: Oui, madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Madame la présidente, je pense qu'il faut obtenir le consentement unanime avant de pouvoir accorder du temps à un député qui n'est pas membre du Comité pour lui permettre de poser des questions.

La présidente: Voyons ce qu'en pense le greffier.

Le greffier du Comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Selon le Règlement, les députés peuvent participer aux délibérations publiques d'un comité dont ils ne sont pas membres, dans la mesure où le comité le permet. À mon avis, cela signifie que cette décision doit être prise à la majorité des voix, et non par consentement unanime.

La présidente: Très bien, je vais donc tenir un vote.

M. Angelo Iacono: Je propose que nous votions sur cette question pour permettre à M. Tootoo de prendre la parole.

La présidente: Je mets aux voix la motion visant à céder la dernière minute d'intervention à M. Tootoo.

(La motion est adoptée.)

La présidente: Monsieur Tootoo, vous avez un peu plus d'une minute.

L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.): Merci, madame la présidente, et merci à vous, chers collègues.

Je n'utiliserai pas la totalité du temps dont je dispose. Je n'ai qu'une brève question à poser au ministre.

Je vous remercie d'être parmi nous ce matin.

En ce qui concerne la Loi sur la protection des eaux navigables et les suppressions qui ont été effectuées, de nombreux groupes autochtones du pays ont été plutôt contrariés, c'est le moins qu'on puisse dire. Pour certaines personnes, un ruisseau n'est qu'un ruisseau, mais pour les Autochtones, c'est un moyen de subsistance.

Ma question au ministre est la suivante: depuis votre entrée en fonction, avez-vous entendu des préoccupations de la part de différents groupes autochtones d'un bout à l'autre du pays relativement aux modifications qui ont été apportées?

Merci, madame la présidente.

L'hon. Marc Garneau: Cela ne fait aucun doute. Je peux vous confirmer que certaines Premières Nations nous ont dit: « Hé, vous avez retiré de l'annexe un cours d'eau qui, à nos yeux, est navigable. Nous voudrions donc que vous le rajoutiez là-dedans. » Plusieurs Premières Nations ont demandé que leurs cours d'eau soient considérés comme des eaux navigables aux termes de l'annexe et, bien sûr, nous nous penchons là-dessus. Nous sommes en train d'examiner la question.

Je ferai également remarquer qu'une quarantaine de projets de loi d'initiative parlementaire, je crois, ont été présentés au Parlement du Canada, la plupart d'entre eux émanant des néo-démocrates, qui nous demandent de réexaminer certains cours d'eau qu'ils considèrent comme étant navigables. Je crois que, dans certains cas, la demande a été lancée par des Premières Nations. Oui, certaines Premières Nations ont réagi à l'annexe actuelle des 162 cours d'eau en disant: « Vous avez laissé de côté un cours d'eau important, le nôtre. » Par conséquent, nous étudions ces cas.

La présidente: Monsieur Garneau, je vous remercie infiniment d'avoir été des nôtres.

Je crois qu'il ne vous reste plus de temps, d'après ma montre. Vous êtes certainement le bienvenu si vous voulez rester ici au lieu d'aller assister à la réunion du Cabinet.

L'hon. Marc Garneau: J'aurai des problèmes avec le premier ministre, madame la présidente, si je ne pars pas tout de suite.

La présidente: D'accord.

Je crois comprendre que les fonctionnaires se joindront à nous pour répondre aux questions du Comité. Merci beaucoup.

Nous recevons Catherine Higgins, sous-ministre adjointe des Programmes au ministère des Transports.

Merci beaucoup d'être ici ce matin. Nous vous sommes reconnaissants des renseignements que vous nous fournirez, j'en suis sûre.

C'est maintenant au tour de Mme Block. Vous disposez de six minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je sais qu'au début de la séance, vous vous êtes dite quelque peu déçue d'apprendre que le ministre ne pourrait rester avec nous que pendant 40 minutes. En son absence, la secrétaire parlementaire serait-elle disposée à répondre à certaines de nos questions sur les modifications possibles à la Loi sur la protection de la navigation?

● (0930)

La présidente: Je ne sais pas puisque, parfois, elle n'est pas tellement la bienvenue au Comité. J'ignore si elle serait disposée à le faire.

Monsieur le greffier, le Règlement me permet-il de poser cette question à la secrétaire parlementaire? Cela convient-il, sachant que des fonctionnaires qui sont maintenant ici pour nous donner les réponses du point de vue du ministère?

Le greffier: Comme il s'agit de délibérations publiques, Mme Young peut y participer librement, comme elle l'entend.

La présidente: C'est donc à Mme Young de choisir de répondre.

Mme Kate Young (London-Ouest, Lib.): Je tenterai certainement de répondre à vos questions, mais je me reporterai également au personnel. Les fonctionnaires sont là pour répondre à vos questions, alors je suis sûre qu'ils auront les réponses dont vous avez besoin.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci beaucoup.

J'aimerais revenir sur ce que le ministre a dit à propos des projets de loi d'initiative parlementaire qui ont été mis de l'avant. Il a parlé, en particulier, des députés du Nouveau Parti démocratique, qui veulent rajouter des cours d'eau dans le champ d'application de la Loi sur la protection de la navigation.

La secrétaire parlementaire ou l'un ou l'autre des fonctionnaires pourraient-ils dire quelques mots sur le fait que le paragraphe 29(2) de la loi accorde au ministre le pouvoir de modifier l'annexe et d'y ajouter des lacs et des rivières, si une collectivité en fait la demande? Je sais qu'on en a ajouté deux au cours des 11 derniers mois.

La secrétaire parlementaire est-elle au courant du pouvoir dont le ministre dispose déjà? Les fonctionnaires pourraient peut-être nous expliquer ce qui a motivé l'ajout de deux cours d'eau. D'autres collectivités ont-elles fait la même demande?

Mme Kate Young: Oui. Je sais qu'il y en a deux qui ont été ajoutées. Catherine Higgins ou Nancy Harris pourrait peut-être nous expliquer comment ces voies navigables se sont retrouvées sur la liste.

Mme Catherine Higgins (sous-ministre adjointe, Programmes, ministère des Transports): Je serais heureuse de parler de ces deux rivières et de l'étape à laquelle elles sont rendues en ce qui concerne leur ajout à l'annexe de la Loi sur la protection de la navigation.

Deux rivières ont été soumises au ministère. L'une est dans le Nord de l'Ontario et l'autre est sur le territoire de la Nation Nisga'a, en Colombie-Britannique. Ces rivières ont été portées à notre attention parce qu'on présume qu'elles répondent aux critères qui cautionnent leur inclusion à cette annexe sur la liste des eaux réglementées. Le ministère a procédé à une analyse et le processus réglementaire suit son cours aux fins d'inclusion à l'annexe, conformément aux critères qui ont été appliqués à l'origine pour l'établissement de cette liste.

Mme Kelly Block: Étant donné que la loi prévoit des critères pour les collectivités qui souhaiteraient voir telle ou telle voie navigable ajoutée à l'annexe, et étant donné que cela s'est produit deux fois auparavant, pourquoi le ministre ne continuerait-il pas à ajouter des voies navigables au fur et à mesure que les collectivités lui en proposent de nouvelles? Encore une fois, ma question au secrétaire parlementaire est la suivante: le 20 juin 2016, parlant de la Loi sur la protection de la navigation, le ministre des Transports a affirmé que certaines des mesures allaient assurément être modifiées.

Étant donné que nous avons amorcé cette étude... Il a dit de manière très éloquente qu'il avait hâte de voir ce que le Comité allait faire et de prendre connaissance de ses recommandations. Cependant, dès le 20 juin, il savait déjà que certaines mesures allaient être modifiées. De quelles mesures parlait-il? Pourquoi faut-il faire une étude comme celle-là si le ministre a déjà la possibilité d'ajouter des voies navigables, pour peu qu'elles répondent aux critères prévus aux termes de la loi?

Mme Kate Young: Je crois que l'un des problèmes est que le fait d'y aller au cas par cas pour ajouter des rivières, des ruisseaux ou ce qu'on voudra n'est probablement pas la meilleure façon de procéder pour une loi de cette importance. Assurément, je crois que c'est l'une des raisons pour lesquelles le Comité doit réexaminer la loi et cerner les dispositions qui devraient être modifiées, s'il y a lieu.

Mme Catherine Higgins: Les deux rivières proposées sont des cours d'eau qui répondent aux critères actuels de l'annexe sur la liste des eaux. Le ministre a posé la question en des termes plus généraux: la liste contient-elle les cours d'eau qu'elle devrait contenir, et les critères fixés pour décider de leur présence dans cette liste sont-ils appropriés? C'est une question plus générale. En gros, on nous demande d'examiner si nous procédons de la bonne façon lorsqu'il s'agit d'établir quels cours d'eau devraient se voir accorder une protection aux termes de la Loi sur la protection de la navigation?

Des groupes entendus ici se sont plaints que leurs voies navigables ne faisaient pas partie de l'annexe. Or, ces demandes s'inscrivent dans cette conversation plus vaste que nous devons avoir au sujet de ces préoccupations, de la nature de ces préoccupations et de la nature de l'approche qui pourrait être suivie pour répondre à ces préoccupations.

Il pourrait y avoir diverses façons d'approcher l'ajout de voies navigables, et ce sont ces questions d'ordre général au sujet desquelles le ministre a demandé au Comité de sonder les Canadiens et de donner son avis.

● (0935)

La présidente: C'est maintenant au tour de M. Badawey.

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

Ma première question à l'intention de Mme Higgins porte sur le processus et sur certaines des préoccupations qui ont été exprimées concernant la façon dont la dernière loi omnibus a été mise en oeuvre. Comment ce processus va-t-il répondre à certaines de ces préoccupations? Les dispositions que nous examinons faisaient partie de la dernière loi omnibus mise en oeuvre par le gouvernement précédent.

Mme Catherine Higgins: La loi précédente a été mise en oeuvre en consultation avec les provinces et les territoires, notamment en ce qui concerne les cours d'eau. On a tenté d'établir quels cours d'eau il était logique d'inclure dans la liste et lesquels il était logique de laisser de côté. Il y a eu quelques séances d'information d'ordre technique pour expliquer ce qui motivait ce passage à un cadre fondé sur le risque, mais il n'y a pas eu de discussion approfondie avec les peuples autochtones afin de déterminer quels cours d'eau seraient visés et de prendre connaissance de leurs préoccupations quant à la protection prévue aux termes de la loi. Les consultations auprès des gens qui utilisent ces cours d'eau à des fins récréatives et non commerciales ont, elles aussi, été limitées.

Certains aspects des protections offertes aux termes de cette loi n'ont pas été discutés à fond. Le Comité fournit l'occasion d'élargir la discussion en permettant aux utilisateurs — notamment les

utilisateurs « récréatifs », les collectivités autochtones et certains des utilisateurs commerciaux plus modestes — d'exprimer leurs opinions.

M. Vance Badawey: Même si je reconnais le bien-fondé des observations de M. Berthold sur la nécessité d'appuyer la stratégie nationale en matière de transport et la nécessité pour le Comité d'appuyer les priorités de cette stratégie, je dirais que maintenant que nous avons à traiter de cela, nous avons des raisons de le faire. Vous venez d'ailleurs d'en exposer quelques-unes.

J'aimerais en savoir un peu plus au sujet du dialogue — à défaut d'autres mots — avec les peuples autochtones et avec les autres gens que cela pourrait interpeller. Quelle amplitude le ministre ou votre ministère a-t-il l'intention de donner à ces consultations? Comptez-vous reprendre la direction qu'avait adoptée le gouvernement précédent?

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, le ministre a amorcé un dialogue avec des associations nationales pour cerner clairement les changements apportés à la loi aux termes des modifications de 2014. Je présume que l'on cherche en cela à faire en sorte que les peuples autochtones de tout le pays aient une idée plus précise des changements qui ont été apportés et de ce que ces changements signifient en ce qui concerne leurs préoccupations particulières et leurs droits traditionnels. Je crois comprendre que l'information sera diffusée plus largement dans les collectivités autochtones, et que le dialogue sur la signification de ces changements relativement à certains contextes particuliers ira davantage dans les détails. Les conversations que nous avons eues jusqu'ici nous ont montré que l'annexe suscite des préoccupations dans les collectivités autochtones, et notamment en ce qui concerne les cours d'eau de leurs régions respectives. Nous leur avons toutefois demandé de nous revenir avec des préoccupations précises afin que nous puissions bien cerner de quoi il retourne et trouver des solutions appropriées. Nous pouvons rendre cette information accessible.

M. Vance Badawey: Merci.

Madame la présidente, je vais laisser le reste de mon temps de parole à M. Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Combien de temps reste-t-il?

● (0940)

La présidente: Vous avez encore deux minutes et demie.

[Français]

Mr. Sean Fraser: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, mesdames, d'être avec nous aujourd'hui.

[Traduction]

Rapidement, je crains les chevauchements. Je crois comprendre que la Loi sur les pêches fait l'objet d'un processus semblable. Sur quoi devrions-nous focaliser nos efforts pour éviter de faire deux fois le même travail?

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, le Comité examine la Loi sur la protection de la navigation, une loi qui porte avant tout sur la sécurité. Elle veille à encadrer les ouvrages qui peuvent entraver la navigation, et ses priorités consistent à assurer que ces ouvrages sont sécuritaires et qu'ils ont le moins d'incidence possible sur la navigation.

Il existe d'autres lois qui fournissent aussi des approbations réglementaires. L'examen de la Loi sur les pêches a été confié à un autre comité. Ce comité se penche sur les effets que ces modifications peuvent avoir sur les poissons et leurs habitats dans une bonne partie des cours d'eau qui nous intéressent, mais son examen se fait par la lentille des modifications apportées à la Loi sur les pêches, lesquelles définissent la portée de la loi et les protections consenties aux poissons et à leurs habitats.

Certes, les deux comités se penchent sur les cours d'eau, mais selon une optique et une approche alignées sur la raison d'être de chacune des lois.

Le groupe d'experts en matière d'environnement s'intéressera au processus d'évaluation environnementale et il posera les questions suivantes: quels projets convient-il de soumettre à une évaluation environnementale? Comment devrions-nous procéder pour que le processus d'évaluation inspire confiance? Le fonctionnement actuel de la loi a-t-il des lacunes?

Il y a plusieurs lentilles possibles, madame la présidente. En ce qui concerne la Loi sur la protection de la navigation, le ministre a souligné que la priorité était la navigation sécuritaire pour les Canadiens.

M. Sean Fraser: Merci.

Ne vaudrait-il pas mieux de focaliser sur des choses comme quels cours d'eau sont couverts par la loi, quels obstacles sont susceptibles d'aller à l'encontre de l'objet de la loi, et quels sont les outils dont le ministère ou le ministre dispose pour faire face à ces obstacles?

Mme Catherine Higgins: Ces outils et ces conseils sont précisément ceux dont le ministre a absolument besoin pour rétablir des protections perdues et mettre en place des mesures de protection modernes.

La présidente: Monsieur Miller, vous avez cinq minutes.

M. Larry Miller: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vous saurais gré, madame Young, de bien vouloir répondre à ces quelques questions.

Tout d'abord, dans votre propre intérêt et dans celui de tous, y a-t-il quelqu'un qui sait pourquoi le gouvernement précédent a apporté ces modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables? J'étais président du caucus rural à l'époque, et un certain nombre de groupes, d'organismes et de particuliers nous ont demandé d'apporter ces modifications. L'un des premiers organismes à nous le demander a probablement été la Saskatchewan Association of Rural Municipalities. Madame la présidente, un membre de votre personnel — qui, à l'époque, vivait dans le comté de Huron, en Ontario, juste au sud-ouest de ma propre circonscription — était dans la pièce quand cela est arrivé. Les agriculteurs avaient de nombreuses demandes à nous faire en raison des problèmes liés à cette loi. Les modifications sont le fruit de consultations menées auprès de nombreux groupes et elles tiennent compte des propositions que ces groupes ont formulées. Elles n'ont pas été imposées unilatéralement et, malgré tout le respect que je vous dois, je crois qu'il serait beaucoup plus sensé pour le gouvernement de prêter oreille à ces groupes et d'essayer de comprendre le bien-fondé des modifications qui ont été apportées plutôt que de s'évertuer à changer tout ce que le gouvernement précédent a fait.

Loin de moi l'idée de prétendre que toutes les lois sont parfaites, mais je peux vous dire que cette loi est bien meilleure qu'avant. J'ai des exemples de cela, certains qui se sont produits pas très loin de ma propre ferme. Dans une vie antérieure, j'ai élevé des bovins. Les choses n'avaient tout simplement pas de bon sens ou avançaient à

pas de tortue. Lorsqu'un agriculteur se rend sur sa terre pour semer ou pour récolter, la dernière chose dont il a besoin, c'est d'une bureaucratie qui ne fonctionne pas. Je peux vous garantir que la bureaucratie qui était derrière la Loi sur la protection des eaux navigables se fichait éperdument que le travail se fasse ou que des décisions se prennent, ce qui a été pénible pour les agriculteurs et les municipalités rurales de tout le pays.

Cela dit, j'aimerais savoir exactement ce que le gouvernement tient tellement à modifier et d'où sont venues les plaintes à ce sujet? S'agit-il de personnes qui estiment que les modifications apportées sont mauvaises pour l'environnement et ainsi de suite? Je peux vous affirmer que ce n'était pas du tout l'intention, et je ne crois pas qu'il y avait quoi que ce soit dans le projet de loi qui annulait la protection des eaux, la protection des voies navigables. J'aimerais que Mme Higgins nous fasse part de ses observations en la matière. Ce n'est pas l'intention et cela ne l'a jamais été. J'aimerais savoir d'où vient cette idée de tenir des consultations, de quels organismes nationaux ou peu importe. Madame Higgins et madame Young, pouvez-vous nous dire quelque chose à ce sujet?

• (0945)

Mme Kate Young: Je vais commencer. Je ne veux pas donner l'impression au Comité que nous affirmons que cette loi contient d'énormes problèmes auxquels il faut remédier. Ce que je dis, c'est que lorsque le projet de loi a été présenté à l'origine, le processus de consultation n'a pas été aussi rigoureux qu'il aurait dû l'être. Cet exercice consiste à donner la chance au Comité d'en faire un deuxième examen.

En outre, la loi contient certaines dispositions qui sont difficiles à mettre en oeuvre, et je crois que Mme Higgins pourra vous en dire plus à cet égard.

Mme Catherine Higgins: Merci. Oui, je serai heureuse de parler des aspects qui nous ont été signalés comme étant problématiques.

Tout d'abord, en ce qui concerne ceux qui nous ont fait part de certaines préoccupations au sujet de la loi, il y a bien entendu des groupes autochtones de partout au pays. Ces groupes s'inquiètent en effet de voir que leurs cours d'eau ne sont plus protégés par la loi et qu'ils n'ont plus de recours possible auprès de l'État — soit par l'intermédiaire d'un dialogue ou de consultations — pour faire valoir leurs inquiétudes au sujet des cours d'eau où des ouvrages auraient été construits. La perte de cette possibilité de recours est quelque chose que les peuples autochtones nous ont signalé sur de multiples tribunes.

M. Larry Miller: Madame Higgins, pouvez-vous nommer deux rivières ou deux lacs qui ont été exclus de la liste, car je crois que cette question n'est pas pertinente.

Mme Catherine Higgins: Nous avons demandé à divers groupes autochtones de nous revenir avec des régions problématiques précises, des plans d'eau précis, et le dialogue à ce sujet se poursuit. Je ne suis pas en mesure présentement de vous fournir de noms précis associés à tel ou tel groupe autochtone.

M. Larry Miller: Les groupes autochtones et les collectivités seront-ils traités exactement de la même manière?

La présidente: Votre temps est écoulé. Voyons si vous pouvez obtenir une réponse rapide à cette question.

Mme Catherine Higgins: Pardon. À quelle question?

M. Larry Miller: Je demandais si les groupes autochtones vont être traités exactement de la même manière que toute autre partie concernée.

Mme Catherine Higgins: Non. L'État s'est engagé à dialoguer de nation à nation avec les Autochtones, et nous avons mis sur pied un programme de financement pour les participants, lequel...

M. Larry Miller: La réponse est non; ils ne seront pas traités de la même manière.

Mme Catherine Higgins: Le financement est offert aux Autochtones et il vise à leur permettre de participer aux consultations et à l'examen. Ce financement leur est offert dans le cadre de chacun des quatre examens que le gouvernement a entrepris. Cette aide financière est importante, car elle leur donne la capacité de comprendre les modifications qui ont été apportées et leur permet d'exprimer leurs préoccupations et leurs points de vue.

M. Larry Miller: La réponse est non.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Larry Miller: J'aurais une dernière chose à dire. Ce n'est pas une question.

La présidente: Monsieur Miller, me permettez-vous de vous dire que j'estime beaucoup l'information que vous avez fournie au Comité? Nous essayons de nous exécuter de manière non partisane, alors la communication de ces renseignements contextuels a été très utile.

M. Larry Miller: Madame Sgro, Mme Higgins a dit que l'on avait demandé aux Autochtones de fournir les noms de plans d'eau précis. J'aimerais tout simplement savoir s'il serait possible de relayer cette information au Comité lorsqu'elle arrivera.

La présidente: Madame Higgins, nous vous saurions gré de communiquer cette information au Comité.

Monsieur Aubin, vous avez trois minutes.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Puisque nous sommes plongés dans cette étude, allons-y et revenons à la source. On dit souvent que les ministres passent, mais que la fonction publique demeure.

J'aimerais comprendre le début du processus. On sait que l'ancien gouvernement avait fait passer le nombre de lacs et de rivières protégés d'environ 30 000 à moins d'une centaine. Il n'y a probablement pas de lien, mais quand on regarde la carte, on s'aperçoit qu'environ 90 % des lacs et rivières qui demeuraient protégés étaient situés dans des circonscriptions conservatrices.

Madame Higgins, quels étaient les critères qui ont permis de retenir cette centaine de lacs et rivières?

[Traduction]

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, aux termes de la loi d'avant les modifications, tous les cours d'eau du Canada étaient protégés, ce qui comprenait environ 17 000 cours d'eau nommés et innommés, et il était virtuellement impossible pour le ministère de faire appliquer la loi à si grande échelle.

Alors, c'est la transition au cadre fondé sur le risque prévu aux termes de la Loi sur la protection de la navigation qui a défini le critère selon lequel les efforts de protection allaient être réservés aux cours d'eau les plus achalandés du pays. Des critères ont donc été établis pour cerner quels seraient ces cours d'eau. Trois éléments ont été pris en considération. Tout d'abord, ces cours d'eau devaient avoir fait l'objet de relevements hydrographiques, lesquels sont essentiels pour soutenir la navigation. Ensuite, il fallait que Statistique Canada ait des renseignements au sujet de l'ampleur de l'activité commerciale et du transport de marchandises sur ces cours d'eau. Enfin, on a

tenu compte de l'existence de renseignements historiques dans le programme au sujet de l'utilisation de ces cours d'eau à des fins récréatives.

Madame la présidente, ce sont les critères qui ont été utilisés pour définir les nouvelles limites et la nouvelle portée de la loi.

• (0950)

[Français]

M. Robert Aubin: Selon les modifications qui avaient été apportées à la loi, cela permettait entre autres de réduire, disait-on, les pressions exercées par des examens inutiles.

Je vous avoue que j'ai peine à imaginer ce qu'est un examen inutile. Peut-être que tous les projets de construction sur une rivière ne nécessitent pas la même étude environnementale compte tenu de l'ampleur du projet. Toutefois, existe-t-il vraiment des projets inutiles? Si oui, donnez-moi des exemples de ce que cela peut être.

[Traduction]

Mme Catherine Higgins: Comme exemples de projets qui consommaient indûment les ressources du programme et qui n'étaient pas perçus comme ayant une incidence importante sur la navigation, on pourrait parler des fossés saisonniers où il serait techniquement possible de se déplacer en canot, mais qui ne sont pas utilisés pour la navigation; ou la réparation de ponceaux. Les petits ouvrages dans des cours d'eau très modestes ont été perçus comme des éléments qui consommaient les ressources destinées aux examens, alors qu'ils n'avaient à peu près pas d'incidence sur la navigation, sinon aucune.

La présidente: Merci beaucoup.

Votre temps est écoulé.

Madame Block, vous avez six minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

En ce qui concerne les consultations, j'avoue avoir l'impression que le ministre et le ministère nous envoient des messages contradictoires. Au début de sa déclaration, le ministre a laissé entendre qu'il n'avait amorcé aucune forme de consultation officielle au sujet de la Loi sur la protection de la navigation et que c'était pour cette raison qu'il avait vraiment hâte de prendre connaissance des travaux du Comité, précisant que c'est ce qui lui permettra de savoir quels changements doivent être apportés. Cependant, nous savons que, le 20 juin dernier, il avait déjà statué que des modifications allaient sans conteste être apportées à la loi. Nous avons cherché à savoir de quoi il s'agissait, mais Mme Young n'a pas été en mesure de nous répondre.

Madame Higgins, nous savons aussi qu'en répondant à une question de M. Fraser — question où il s'employait essentiellement à cerner certains des outils sur lesquels nous devrions peut-être mettre l'accent —, vous avez affirmé que c'était précisément les outils qu'il fallait, et que ceux-ci étaient essentiels pour rétablir les protections perdues aux termes de la Loi sur la protection de la navigation. Si l'on se fie aux déclarations publiques du ministre, à vos affirmations d'aujourd'hui et à la lettre de mandat remise au ministre, on pourrait croire que l'on prévoit déjà qu'il y aura rétablissement des protections perdues.

Il y a aussi ce que vous avez dit, madame Higgins, concernant le fait que vous cherchiez à joindre les collectivités des Premières Nations afin de cerner pour elles ce qui pourrait être problématique à leur endroit aux termes de la loi. J'aimerais que vous nous donniez des précisions à ce sujet. J'ai l'impression que le ministère est littéralement en train de chercher des arguments pour prouver qu'il est nécessaire de modifier la Loi sur la protection de la navigation et que les protections modifiées doivent être rétablies.

Je me demandais si vous pouviez nous dire un mot là-dessus.

Mme Catherine Higgins: Oui, merci de me donner la chance d'apporter des précisions à ce sujet.

Les collectivités autochtones et d'autres utilisateurs des cours d'eau nous ont fait part de certaines préoccupations, surtout en ce qui concerne la liste des cours d'eau protégés: les bons cours d'eau sont-ils couverts ou non? Des préoccupations ont été portées à notre attention. Comme l'a souligné le ministre, nous sommes en dialogue continu avec les peuples autochtones. C'est ce qu'il convient de faire tant pour l'État que pour nous, en tant que gardiens de la loi. C'est une conversation en continu. Dans le cadre de ce dialogue, nous leur avons demandé de préciser leurs préoccupations et de nous indiquer de quels cours d'eau particuliers ils se préoccupent. Dans le cadre de cette conversation, nous leur demandons des clarifications et des précisions. Nous n'orientons d'aucune façon la conversation ou l'issue de cette conversation. Je crois par ailleurs que le ministre est conscient que les préoccupations évoquées sont de cette nature.

• (0955)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup. Je pense que j'ai eu l'information dont j'avais besoin.

Dans ce cas, j'aimerais maintenant parler du paragraphe 29(2). Vous avez dit que les préoccupations signalées au ministère tournent autour du fait qu'un certain cours d'eau se trouvant dans une certaine collectivité ne figure pas dans l'annexe, qu'il ne fait pas partie de la liste des cours d'eau visés par ces protections. Or, nous savons que le paragraphe 29(2) donne au ministre le pouvoir de modifier l'annexe 3.

Dans ce cas — et comme nous savons que des cours d'eau ont déjà été ajoutés —, pouvez-vous nous dire pourquoi cette option n'a pas été signalée aux communautés qui ont exprimé des préoccupations au sujet de leurs propres cours d'eau? Contrairement à ce que Mme Young a affirmé — que l'addition de cours d'eau à l'annexe se faisait sur une base ponctuelle —, la façon de procéder est décrite dans la loi.

Lorsqu'une collectivité vous affirme qu'elle se préoccupe du fait qu'un certain cours d'eau de son territoire n'est pas dans l'annexe 3, lui dites-vous qu'il existe un moyen pour remédier à cela? Si vous avez des réticences à l'égard de ce processus, quelles sont-elles?

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, à titre informatif, permettez-moi de signaler que le gouverneur en conseil peut ajouter un cours d'eau à l'annexe s'il convient que c'est dans l'intérêt économique national ou régional de le faire, s'il est convaincu que ce sera dans l'intérêt public de le faire. Certains enjeux plus généraux doivent être examinés. Je pense que le ministre se pose les questions suivantes: « Que pensent les Canadiens à propos de ces manques? Quels types de cours d'eau et quels types de protection la loi devrait-elle viser? » Les réponses à ces questions permettent d'étoffer les décisions portant sur la modification de la liste des cours d'eau protégés. C'est à propos de ces questions qu'on a demandé au Comité de donner son avis. Il y a un pouvoir qui permet d'ajouter un cours d'eau donné, et deux cours d'eau ont été

soumis au processus d'ajout. Cela ne répond toutefois pas aux questions plus générales qui auront une incidence sur l'intérêt public.

La présidente: Votre temps de parole est écoulé, madame Block. Monsieur Fraser, vous avez six minutes.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup. Pour commencer, j'aimerais parler encore un peu de l'annexe.

Madame Higgins, je crois que c'est vous qui avez parlé de certains critères qui sont pris en compte par le ministère lorsqu'il s'agit de décider quels cours d'eau devraient figurer dans l'annexe. Je suis curieux. Y a-t-il une certaine forme de mesure pour rendre compte de l'activité commerciale, de la circulation à des fins récréatives ou du transport des marchandises? Qu'avez-vous mesuré pour établir ce qui devrait figurer dans l'annexe?

Mme Catherine Higgins: L'information disponible à ce moment-là rendait compte de l'ampleur du transport de marchandises sur tel ou tel cours d'eau. C'est ce que nous avons utilisé pour établir l'ampleur de l'activité commerciale.

L'information concernant l'utilisation du cours d'eau à des fins récréatives était moins détaillée et moins « parlante ». Nous avons examiné l'information dont le programme disposait à propos des endroits où des projets avaient été commencés et où des utilisateurs avaient signalé avoir utilisé le cours d'eau.

Il s'agissait de renseignements fournissant peut-être davantage de détails sur le transport de marchandises et pour séparer les cours d'eau connus des autres. Si cela peut répondre à votre question, disons que les renseignements sur l'utilisation des cours d'eau à des fins récréatives étaient moins complets.

M. Sean Fraser: Ce sont des précisions utiles, merci.

Croyez-vous que le ministère pourrait trouver une meilleure source de renseignements — en passant par Statistique Canada, peut-être — au sujet de la circulation récréative, quelque chose d'autre que la seule mesure du transport de marchandises?

Mme Catherine Higgins: C'est un aspect qui est très difficile à jauger. Cela dépend en partie des utilisateurs qui expriment des préoccupations concernant un cours d'eau donné et de ce qui est communiqué de façon proactive. Comme il n'y a pas de jeu de statistiques déjà constitué concernant cette utilisation, il n'est pas facile d'en prendre la mesure.

• (1000)

M. Sean Fraser: Merci de ces précisions.

Je suis député d'une circonscription de la Nouvelle-Écosse. Ma circonscription compte à elle seule deux côtes: une qui donne sur le détroit de Northumberland et une autre à l'est. Voici l'une de mes grandes préoccupations. Souvent, la pêche commerciale ne dispose que de très petits ports. Bon nombre des petites marinas dont dépend l'industrie touristique pourraient être touchées par cela.

Je suis curieux. Est-il possible que le simple fait d'élargir les critères soit suffisant pour inclure les plans d'eau qui sont importants pour les gens de ma collectivité? Serait-il possible de régler tout cela grâce à un simple élargissement des mesures dont nous parlons?

Mme Catherine Higgins: Je vous répondrais que c'est une option sur laquelle le Comité pourrait se prononcer: s'agit-il d'un scénario prometteur pour lequel nous devrions colliger des renseignements et des statistiques?

M. Sean Fraser: Étant donné ma question, vous savez de quel côté je penche.

Madame la présidente, combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Deux minutes et demie.

M. Sean Fraser: Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais que l'on discute des navires abandonnés et des conséquences qu'ils peuvent avoir sur les eaux navigables. Il y a des localités dans toute la Nouvelle-Écosse, comme Marie Joseph, qui est à un jet de pierre de chez moi... En fait, le député de South Shore—St. Margarets est présentement en train de proposer une motion d'initiative parlementaire à ce sujet, à la Chambre des communes. Que fait Transports Canada à propos de ces navires abandonnés?

Mme Nancy Harris (directrice exécutive, Gérance réglementaire et affaires autochtones, ministère des Transports): La question des navires abandonnés est partiellement prise en compte par la Loi sur la protection de la navigation. Toutefois, la loi ne fournit pas tous les outils nécessaires pour gérer ce problème. Dans une large mesure, les problèmes liés aux navires abandonnés sont la responsabilité des propriétaires de ces bâtiments.

La Loi sur la protection de la navigation contient certaines dispositions au sujet des obstacles à la navigation. Ainsi, certaines dispositions permettent la prise en charge des navires abandonnés qui constituent un obstacle à la navigation. De plus, l'article 20 de la loi permet lui aussi la prise en charge des navires abandonnés, à condition qu'une tierce partie veuille s'en porter acquéreur.

La Loi sur la protection de la navigation contient certaines dispositions à ce sujet. Il est toutefois nécessaire de tenir compte d'autres considérations plus vastes et de la responsabilité des propriétaires de ces bâtiments.

M. Sean Fraser: Transports Canada ou le gouvernement fédéral détient-il des pouvoirs plus généraux lui permettant d'intervenir lorsqu'il connaît l'identité du propriétaire et que celui-ci refuse de déplacer un navire qu'il aurait abandonné depuis des années? Le gouvernement fédéral dispose-t-il du pouvoir nécessaire pour imposer le règlement d'un tel problème?

Je veux tout simplement savoir si le gouvernement fédéral ou Transports Canada peut exiger du propriétaire d'un navire abandonné qui refuserait de s'en départir ou de le déplacer... Pouvons-nous obliger un propriétaire à prendre les mesures qui s'imposent?

Mme Catherine Higgins: Nous pourrions peut-être demander au Comité d'examiner où se trouvent exactement les frontières de ces pouvoirs, ce qu'il est possible de faire et ce qui ne l'est pas. Cela nous donnerait des renseignements suffisamment précis.

M. Sean Fraser: Cela serait très utile.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

J'aimerais avoir un éclairage particulier sur la modification à la loi qui prévoyait des sanctions administratives pécuniaires. Est-ce que vous avez des exemples de violations qui pourraient être assujetties à cette sanction administrative?

[Traduction]

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, aux termes de la loi, une infraction pourrait être quelque chose comme le fait de ne pas doter un ouvrage de l'éclairage nécessaire pour assurer la sécurité des utilisateurs. L'éclairage pourrait être inapproprié ou l'ouvrage pourrait manquer de balises lumineuses ou de bouées indiquant où les gens peuvent passer sans danger — il est en effet extrêmement important de baliser correctement les ouvrages érigés dans l'eau. Voilà le type d'infraction qui cautionnerait une mise en application de

la loi, et il y a toute une gamme d'outils disponibles pour ce faire. Les sanctions administratives pécuniaires en sont un. On peut aussi recourir à des injonctions, au démembrement de l'ouvrage ou à la modification des conditions connexes.

Il y a toute une gamme d'outils pour traiter les infractions de cette nature.

[Français]

M. Robert Aubin: Est-ce que depuis la mise en place de cette modification le ministère des Transports a utilisé fréquemment cette mesure?

• (1005)

[Traduction]

Mme Catherine Higgins: Non, nous n'avons pas encore utilisé de sanctions administratives pécuniaires. Nous avons utilisé d'autres outils d'application de la loi, mais pas celui-là, du moins, pas à ma connaissance.

[Français]

M. Robert Aubin: Si elle n'a pas été pas utilisée, est-ce parce que la situation ou les situations se sont résolues au préalable ou est-ce parce qu'il s'agit de la dernière d'une série de mesures à être utilisées? Si oui, quelles sont les mesures qui viennent avec les sanctions pécuniaires?

[Traduction]

Mme Nancy Harris: En ce qui concerne l'application de la loi, le programme utilise effectivement une approche progressive et, de façon générale, les promoteurs ou les propriétaires d'ouvrages identifiés ou approchés pour corriger certaines choses ont pris les mesures qui leur étaient demandées. Nous n'avons donc pas eu l'occasion d'utiliser de sanctions administratives pécuniaires. Une autorité réglementaire est nécessaire, mais le ministère n'a pas eu à l'exercer jusqu'ici.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'aimerais revenir sur le concept d'examen inutile dont nous parlions précédemment.

Dans un premier temps, il m'apparaît que des examens inutiles n'existent pas, mais que tous les projets ne requièrent peut-être pas le même niveau d'évaluation environnementale. En réponse à ma question, vous me donniez l'exemple d'un ponceau. Effectivement, je ne pense pas que nous allons faire une évaluation environnementale nationale pour modifier un ponceau ou pour en construire un. Cependant, prenons l'exemple d'un ponceau qui serait construit tout près d'une frayère ou quelque chose qui est très local, mais qui suscite une préoccupation environnementale précise.

Ce que la loi fait présentement, c'est de faire disparaître toute obligation d'évaluation environnementale. Peut-être que pour un projet plus simple, à partir du moment où le propriétaire de l'ouvrage fait la démonstration qu'il a tenu compte de cet aspect, il pourrait obtenir un permis. Est-ce que réduire au maximum possible les évaluations environnementales est vraiment ce que nous souhaitons? Ne pourrions-nous pas mettre en place l'octroi de permis variés, qui tiendrait compte d'une évaluation environnementale en fonction du projet?

[Traduction]

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, permettez-moi de reprendre les propos tenus par le ministre tout à l'heure: les questions pour lesquelles les projets devraient donner lieu à une évaluation environnementale et pour lesquelles la tenue de cette évaluation est nécessaire sont le sujet même de l'examen du groupe d'experts sur l'évaluation environnementale. La loi actuelle définit les « projets désignés » en fonction de leurs caractéristiques propres et en tenant compte du fait que le projet pourrait avoir une grande incidence sur l'environnement selon les critères de cette loi. Les projets qui passent le test peuvent dès lors être inscrits sur la liste des projets désignés prévue aux termes du Règlement.

La Loi sur la protection de la navigation ne contient aucune disposition pour exiger ou ne pas exiger la tenue d'une évaluation environnementale. L'objet et les paramètres de cette loi concernent la sécurité. Ces questions devraient peut-être être relayées au groupe d'experts afin de l'inciter à valider le bien-fondé de la liste des projets d'évaluation environnementale.

[Français]

M. Robert Aubin: J'imagine que ce groupe d'experts n'arrivera pas à déposer son rapport avant la fin de notre propre étude. Alors, devrions-nous les inviter à nouveau?

[Traduction]

Mme Catherine Higgins: Dans sa lettre au Comité, je crois que le ministre a souligné l'importance d'assurer qu'il y ait une collaboration et que les examens soient coordonnés entre eux, précisément pour cette raison. Les quatre examens portent sur des questions qui se croisent et qui peuvent avoir des effets transversaux: les pipelines avec l'Office national de l'énergie, les pêches avec nos eaux navigables ainsi que la question des évaluations environnementales et des projets qui devraient en faire l'objet. Les fonctionnaires de la fonction publique tentent de coordonner la circulation de l'information entre les différents examens et de cerner les enjeux transversaux au fur et à mesure qu'ils émergent. Il serait probablement utile, autant que faire se peut, de mettre cette information à la disposition du Comité pour l'appuyer dans ses délibérations.

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Madame Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Tout d'abord, un commentaire. Dans le Comité des pêches et des océans, je me suis familiarisé avec le « principe de précaution », lequel s'applique notamment à certaines de nos remontées de saumon, etc. Essentiellement, le principe dit ceci: en cas de doute, nous protégeons. La Loi sur la protection de la navigation semble prendre la direction diamétralement opposée: la protection n'existe pas d'office, elle n'existe que s'il y a une bonne raison d'en avoir. Il s'agit d'une rupture que nous devrions peut-être examiner, en tant que groupe, lorsque viendra le temps de se pencher sur les modifications qui pourraient être apportées à la loi.

Essentiellement, pour qu'un plan d'eau soit mis sur la liste des rivières, lacs et ruisseaux protégés, il faut une évaluation qui tiendra compte des activités commerciales, récréatives et autochtones. Y a-t-il d'autres facteurs que ces trois-là qui auraient pu être inclus et dont nous pourrions nous servir pour établir quelles rivières, quels lacs et quels ruisseaux devraient être protégés?

Si vous n'avez pas de réponse à me donner pour l'instant, je vous demanderais de nous communiquer ultérieurement le fruit de vos réflexions à ce sujet.

● (1010)

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, nous pourrions faire une recherche afin de voir si nous avons quelque chose à communiquer au Comité au sujet des problèmes auxquels la loi a donné lieu lorsqu'il s'agissait d'établir quels cours d'eau allaient être protégés et lesquels ne le seraient pas.

Je tiens cependant à souligner ceci: bien que certaines des difficultés évoquées ou débattues depuis l'entrée en vigueur des modifications portaient sur le choix des plans d'eau à inclure ou à exclure, certaines autres ont aussi porté sur le traitement et la protection requises relativement aux obstacles qui ne sont pas dans des eaux visées par l'annexe, attendu que le pouvoir que détient le ministre pour s'attaquer et remédier rapidement à ces obstacles ne s'applique qu'aux eaux visées par l'annexe. Alors, dans ces cas-là, nous pourrions demander quelles sont les instructions à suivre concernant la protection des eaux qui ne font pas partie de l'annexe. Encore une fois, il faudra prendre une décision afin de déterminer s'il est essentiel de s'occuper des obstacles particuliers portés à notre attention. Cela devrait-il se limiter aux cours d'eau achalandés? Est-ce que des témoins pourraient proposer d'autres critères pour nous aider à prendre des décisions à cet égard?

M. Ken Hardie: Si j'étais à la place des employés chargés d'administrer la Loi et que je leur demandais quelles nouvelles dispositions de la nouvelle loi semblent bien fonctionner, à quoi ressemblerait la liste qu'ils me donneraient?

Mme Catherine Higgins: Je crois que cette liste mentionnerait la simplification du processus et le ciblage des ressources sur les voies navigables achalandées qui sont importantes. La Loi donne au ministre des pouvoirs accrus afin de répondre aux urgences et prévoit de plus amples pouvoirs d'application et de surveillance de la conformité. Des outils importants ont été intégrés à la Loi, y compris les sanctions administratives pécuniaires.

Les difficultés pour le ministère ont gravité autour, notamment, des définitions et de leur clarté. À titre d'exemple, qu'entend-on par « répercussions sérieuses » et « répercussions peu sérieuses » en ce qui concerne les obstacles à la navigation? Cela influe sur la façon dont un projet est traité au titre de la Loi. La clarté pour les propriétaires de projets ainsi que les utilisateurs des voies navigables a peut-être été problématique.

La question de pouvoir informer le public des décisions qui ont été prises a posé problème. La Loi contient peu d'orientations et prévoit peu de pouvoirs en ce qui touche la communication des décisions relatives à la navigation.

Il s'agit là de questions qui ont peut-être posé problème. Il y a des questions concernant les obstacles dans les eaux non répertoriées. La question qui a primé a été celle de savoir si nous avons les voies navigables appropriées et les types de protections qui s'imposent, et si nous protégeons la bonne chose comme il se doit au titre de la Loi.

M. Ken Hardie: En ce moment, si quelqu'un est préoccupé par quelque chose qui se passe dans une rivière ou un plan d'eau non protégé, son seul recours est d'aller devant les tribunaux. Avez-vous une idée du nombre d'actions en justice qui ont été intentées, de leurs résultats et de leur coût?

Mme Catherine Higgins: Ce n'est pas un secteur que nous avons suivi de près. Nous n'avons pas assuré la surveillance des cours d'eau non répertoriés, si bien que nous ignorons combien de Canadiens se sont tournés vers les tribunaux. Nous n'avons pas ces renseignements.

M. Ken Hardie: Puis-je céder la parole à M. Tootoo s'il me reste du temps?

L'hon. Hunter Tootoo: Merci, madame la présidente.

Merci, Ken.

On a mentionné que le paragraphe 29(3) de la Loi donne au ministre le pouvoir discrétionnaire d'ajouter des eaux navigables. Je pense qu'une des préoccupations dont j'ai entendu parler est que, dans certains gouvernements, les ministres vous parlent, alors que dans d'autres, ils ne le font pas. Je suppose que même si ce mécanisme est en place, le fait est qu'il dépend du bon vouloir du ministre. Avez-vous entendu dire par un groupe autochtone ou le public en général qu'on souhaite une plus grande certitude que le bon vouloir du ministre en poste?

•(1015)

La présidente: Soyez brève.

Mme Catherine Higgins: Oui, les articles actuels de la Loi ne prévoient pas de cadre dans lequel le public et les peuples autochtones et autres pourraient connaître avec certitude les eaux navigables susceptibles, en fait, d'être visées. Ce pouvoir est très discrétionnaire.

La présidente: Merci, madame Higgins.

Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame Higgins, en 2009, la Loi a été modifiée en vue de simplifier le processus, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure. L'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires a été pris dans l'intention d'exempter les ouvrages et les cours d'eau secondaires du processus d'approbation officiel et de les considérer préapprouvés. Je présume que c'était en raison d'intérêts spéciaux qui ont été portés à l'attention du gouvernement de l'époque, et en tenant compte de ces préoccupations, ils ont ensuite mis en oeuvre — à défaut d'un meilleur terme — les recommandations qui en ont découlé.

Pour approfondir un peu la question, en 2012, on a présenté des modifications législatives qui sont entrées en vigueur en 2014. La loi a été rebaptisée Loi sur la protection de la navigation. J'ajouterais que le ministre a dit très clairement tout à l'heure que la Loi sur la protection de la navigation porte sur la sécurité — pas les intérêts spéciaux, mais bien la sécurité.

Cela étant dit, en 2014, de multiples articles ont été modifiés. La plus importante modification a été l'introduction d'une annexe qui répertorie les eaux navigables, où il est nécessaire d'obtenir des approbations avant de construire, d'ériger et de modifier, entre autres, des travaux qui gênent la navigation.

Revenons à 2016, au point où nous en sommes aujourd'hui. La Loi s'attache à la sécurité et, bien sûr, le processus est mis de l'avant. J'entends une fois de plus qu'elle a suscité des préoccupations, mais pas nécessairement auprès des groupes d'intérêts spéciaux qui veulent des exemptions et des choses du genre. Elle met l'accent sur la sécurité pour faire en sorte que des entités comme les groupes autochtones puissent soulever des préoccupations. Bien entendu, comme ces préoccupations se rapportent à la sécurité, nous sommes maintenant en plein dans ce processus. Pouvez-vous donner des détails à ce sujet?

Mme Catherine Higgins: En 2009, les modifications portaient principalement sur les ouvrages à venir et la façon dont ils devraient être traités. On cherchait vraiment à simplifier le processus. Nombre des préoccupations ont été soulevées par les provinces et les territoires, qui entretenaient et construisaient des projets d'infrastructure

et qui attendaient deux ou trois ans de plus que prévu pour recevoir les approbations au titre de la Loi. C'est en partie de là que viennent les préoccupations sur la question de savoir quels ouvrages étaient visés et comment ils étaient traités. Ainsi, on a élaboré une approche normalisée à l'égard des ouvrages secondaires pour les traiter comme une catégorie; et du moment qu'ils étaient conformes aux exigences de sécurité de base, ils pouvaient être construits.

Les modifications de 2012, qui ont été mises en oeuvre en 2014, portaient plus sur les voies navigables, celles qui devraient être protégées et celles qui devraient être sujettes à différentes protections — par exemple, les eaux non répertoriées et les ouvrages protégés. Elles visaient à donner des approbations et à maintenir ces processus simplifiés, mais aussi à mieux cibler les projets.

La Loi contenait d'autres dispositions. Elle compte essentiellement trois parties. La première porte sur les ouvrages et l'assurance de la sécurité par la réglementation de ces ouvrages. La deuxième porte sur les obstacles qui présentent un danger pour la sécurité du public et la façon de les surmonter rapidement. La troisième est une série d'interdictions d'activités dommageables, qui s'appliquent à toutes les eaux navigables, en fait. Alors les modifications de 2014 s'attachaient à la façon de raffiner et de concentrer les efforts sur ces voies navigables et aux situations dans lesquelles c'était le plus nécessaire. Divers groupes se sont manifestés. Nous recevons principalement des demandes de l'industrie privée et du public, et environ le tiers d'entre elles proviennent des provinces, pour vous donner une idée.

M. Vance Badawey: J'ai une question finale. En gros, lorsque vous prenez les modifications apportées à cette mesure législative en 1906, 1927, 1956 — elles remontent à 1882, en fait — 1966, 1994, 1995, 2009, 2012 et, enfin, 2014, vous voyez que c'est une loi vivante. Elle n'est pas simplement placée à vie sur une tablette sans qu'on y touche. Certains groupes d'intérêts spéciaux se manifestent.

C'est ce que le gouvernement précède à fait, en fonction des commentaires de certains groupes d'intérêts spéciaux et c'est, bien sûr, ce que nous faisons en fonction de certaines des préoccupations qui sont soulevées, en particulier par les Autochtones avec qui nous faisons affaire quotidiennement.

Cela étant dit, j'ai une question toute simple. Il convient, bien entendu, que nous tenions compte des préoccupations et des commentaires du public que nous recevons, que nous y répondions et que, parfois, nous apportions des modifications à la Loi en fonction de ces préoccupations.

•(1020)

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, je suis d'accord avec cela. Des modifications très importantes ont été apportées à la Loi en 2012. La question est de savoir si nous avons bien fait. Est-ce que l'annexe des eaux navigables était correcte? Et qu'en est-il des protections? Voilà les questions qu'on poserait normalement quand on apporte des modifications aussi importantes à une mesure législative.

M. Vance Badawey: Pour ouvrir un peu plus grand les portes afin de permettre à plus de personnes de vraiment prendre part au processus?

Mme Catherine Higgins: Dans le cadre d'un vaste processus de consultation, oui.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Sikand.

La présidente: Allez-y, monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci, je serai bref.

Merci encore d'être venue aujourd'hui.

Je suis vraiment ravi que mon collègue ait posé des questions dans cette veine. J'aimerais faire légèrement contraste en parlant de changements climatiques. J'aimerais savoir s'il nous serait possible d'obtenir des renseignements sur les plans d'eau qui ont été créés et qui ont disparu, et sur certains qui sont devenus navigables ou pas en raison peut-être des niveaux d'eau, pas nécessairement du point de vue de la sécurité, mais de leur existence en tant que telle.

Mme Catherine Higgins: Madame la présidente, si je comprends bien la question, il s'agit d'une demande de renseignements concernant la condition de la navigabilité au Canada...

M. Gagan Sikand: Oui.

Mme Catherine Higgins:... et où les changements surviennent. Nous pourrions voir de quels renseignements nous disposons à cet égard.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Berthold.

[Français]

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

Pour le remercier de sa générosité de m'avoir laissé du temps tout à l'heure, je vais répondre ceci à M. Sikand.

Les trois océans, l'océan Arctique, l'océan Pacifique et l'océan Atlantique sont déjà des voies navigables protégées en vertu de la loi actuelle. Donc, vous n'avez pas à avoir d'inquiétude pour les activités autour de votre région, monsieur Sikand.

Je vais poser deux questions rapidement, parce que beaucoup de choses ont été dites. La première s'adresse à la secrétaire parlementaire.

Pouvez-vous nous dire quand le ministère des Transports va tenir ses consultations avec le public concernant la révision de la Loi sur la protection de la navigation?

[Traduction]

Mme Kate Young: Désolée. La dernière partie de votre question a été coupée à la fin. Je pense que votre question concerne le moment où...

[Français]

M. Luc Berthold: Quand le ministère des Transports va-t-il tenir ses propres consultations avec le public au sujet des modifications à la Loi sur la protection de la navigation?

[Traduction]

Mme Kate Young: Je pense que ce que le ministre a dit tout à l'heure est qu'il parle continuellement aux groupes autochtones, et que les eaux navigables feraient partie de cette discussion.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, madame Young.

Ma deuxième question est la suivante.

Pourrez-vous faire connaître au Comité l'adresse du site Web où les consultations entre les quatre ministères vont être accessibles au public?

[Traduction]

Mme Kate Young: Oui, nous pouvons vous transmettre cette information dès que nous l'aurons.

[Français]

M. Luc Berthold: Le site est-il déjà accessible?

[Traduction]

Mme Kate Young: Oui, il l'est.

[Français]

M. Luc Berthold: D'accord.

Donc, en résumé, voici ce que je comprends à ce sujet. Par la suite, je vais partager le temps dont je dispose avec M. Miller.

Madame Young, vous venez de confirmer que, dans la lettre qu'il a envoyée au Comité, le ministre a induit les membres du Comité en erreur en affirmant ce qui suit:

En plus de l'examen proposé que doivent réaliser les comités, nos ministères mèneront d'autres consultations avec le public, des peuples autochtones, des intervenants et des provinces/territoires pour compléter le travail des comités.

Vous avez uniquement mentionné les peuples autochtones. Donc, le ministre a induit ce comité en erreur quand nous avons pris ici la décision d'étudier la révision de la Loi sur la protection de la navigation.

Je vais laisser le reste de mon temps de parole à mon collègue M. Miller.

[Traduction]

M. Larry Miller: Merci.

Madame Higgins, vous avez mentionné il y a quelques minutes que certaines municipalités se plaignaient auprès de vous qu'il leur fallait attendre deux ou trois ans pour faire approuver un projet. J'ai eu un projet conjoint dans ma circonscription, entre les comtés de Bruce et de Grey. Il s'agissait d'un pont pour lequel il a fallu attendre 10 ans et demi avant de recevoir l'approbation.

Là où je veux en venir est que c'étaient certaines des raisons à l'origine de la modification de la Loi en 2009. Êtes-vous en train de dire qu'en 2012, vous receviez toujours des plaintes de municipalités parce que ces projets n'étaient pas approuvés avant deux ou trois ans?

● (1025)

Mme Catherine Higgins: Oui. Après les modifications de 2009, les délais des approbations données au titre de la Loi sur la protection de la navigation se sont améliorés. Le nombre de demandes a baissé considérablement, mais après cela, il a commencé à augmenter une fois de plus. En conséquence, les demandes d'approbation relatives à la protection de la navigation découlant des projets d'infrastructure et de l'expansion des ouvrages d'infrastructure ont créé des pressions accrues, qui ont continué à se faire sentir après les modifications de 2009.

M. Larry Miller: Je ne suis pas certain de bien comprendre. Les modifications ont été apportées à la Loi pour accélérer le processus d'approbation, ce qu'elles semblent avoir fait, mais tout à coup, les délais ont recommencé à s'allonger, alors j'en déduis que du côté bureaucratique, on a soudainement décidé de recommencer à retarder ces projets. Est-ce vrai ou y a-t-il une autre explication?

Mme Catherine Higgins: Non, je ne crois pas qu'on ait souhaité retarder les projets. Je crois que les retards étaient attribuables à une augmentation de la charge de travail, car les 17 000 voies navigables désignées au Canada étaient assujetties à la Loi, si bien que la charge de travail... En fait, la simplification des projets a grandement amélioré le processus, mais on continuait de s'attacher trop peu aux ressources prévues par la Loi pour permettre au ministère de pleinement mettre en oeuvre cette mesure législative pour toutes les voies navigables.

M. Larry Miller: Pouvez-vous me dire exactement quels outils manquaient au ministère pour pouvoir respecter ces délais? Pour réduire les retards dans les approbations... Peu importe le nombre de demandes qu'il reçoit, le ministère doit les traiter. Vous ne pouvez pas vous attendre à ce que les municipalités ou quiconque attendent, alors quels outils vous manquaient?

Mme Catherine Higgins: Je pense que l'outil qui a été instauré en 2014 a été un cadre axé sur le risque, qui est conforme aux autres mesures législatives sur la sécurité dans lesquelles on évalue les risques de diverses voies navigables et on concentre les ressources sur les types d'ouvrages et d'eaux navigables qui présentent le plus grand risque pour la sécurité et la navigation, et c'est l'outil qui a été instauré en 2014. Les questions qui se posent aujourd'hui sont celles de savoir s'ils ont été optimisés, s'ils ont été faits de la meilleure façon possible, et si les bonnes voies navigables ont été cernées en fonction du risque.

M. Larry Miller: Selon vous, cette modification de 2014 a-t-elle fonctionné? A-t-elle réduit les délais?

Mme Catherine Higgins: Évidemment, le nombre de demandes a baissé en raison de la portée plus étroite de la mesure législative. Les délais ont été réduits. Nous n'avons pas d'arriéré à l'heure actuelle et nous sommes en mesure de respecter les délais que nous nous sommes engagés à respecter dans le cadre du processus général d'examen du gouvernement. En conséquence, l'administration de la Loi s'est grandement améliorée.

Les intervenants se disent préoccupés de ne pas avoir eu l'occasion de faire connaître leurs points de vue sur l'annexe et la mise en oeuvre de l'approche axée sur le risque.

La présidente: Merci.

Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser: J'aimerais reprendre en partie où j'ai arrêté tout à l'heure et notamment parler de l'industrie récréative dans les eaux navigables. A-t-on pris des mesures pour encourager les utilisateurs à demander d'être ajoutés à l'annexe s'ils estimaient qu'ils allaient être touchés par les dernières modifications?

Mme Catherine Higgins: Je ne saurais vous dire si on a pris des initiatives précises pour obtenir cette rétroaction à l'époque.

M. Sean Fraser: Dans le cadre du processus de consultation, distinct des travaux du Comité, déploiera-t-on des efforts pour faire participer proactivement les membres du public en leur disant: « Si vous croyez être concerné, prière de nous le dire pour pouvoir prendre part au processus »?

Mme Catherine Higgins: Dans le cadre de l'examen général des processus réglementaires, il y a le portail public. On a mené un sondage auprès des Canadiens non seulement sur la Loi sur la protection de la navigation, mais aussi sur les quatre mesures législatives sujettes à un examen, et le public a été encouragé à donner son point de vue par le truchement de ce mécanisme, et nous donnerons accès à ce site.

On a aussi mené un sondage en ligne. On diffuse régulièrement de l'information par l'intermédiaire de ce site, alors les utilisateurs récréatifs ont la possibilité de faire connaître leurs vues et de témoigner dans le cadre du présent comité.

• (1030)

M. Sean Fraser: Je suppose que c'est surtout un exercice de relations publiques et qu'il faut s'assurer que tout le monde sache ce qui se passe. Au lieu de poser une question, j'ai suggéré que le ministère invite des représentants locaux afin de rejoindre les groupes dans leurs collectivités partout au pays pour leur dire que, s'ils ont une petite rivière avec une marina, ils auraient peut-être intérêt à participer au processus en donnant de la rétroaction.

Désolé, avez-vous...

Mme Catherine Higgins: Non.

M. Sean Fraser: Changement de sujet, j'ai des questions qui enchaînent sur ce que M. Aubin a dit plus tôt concernant les pipelines. Je m'excuse si nous avons déjà abordé le sujet, mais je n'ai pas tout saisi.

Pourquoi y a-t-il eu un transfert de responsabilités entre Transports Canada et l'ONE pour l'approbation de certains projets de pipelines?

Mme Catherine Higgins: Il y avait, à l'époque, des pouvoirs en double. Le ministre avait le pouvoir de réglementer les pipelines au titre de la Loi sur la protection de la navigation, et l'ONE avait le pouvoir d'en faire autant en vertu de l'article 108 de la Loi sur l'Office national de l'énergie. Les modifications ont simplifié et consolidé ces pouvoirs du côté de l'Office national de l'énergie, faisant de lui la seule instance qui réglemente les pipelines, si bien que ces chevauchements... En gros, il s'agissait d'incidences mineures sur la navigation, comme le forage dirigé, qui passe sous la voie navigable au lieu de la traverser.

On a tenu une série de discussions avec l'ONE sur la façon potentielle de consolider ces pouvoirs et d'offrir une surveillance plus complète de la sécurité avec le concours, bien entendu, de Transports Canada dans le cadre d'un protocole d'entente afin de nous assurer qu'ils puissent profiter de notre expertise.

M. Sean Fraser: Transports Canada joue-t-il toujours un rôle dans la réglementation des pipelines qui ne relèvent pas de l'ONE et qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur les eaux navigables?

Mme Catherine Higgins: L'Office national de l'énergie réglemente les pipelines interprovinciaux et internationaux. Lorsqu'un pipeline reste dans les limites d'une province, il tombe sous le coup de la Loi sur la protection de la navigation.

M. Sean Fraser: Madame Harris, peut-être que je pourrais vous poser cette question, même si Mme Higgins serait peut-être mieux placée que vous pour y répondre. Je ne suis pas certain.

Dans le cadre du processus de consultation, nous avons entendu parler de ce site Web. Chaque fois que vous englobez la communauté d'internautes, c'est génial. Pourriez-vous expliquer un peu plus en détail ce que comprendra ce site ou ce qu'il comprend déjà?

Mme Nancy Harris: Le site Web, le portail que Catherine a mentionné, comprenait un questionnaire qui était ouvert pendant l'été pour recueillir les points de vue préliminaires des Canadiens sur leurs perspectives globales concernant l'examen. On réunit actuellement les renseignements reçus par l'intermédiaire de ce questionnaire, renseignements qu'on pourra remettre au Comité si vous êtes intéressés.

Nous envisageons actuellement d'ajouter des questions sur le site Web pour susciter d'autres commentaires de la part des Canadiens. Nous planifions et concevons des questions qui se rapporteraient aux points qui ont été soulevés ici aujourd'hui concernant les types de choses pour lesquelles le ministère aimerait connaître l'opinion des Canadiens dans le contexte de la Loi sur la protection de la navigation. À titre d'exemple, quelle est leur expérience de cette loi? Estiment-ils, comme Catherine l'a mentionné tout à l'heure, que les modifications apportées sont équilibrées?

M. Sean Fraser: Je vous suggérerais d'inviter des représentants locaux dans les deux chambres du Parlement pour qu'ils partagent aussi cette information avec leurs propres communautés d'internautes.

Madame la présidente, me reste-t-il du temps?

La présidente: Il vous reste 45 secondes.

M. Sean Fraser: Le ministre dispose-t-il actuellement des outils nécessaires pour intervenir rapidement si un obstacle dans les eaux navigables entrave la navigation ou le commerce?

Mme Nancy Harris: En ce qui concerne les obstacles à la navigation dans les eaux répertoriées, le programme offre maintenant des outils pour intervenir dans ces situations. Comme il a été mentionné, les dispositions relatives aux obstacles dans la Loi s'appliquent aux eaux répertoriées.

M. Sean Fraser: Selon vous, tous les pouvoirs que le ministre devrait avoir en ce qui concerne les eaux répertoriées sont déjà prévus dans la Loi en vigueur?

Je suis sûr que j'ai dépassé le temps qui m'était alloué, en passant.

La présidente: Effectivement. Merci.

Monsieur Berthold.

[Français]

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

J'ai écouté avec attention ce que les gens avaient à dire. J'ai aussi écouté les propos de la secrétaire parlementaire et du ministre. Je remercie beaucoup les fonctionnaires de nous avoir donné des précisions.

Après cette première rencontre, mon opinion n'a pas changé. Mon collègue a presque confirmé qu'on assiste présentement à une sorte d'opération de relations publiques. Il est très dommage qu'on utilise les ressources du Comité pour procéder à un tel exercice.

Madame la secrétaire parlementaire nous a dit tout à l'heure qu'elle ne voulait pas laisser croire que des changements majeurs devaient être apportés à la Loi sur la protection de la navigation. Pourtant, l'intérêt des ministères à cet égard semble tellement évident qu'il le faut faire immédiatement. On a complètement bouleversé le calendrier de notre comité pour qu'il puisse faire immédiatement l'étude de ces modifications.

Ces modifications semblent uniquement justifiées par la volonté de changer des choses que le gouvernement précédent avait mises en place. Or ces choses fonctionnent bien, selon les témoignages que nous avons entendus ce matin. Tout fonctionne bien. On a réussi à réduire les délais et à faire en sorte que les municipalités puissent procéder plus rapidement.

Ces demandes de modifications avaient été faites à l'époque par Transports Canada. Encore une fois, je n'arrive pas à comprendre pourquoi on consacre à cela autant de temps et de ressources de la Chambre, alors que cette consultation aurait pu être faite uniquement par le ministère. Les deux ministres nous ont induit en erreur. Je

pense que c'est grave. Dans la lettre qu'on nous a adressée, il est clairement indiqué que le ministère consultera la population. Or on apprend qu'il ne consultera que les nations autochtones. C'est bien, mais ce n'est pas ce qui nous a été dit.

Il y a là un sérieux manque de respect envers le Comité. J'exhorte mes collègues à faire part de cette indécatesse de la part du ministère ou du ministre à l'endroit du Comité.

Madame la présidente, pourquoi demander à notre comité de faire un travail qui est normalement dévolu au ministère? Pourquoi ajouter une autre consultation alors que le ministère a déjà les moyens d'agir pour répondre à toutes les demandes et qu'il semble n'y avoir ni problème, ni plainte? On est en mesure d'intervenir. Il n'y a pas de demande de modification en cours. Qu'est-ce qui est si urgent? Quels sont les changements envisagés? Quel est le problème? Je n'en sais rien, et personne ici ce matin n'a pu me dire le problème qu'il y a en ce qui concerne la Loi sur la protection de la navigation. Personne n'a pu le faire.

Pour cette raison, madame la présidente, vous ne serez pas surprise que je dépose la motion suivante, qui sera étudiée par ce comité:

Que le Comité, après avoir constaté que le Ministre des Transports a déjà ses propres conclusions quant aux modifications à apporter à la Loi sur la protection de la navigation, mette fin immédiatement à son étude de la Loi sur la protection de la navigation.

Pourquoi prendre plus de temps à étudier des choses qui fonctionnent bien? C'est d'ailleurs ce qu'on nous a dit ce matin. C'est incompréhensible. Il n'y aura pas de consultation. Donc, nous avons été induits en erreur. Le ministre a déjà décidé. La voie est tracée par la lettre de mandat qu'il reçu du premier ministre. Je considère que le Comité a des choses beaucoup plus importantes à faire que de servir uniquement d'instrument pour un exercice de relations publiques du gouvernement auprès des différents groupes d'intérêt qu'il veut servir.

Je vais remettre une copie de la motion au greffier. Nous pourrions probablement en discuter, si les membres du Comité sont unanimement d'accord pour le faire.

•(1035)

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold, il vous reste une minute et demie. Demandez-vous aux membres du Comité de voter sur cette motion maintenant?

[Français]

M. Luc Berthold: Oui, tout à fait.

[Traduction]

La présidente: Monsieur le greffier, avons-nous besoin du consentement unanime pour traiter la motion maintenant?

Le greffier: Oui, puisqu'elle n'a pas respecté les exigences relatives aux avis.

La présidente: Exactement.

Les membres du Comité consentent-ils à traiter maintenant la motion de M. Berthold?

Mme Kelly Block: Pourrions-nous avoir un vote par appel nominal?

La présidente: Bien sûr.

Que tous ceux qui sont en faveur de traiter maintenant la motion de M. Berthold veuillent bien lever la main.

M. Sean Fraser: Aux fins de clarification, monsieur le greffier, votons-nous sur la question de savoir si nous allons traiter la motion maintenant?

• (1040)

La présidente: Oui, car il faut le consentement unanime.

Le greffier: Je compte neuf oui.

La présidente: Pourriez-vous lire la motion à haute voix pour que nous la mettions de nouveau aux voix?

Le greffier: Que le Comité, après avoir constaté que le Ministre des Transports a déjà ses propres conclusions quant aux modifications à apporter à la Loi sur la protection de la navigation, mette fin immédiatement à son étude de la Loi sur la protection de la navigation.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je crois que je peux parler maintenant au sujet de la motion.

[Traduction]

La présidente: Oui, vous pouvez choisir de le faire très brièvement si vous souhaitez que nous la mettions aux voix. Il reste cinq minutes à notre réunion.

Nous entendrons ensuite M. Badawey.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci, madame la présidente.

Je remercie les membres du Comité d'avoir accepté que l'on aborde cette question en public. Je pense que c'est important.

Je répète encore une fois que nous avons eu la démonstration que cette étude n'était pas nécessaire pour le travail du Comité. En effet, nous avons eu la démonstration que, dans sa lettre, le ministre nous a induits en erreur quand il a affirmé que le ministère tiendrait des consultations publiques sur cette question.

Nous avons eu la démonstration que la loi actuelle permet de répondre aux plaintes des municipalités, des intervenants et des différentes communautés autochtones si un cours d'eau doit être inclus ou non sur cette liste.

De plus, il aurait été intéressant que le ministre prenne connaissance du témoignage de 2012 de M. Nathan Gorall, directeur général du Groupe de travail sur le Programme de protection des eaux navigables à Transports Canada. C'est un témoignage qu'il a fait devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. M. Gorall a été très clair. En 2012, Transports Canada...

[Traduction]

La présidente: Puis-je vous interrompre? À des fins de clarification, avez-vous l'intention de parler jusqu'à ce que tout le temps soit écoulé ou êtes-vous disposé à garder du temps pour

permettre à M. Badawey de formuler ses commentaires et mettre votre motion aux voix? Il ne nous reste que deux minutes.

M. Luc Berthold: D'accord. Permettez-moi simplement de lire cette citation et ensuite...

La présidente: Il reste deux minutes. S'il est dix heures quarante-cinq, c'est terminé.

[Français]

M. Luc Berthold: M. Gorall a dit que Transports Canada demeurerait aux prises avec un arriéré considérable au chapitre des demandes. La situation s'est améliorée, comme on l'a appris par le témoignage de Mme Higgens.

Lors de son témoignage, M. Gorall nous a rappelé ce qui suit:

Par conséquent, les administrations municipales, les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et les petits constructeurs privés nous ont tous exhortés à apporter des modifications importantes à la loi.

Pour cette raison, je crois que la loi répond aux besoins et j'exhorte mes collègues à voter pour que l'on mette fin à cette étude et que l'on passe enfin à des dossiers dont nous avons tous ensemble accepté d'aborder dans le cadre de nos travaux de cet automne.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

Monsieur Badawey, soyez très bref.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente. Grosso modo, je n'appuierai pas la motion, car elle fait des suppositions qui ne sont pas fondées.

Encore une fois, je tiens à réitérer ce que le personnel ministériel et moi-même avons mentionné plus tôt en ce qui concerne l'orientation que nous prenons: nous nous attachons à la sécurité. Nous amorçons un processus qui diffère de celui qu'avait amorcé le gouvernement précédent. Nous ouvrons simplement la porte un peu plus grand pour que les gens puissent participer au processus, y compris ceux qui ne l'ont pas fait la dernière fois, comme les peuples autochtones.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Une motion a été présentée, et je demanderais à tous ceux qui sont en faveur de...

Mme Kelly Block: J'aimerais un vote par appel nominal, madame la présidente.

La présidente: Oui, bien sûr.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 3.)

La présidente: La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

Also available on the House of Commons website at the
following address: <http://www.ourcommons.ca>