



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 014 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 28 février 2008

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le jeudi 28 février 2008

• (1110)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à notre séance d'aujourd'hui.

C'est la séance n° 14 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Veuillez m'excuser de commencer avec quelques minutes en retard.

Nous avons réservé les 15 premières minutes aux travaux du comité et j'ai ici une petite liste. Nous pourrions peut-être l'examiner et y apporter des ajouts s'il y a lieu.

Le sous-comité s'est réuni et a proposé que nous fassions une étude des eaux navigables. Il fallait toutefois que cette proposition soit soumise à l'approbation de l'ensemble du comité. C'est donc la première chose à faire. Je demande donc à tous les membres du comité s'ils ont des observations à formuler au sujet du rapport du sous-comité.

Il a été convenu que les représentants de Transports Canada comparaitraient aujourd'hui pour parler des eaux navigables et que nous inviterions le ministre des Transports à comparaître au sujet du Budget supplémentaire B. Je peux vous dire où en sont les choses. Le ministre ne peut pas venir pour le moment, mais le Budget principal des dépenses doit être déposé au plus tard le 1er mars, c'est-à-dire aujourd'hui ou demain. Le comité aura ensuite jusqu'au 31 mai pour l'étudier et j'espère que le ministre pourra comparaître devant le comité pour en discuter.

Avez-vous des observations à formuler?

Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Après ce que M. Masse a dit la dernière fois, je voudrais simplement être certain... Selon mes renseignements, tout d'abord, c'est moins de 3 millions de dollars. C'est un chiffre arrondi. En fait, c'est une erreur. Voilà sur quoi les questions seront centrées. Trois millions de dollars dans l'ensemble du budget ne représentent pas une grosse somme, même si c'est beaucoup d'argent pour les contribuables. En fait, il ne s'agit pas de fonds supplémentaires pour un projet donné ou un changement dans le programme du gouvernement. C'est simplement une erreur. Voilà ce que j'ai compris.

Le président: Nous passons à M. Masse.

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

Je me réjouis que le gouvernement reconnaisse enfin qu'il n'est pas parfait. Il lui a fallu deux ans. C'est quand même un début.

Je suis d'accord avec ce que vous proposez, si nous avons du temps pour le Budget principal des dépenses, mais je vais déposer de nouveau ma motion afin de ne pas m'écarter de ce que nous avons convenu de faire jusqu'à l'ajournement. Je vais déposer de nouveau ma motion afin qu'elle soit mise à l'étude à notre retour.

Merci.

M. Brian Jean: Je voudrais apporter une précision, monsieur le président. Je n'ai jamais dit que nous n'étions pas parfaits. Je tenais simplement à le mentionner.

Le président: La présidence va répondre à cela qu'il s'agit plutôt d'un débat.

Si les membres du comité sont d'accord, je vais leur demander d'approuver le rapport du sous-comité, ce qui nous permettra de poursuivre nos travaux d'aujourd'hui.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Le comité a accepté les recommandations du sous-comité.

Je voulais également vous faire savoir que le document que M. Grégoire nous a fourni le 12 février nous a été distribué. Une modification a été apportée à la page 3 au sujet du nombre de demandes reçues et approuvées entre 1999 et 2007. Je voulais seulement m'assurer que vous l'avez dans votre documentation.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Désolé, je ne voulais pas lui couper ses effets, mais je tenais à préciser certaines choses.

Je m'inquiète au sujet du calendrier de nos travaux. Notre comité a très bien travaillé, mais j'ai peur que nous ne manquions de sujets d'étude. Je voudrais proposer, le plus tôt possible, c'est-à-dire maintenant, une liste de témoins que nous pourrions faire comparaître ici, à Ottawa, avant de prendre la route, si toutefois ce voyage est possible. Je voudrais proposer une liste que j'ai examinée ce matin.

J'ai eu l'occasion de me pencher sur les renseignements fournis par le ministère et j'avoue que je les ai trouvés très utiles. Il y avait une étude portant sur cinq ou six provinces du pays. Si vous n'avez pas eu l'occasion de la lire... Cela m'a vraiment donné un bon résumé de ce qui se passe dans le reste du monde et de la nature de nos propres problèmes.

Pour ce qui est des témoins, j'allais proposer de commencer par le ministère, car ce seront sans doute les témoins les plus disponibles et les plus faciles à faire comparaître. Sauf avis contraire, bien entendu, j'ai pensé qu'il faudrait faire venir Pêches et Océans, Ressources naturelles, Environnement Canada et Infrastructure, car c'est un ministère distinct. À mon avis, ce sont les ministères dont les activités sont le plus en rapport avec les voies navigables.

En même temps, pendant que nous entendrons ces témoins, nous pourrions lancer une invitation à toutes les provinces. Je sais que l'Alberta aimerait avoir son mot à dire. Je crois que le Québec aussi, en raison de certains problèmes qui se posent là-bas et je sais que l'Ontario le souhaiterait également. D'autre part, il serait sans doute intéressant de faire comparaître la FCM, car elle regroupe aussi bien les grandes municipalités que les petites organisations municipales provinciales comme la SARM, l'AMM et l'AMO, en Ontario.

Voilà quelques-unes des idées que j'ai eues, mais je suis certainement prêt à en discuter. Je pense que nous pourrions écouter les organismes, les gouvernements et les ministères ici, à Ottawa, et que lorsque nous voyagerons dans les différentes régions du pays, si la chose est possible, nous pourrions obtenir l'opinion des parties prenantes sur le terrain qui ne font pas partie du gouvernement.

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Si je me souviens bien de ce qui a été dit à la réunion du sous-comité, il n'était pas question d'aller aussi loin et d'envisager un voyage. Nous devons faire un examen et recevoir une proposition, car j'ai une motion qu'il est important que le comité examine, surtout si nous allons dans une autre direction.

D'après ce que j'ai compris, la résolution du sous-comité ne proposait pas de voyager avant la production d'un rapport.

• (1115)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Ce que je suggère, pour le moment... Je savais qu'il nous faudrait une quinzaine de jours pour tout organiser si nous voulions voyager ou pour préparer notre programme. Je ne dis pas qu'il faut le faire ou non, car c'est bien entendu aux whips de tous les partis d'en décider et cela dépend des votes de confiance et du reste, mais nous n'avons plus de pain sur la planche. Je propose donc de faire simplement ce que nous pouvons faire pour le moment, les choses que nous savons importantes et nous verrons ensuite pour le reste.

Le président: Avant d'accorder la parole à M. Laframboise, je sais que nous avons envoyé au ministère une lettre lui demandant quels sont les dossiers dont nous pourrions nous occuper dans l'immédiat. Je pense que nous hésitons à le faire, car cela pourrait changer la façon dont nous voyons les choses et ce n'est pas ce que nous souhaitons, je pense.

Nous devrions examiner cela sérieusement et formuler nos recommandations au lieu de simplement accepter ce que le ministère... Je sais que le sous-comité voulait le faire pour accélérer les choses, mais je suppose que le ministère ne veut pas avoir l'air d'émettre des recommandations au lieu d'accepter celles du comité.

Monsieur Masse, M. Laframboise a demandé la parole, mais vouliez-vous...

M. Brian Masse: Je vais attendre mon tour.

Le président: Je veux seulement vous demander une chose. Si vous avez déposé de nouveau votre motion aujourd'hui, est-ce parce que vous voulez que nous en discutons aujourd'hui, avant d'aller plus loin?

M. Brian Masse: Oui. J'attendais pour en parler, mais il semble que la situation a évolué depuis la réunion du sous-comité et je n'étais pas au courant. Nous avons aussi l'étude de la sécurité ferroviaire. Je pense que nous devrions peut-être tenir une autre réunion du sous-comité ou autre pour discuter de nos travaux futurs si nous nous écartons de ce dont nous avons convenu au sous-comité.

Je ne pense pas que nous soyons à court — je veux dire que nous n'avons peut-être pas de projets de loi ou autres mesures de ce genre à étudier. Je fais une proposition. Je sais que je reçois beaucoup d'appels et de lettres d'appui pour que la motion que j'ai préparée soit examinée, modifiée si mes collègues ont des améliorations à suggérer et je pense que c'est plus prioritaire que la Loi sur la protection des eaux navigables.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le président, d'après ce que j'ai compris des discussions du sous-comité, on demandait à M. Masse de ne pas retirer sa motion et de la déposer à nouveau quand on serait plus aptes à en discuter. Cependant, il y a une urgence: la discussion du dossier des eaux navigables. Va-t-on décider de régler la question à Ottawa et convoquer les témoins? On pourra en discuter après avoir interrogé le ministère.

J'espère que le dossier des eaux navigables est d'une importance telle qu'on pourra en traiter le plus rapidement possible et que mes collègues sont d'accord avec moi là-dessus. S'il s'agit de modifications qui peuvent être apportées rapidement, qu'on les apporte. Comme vous l'avez dit, les fruits les plus mûrs pourraient nous aider. Ensuite, on pourrait faire la tournée du Canada.

Le dossier de M. Masse est important, mais si on fait une tournée du Canada, on va en profiter pour régler d'autres dossiers que celui qu'a déposé M. Masse. Je ne veux pas qu'il change l'ordre du jour aujourd'hui. On traite des eaux navigables et, par la suite, on traitera de sa motion. Je veux qu'il le fasse. S'il veut déposer sa motion dès maintenant, je voterai contre et ce sera réglé. Cela dépendra de ce que le gouvernement décidera. S'il veut travailler de concert avec nous, qu'on traite des eaux navigables et, par la suite, on prendra une décision au sujet de notre tournée du Canada.

[Traduction]

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le président, je ne veux pas participer à ce débat si ce n'est pour mentionner que, comme M. Jean vient de le dire, nous n'avons plus de pain sur la planche. Je tiens seulement à le préciser, car nous comptons sur le gouvernement pour agir, pour prendre des initiatives et nous répondons aux initiatives qui viennent de la Chambre à moins d'en prendre nous-mêmes, de notre côté.

Je pense qu'il reste encore quelques questions en suspens à la Chambre. Maintenant que les rumeurs d'élection semblent se calmer, du moins pour le moment, je vais demander à M. Jean si la Loi sur le pilotage, par exemple, ou le projet de loi C-14 vont nous être renvoyés. Comme le ministre a fait plusieurs annonces au sujet de l'infrastructure — et que notre comité fait partie du portefeuille de l'infrastructure du ministre — je voudrais savoir si nous allons examiner des questions reliées à ces annonces, surtout celles qui se rapportent à la motion de M. Masse, par exemple, concernant les investissements, les capacités de transport et les questions de sécurité, les ponts, etc. Allons-nous pouvoir étudier plus à fond les questions reliées au transport?

Le ministre a fait plusieurs annonces au sujet des automobiles et des normes d'efficacité concernant la consommation de carburant. Tout cela s'inscrit dans le mandat du ministre. Il n'est pas seulement ministre des Transports, mais aussi ministre de plusieurs autres choses. Je voudrais seulement savoir s'il peut nous dire dans quelle direction nous allons aller étant donné que nous tenons à faire plus que ce qu'on attend normalement de nous, afin que le gouvernement fonctionne suffisamment bien pour que les Canadiens ne regrettent pas d'avoir échappé à des élections.

• (1120)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Tout d'abord, il y a deux réalités dont il faut tenir compte. La première est que le comité travaille de façon très efficace et qu'il a examiné avec succès un bon nombre de mesures législatives. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons dépassé les attentes. C'est peut-être parce que le gouvernement conservateur est particulièrement efficace — qui sait, monsieur Volpe.

La question des élections mise à part, pour ce qui est de la motion de M. Masse... Je pense que les voies navigables revêtent une importance cruciale dans le contexte de cette motion. Je voudrais parler des 33 milliards que nous avons alloués et qui seront débloqués bientôt. Comme vous le savez, cet argent... La question des voies navigables est directement reliée à toute la question de l'infrastructure. D'une façon ou d'une autre, toute route qui sera construite traversera un cours d'eau ou devra en tenir compte d'une façon ou d'une autre.

La chose la plus importante que nous puissions faire... Je sais que si nous donnons suite à la motion de M. Masse... Si j'étais dans une de ces villes pour écouter les gens, je sais ce que j'entendrais et je sais ce que je dirais. Je dirais: « Donnez-moi de l'argent, donnez-moi de l'argent ».

L'argent n'est pas la solution. Il s'agit plutôt de voir quels sont les facteurs qui contribuent au problème et auxquels nous pouvons remédier. Le comité peut s'atteler à cette tâche avant que les 33 milliards de dollars ne commencent à être déboursés.

Pour une demande concernant une voie navigable, le délai moyen de réponse est de 11 mois. Cela retarde donc les investissements et nuit à l'efficacité. Avant de dépenser les 33 milliards de dollars un peu partout, c'est une chose... Comme vous le savez, le déficit de l'infrastructure se chiffre actuellement à 130 milliards de dollars... Nous avons la possibilité d'accélérer le processus et de faire des choses dont les Canadiens verront les résultats. Voilà pourquoi je pense que c'est très important.

Pour ce qui est des autres travaux dont vous avez parlé, monsieur Volpe, ce n'est pas de mon ressort. J'ignore où en sont ces projets de loi. Je sais que nous y avons travaillé, mais je ne sais pas quand ils

nous seront renvoyés ou s'il s'agit d'une priorité pour le gouvernement.

Je suis toutefois d'accord avec M. Laframboise. À mon avis, les voies navigables représentent pour le moment la principale priorité du comité, car elles sont directement reliées aux investissements dans l'infrastructure un peu partout dans le pays. Notre législation qui date de 130 ans a besoin d'être mise à jour. Peut-être pourrions-nous parvenir à un consensus entre nous, comme je le crois possible, pour apporter certains changements fondamentaux qui nous donneront de bons résultats.

Pour répondre directement à la motion de M. Masse, je crois absolument essentiel de résoudre la question des voies navigables pour pouvoir accélérer le processus et être plus efficaces. Je pense vraiment que c'est important.

Cela répond-il à toutes vos questions, monsieur Volpe?

L'hon. Joseph Volpe: Non, mais au risque d'être un peu trop bref, je reviendrai sur la question dont nous avons discuté au comité directeur, à savoir que nous irions de l'avant sur le dossier des voies navigables après avoir entendu le ministère et que nous allions également décider dans quelle mesure le comité allait y consacrer son temps et ses efforts.

J'en suis donc toujours là. Je ne dis pas qu'il ne faut pas le faire. J'essaie simplement de voir quelle est la prochaine étape. Vous me demandez de prédire ce qui se passera lorsque nous aurons écouté les représentants du ministère aujourd'hui et quel échéancier nous serions prêts à proposer. Pour cette raison, je vous ai répondu en disant que nous pouvons nous pencher sur d'autres questions en suspens, car il semble que nous aurons le temps de faire un travail utile.

• (1125)

M. Brian Jean: Si vous le permettez, je voudrais répondre, car je n'ai pas répondu à une de ses questions et à ce qui a été dit tout à l'heure. M. Bell est arrivé.

Je crois que le rapport d'examen de la sécurité ferroviaire sera déposé avant Pâques. Cela nous laisse environ deux semaines pour étudier les voies navigables et après avoir examiné la question pendant une semaine environ, nous serons probablement saisis d'autres dossiers. Le comité voudra peut-être alors laisser les voies navigables de côté pendant un certain temps pour se consacrer à l'étude de la sécurité ferroviaire.

Voilà comment je vois les choses. Je sais que certaines mesures vont nous être renvoyées. Nous recevrons peut-être le projet de loi dont vous parlez la semaine prochaine ou la semaine d'après. Je voudrais simplement remplir notre calendrier. Nous disposons au moins de la semaine prochaine pour le faire et pour envoyer des lettres aux provinces et savoir qui désire présenter un mémoire. Cela pourrait être fait par écrit ou en personne. Ainsi, nous aurions de quoi nous occuper pendant au moins deux semaines et nous pourrions probablement passer ensuite à l'étude sur les chemins de fer ou au projet de loi dont vous avez parlé ou toute autre question urgente qui viendra sur le tapis.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne pense pas que nous y voyons d'objection, sauf pour une chose. Je regrette, mais je n'ai pas vu M. Masse lever la main. Je ne voudrais pas que nous nous laissions dicter notre emploi du temps par un inventaire des témoins et des personnes susceptibles de répondre à des questions éventuelles.

Nous avons convenu d'étudier les voies navigables pendant les deux prochaines semaines, mais comme je l'ai dit, il ne faut pas que ce soit le vaste réservoir de témoins potentiels que nous aurons constitué qui détermine si nos discussions dureront ou non au-delà d'une ou deux semaines.

Le président: Cela me semble acceptable. Je sais que M. Bell a attendu patiemment le rapport sur la sécurité ferroviaire et nous avons décidé, je pense, que lorsque nous le recevrons, nous terminerons la préparation de notre rapport.

M. Masse a demandé la parole. Je suppose que vous voulez présenter votre motion?

M. Brian Masse: Je peux attendre pour poursuivre la discussion sur ma motion, mais j'ai quelques inquiétudes et si je l'ai déposée maintenant c'est seulement parce qu'il y a une différence entre ce qui a été convenu au sous-comité et ce qui est proposé aujourd'hui. Cela s'écarte de ce qui avait été décidé et je vais également en parler pour la gouverne des membres du comité.

Je me demande jusqu'où nous allons aller et si nous allons étudier la Loi sur la protection des eaux navigables. Je ne m'y oppose pas. Je suis d'accord pour travailler un peu sur ce dossier, mais je propose déjà, dans ma motion, de faire comparaître les groupes qui m'appuient ou qui m'écrivent à ce sujet. Il y a le National Union of Transportation Workers, l'Association des hôtels, l'Alliance canadienne du camionnage, Chrysler et l'Association des fabricants de pièces d'automobile. Nous avons l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, la Canadian/American Border Trade Alliance, Teamsters Canada, le Conseil des viandes du Canada, TCA ainsi que Bombardier et la Chambre de commerce du Canada. La portée de ce que nous pouvons faire est importante pour les questions de productivité.

Je suis prêt à modifier ma motion. Je suis prêt à consacrer du temps à la Loi sur la protection des eaux navigables, mais je crains que nous nous consacrons entièrement à cette étude et que nous renoncions à toutes les autres choses que notre comité peut faire.

Je suis à la recherche d'une solution intermédiaire, mais...

Le président: Je pourrais peut-être d'abord essayer de résumer.

Ce que M. Jean a proposé, je pense, est que, conformément à l'entente que nous avons conclue ce matin, nous procédions à l'étude des voies navigables étant entendu que lorsque le rapport d'examen de la sécurité ferroviaire nous sera renvoyé, le sous-comité décidera quand et comment se pencher sur cette question.

Comme l'a dit M. Volpe, si nous sommes saisis d'un projet de loi, cela risque fort d'interrompre nos travaux. Personne n'a dit que nous

refuserons d'abandonner notre étude des voies navigables pour nous occuper des autres questions qui pourraient nous être soumises à l'avenir.

Monsieur Masse, je proposerais — et je sais que vous avez présenté une longue liste de gens qui appuient votre...

M. Brian Masse: Il s'agit simplement de le faire. Ce n'est pas aux dépens du reste. Ce n'est pas ce que je propose.

Le président: Nous avons bien compris. Toutefois, au lieu de tenir cette discussion, il faudrait que vous proposiez la motion pour régler la question ou que vous la laissiez de côté et que vous la souleviez de nouveau lorsque vous aurez rallié tous les autres...

• (1130)

M. Brian Masse: Je peux la laisser de côté pour aujourd'hui afin que nous puissions passer à autre chose et peut-être qu'à une prochaine réunion nous verrons ce qu'il en est. Je ne veux pas mobiliser entièrement le temps du comité. Si cela peut vous aider, je vais en rester là.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Non, ça va.

[Traduction]

Le président: Très bien.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Très brièvement, je ne pense pas que nous nous soyons écartés de ce dont nous avons convenu au sous-comité. Je suis toujours dans le même état d'esprit et je ne vois pas ce qu'il y a de changé.

Comme vous avez cette motion, vous pouvez la présenter n'importe quand, mais une fois que nous aurons entendu les représentants du ministère, nous saurons peut-être un peu mieux où nous allons et ce que nous devrions faire. Je ne me suis certainement pas écarté des intentions qui étaient les miennes au sous-comité. Je tenais seulement à le préciser.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Si j'ai bien compris la situation concernant la sécurité ferroviaire, avant de recevoir l'étude qui a été réalisée pour le ministre, j'aimerais que le comité nous distribue de nouveau les résumés qui ont été préparés afin que nous soyons prêts à travailler le moment venu et que nous puissions commencer à réfléchir à cette question.

Le président: Absolument.

M. Don Bell: Deuxièmement, pour ce qui est de l'infrastructure en général, qui constitue l'un des principaux éléments de notre mandat, c'est une question importante. Elle est importante pour les municipalités. J'ignore ce que le comité directeur a décidé de faire à ce sujet, mais il faudrait que nous en discutions sérieusement.

Troisièmement, la motion fait mention de l'infrastructure frontalière. En tant que porte-parole pour la porte d'entrée du Pacifique, je tiens particulièrement à examiner les besoins d'infrastructure afin que nous puissions évaluer la situation.

En ce qui concerne l'Asie-Pacifique — et je reviens sur cette question — nous savons que, d'ici 10 à 15 ans, la Chine sera la première économie mondiale ou qu'elle partagera la première place. Nous savons que le Canada doit pouvoir accéder à ce marché — que ce soit l'Inde, la Chine, la Corée ou le Japon — par la porte d'entrée du Pacifique. Nous savons que les États-Unis agrandissent leurs ports pour en profiter. Nous savons que Shanghai a quadruplé la taille de ses ports pour faire face à l'élargissement de ses échanges commerciaux et s'est dotée de la capacité voulue. Si nous ne profitons pas de l'occasion, nous serons laissés pour compte.

Il est déjà question de construire un autre genre de canal parallèlement au canal de Panama. Il y a les ports d'Amérique du Sud. Nous ne pouvons pas nous permettre de nous laisser dépasser. C'est donc un sujet qui m'intéresse.

Je sais que ce sont des questions commerciales, mais elles sont reliées à ce dont nous parlons: il faut assurer le transport, veiller à ce que nous ayons les liaisons ferroviaires voulues ainsi que les services de camionnage et de transport routier nécessaires pour desservir ce marché.

L'autre question, bien sûr, est celle des aéroports et leur capacité à desservir le marché du tourisme et l'importance d'obtenir de la Chine le statut de destination approuvée, ce qui se répercutera sur le volume de passagers passant par les aéroports.

Le président: Très bien.

Nous sommes d'accord, j'espère, pour que la semaine prochaine, mardi et jeudi, nous adressions une demande de comparaison aux principaux ministères qui sont reliés aux voies navigables, c'est-à-dire Pêches et Océans et sans doute aussi Ressources naturelles. Informons-les de la nature de nos travaux et demandons-leur de venir en étant prêts à répondre à nos questions concernant leur rôle à l'égard des voies navigables. Si tout va bien, nous pourrions obtenir quelques recommandations ou formuler certaines recommandations.

Monsieur Jean?

M. Brian Jean: Ce n'est pas sur le même sujet, monsieur le président. Cela me paraît assez clair.

Le président: Bien. Avez-vous autre chose à proposer?

M. Brian Jean: Je voudrais seulement dire aux membres du comité qu'hier, j'ai fait un discours devant une association maritime et qu'à part mes blagues, ce sont nos amendements au projet de loi C-23 et les changements à la réglementation qui ont suscité le plus d'applaudissements. L'auditoire était convaincu qu'il est absolument essentiel de modifier la réglementation et son accueil a sans doute été le meilleur que j'ai reçu jusqu'ici. Les membres de l'association étaient très satisfaits de notre travail au sujet du projet de loi C-23. Je voulais seulement transmettre ce message à tout le monde. J'ai oublié de le faire tout à l'heure, mais les gens étaient très, très satisfaits.

Le président: Très bien. Si nous en sommes aux félicitations, je dois vous dire que les expéditeurs de grain m'ont téléphoné pour nous remercier d'avoir adopté rapidement le projet de loi C-8. Ils en étaient très satisfaits également.

Il est agréable de recevoir des bonnes nouvelles.

M. Brian Jean: Le projet de loi C-8 doit recevoir la sanction royale cet après-midi, à 15 h 30, si cela vous intéresse.

Le président: Très bien. Je pense que nous avons fait le tour de la question. Je suppose que nous allons devoir lever la séance ou pouvons-nous simplement commencer? Nos experts sont probablement assis à l'arrière et prêts à se joindre à nous.

Merci. Nous allons maintenant passer à l'ordre du jour que nous venons d'approuver ce matin. Nous étudions l'état actuel de la protection de la navigation sur les voies navigables canadiennes, y compris leurs gouvernance et utilisation et l'application de l'actuelle Loi sur la protection des eaux navigables.

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

Je suppose que vous avez reçu la lettre dans laquelle nous vous demandions de nous fournir quelques fruits murs — je pense que c'était l'expression employée — afin que nous puissions améliorer la situation le plus rapidement possible.

Avez-vous une déclaration préliminaire à nous faire, monsieur Grégoire?

• (1135)

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Oui, j'en ai une.

Le président: Dans ce cas, je vais vous demander de commencer.

M. Marc Grégoire: Merci beaucoup. Cela me permettra de répondre à un bon nombre de questions et de vous donner un contexte pour vos questions.

Bonjour. J'aimerais d'abord vous remercier de nous permettre de revenir devant le comité aujourd'hui pour continuer notre discussion sur les modifications qui pourraient être apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables.

Lors de notre dernière discussion, vous aviez demandé un supplément d'information qui, je crois a été distribué aux membres du comité.

L'avez-vous reçu? Nous vous avons envoyé une lettre hier ou avant-hier. Est-ce que tout le monde a tous les documents?

[Français]

J'aimerais d'abord aborder certains éléments d'information que nous avons fournis. Le premier élément est l'étude sur la protection de la navigation dans les pays étrangers. Il ne s'agit pas d'une étude approfondie, mais plutôt d'une vue d'ensemble sur la façon dont les ouvrages sont construits dans les eaux navigables d'autres pays. L'étude a révélé qu'en fait, la Loi sur la protection des eaux navigables canadiennes n'est pas très différente des lois similaires d'autres pays.

Vous avez tous reçu un exemplaire des brochures sur les petits ouvrages qui ont été récemment rédigées. L'objectif est de réduire le fardeau réglementaire pour les promoteurs en exemptant des dispositions de la loi sur les petits ouvrages qui, on le sait, n'auront guère d'impact sur la navigation. Comme les brochures ont seulement été élaborées au cours de la dernière année, en 2007, nous n'avons aucune donnée quantitative sur l'efficacité de cette exemption, mais on estime qu'elle pourrait, au bout du compte, donner lieu à une réduction de 25 p. 100 du nombre de demandes d'autorisation reçues.

[Traduction]

Nous avons préparé une ventilation du nombre de demandes qui ont été la cause de beaucoup de discussions à notre dernière comparution.

Finalement, l'élément le plus important est une courte liste de points à examiner lors des consultations et de l'élaboration des modifications. C'est le nom que je leur ai donné. Je ne peux pas les qualifier de « fruits mûrs », car il n'y a pas de fruit mûr en ce qui concerne cette loi. Ces points permettraient toutefois d'alléger en partie le fardeau des promoteurs et du ministère.

Dans votre lettre du 15 février, vous aviez demandé au ministre ce qui pouvait être fait de façon raisonnable pour répondre aux besoins des intervenants, plus particulièrement en ce qui concerne les définitions actuelles dans la loi. La proposition révisée porte principalement sur deux définitions clés de la loi, à savoir la définition de « eaux navigables » et la définition d'« ouvrages ». Il s'agit de modifier ces définitions pour axer l'application de la loi sur les eaux et les ouvrages où la supervision du gouvernement fédéral est la plus utile pour la population canadienne.

En plus des deux définitions que je viens de mentionner, nous aimerions que le comité prenne en considération cinq autres points. Combinés, ces sept points forment ce que nous estimons être les changements minimums nécessaires à apporter à la loi pour avantager les intervenants.

Je vais maintenant vous expliquer brièvement chacun des points.

[Français]

Premièrement, modifier la définition des eaux navigables pour exclure les eaux secondaires au lieu de la remplacer par l'expression « eaux du Canada », comme nous l'avons présentée la dernière fois, ne résout aucun des problèmes liés à l'expression « eaux navigables ». Néanmoins, cette modification pourrait être très utile pour ceux qui veulent construire des ouvrages dans les eaux secondaires et pourrait réduire la charge de travail du personnel de Transports Canada.

Deuxièmement, la modification de la définition des ouvrages pour exclure explicitement les petits ouvrages sera ou pourrait être utile pour ceux qui veulent construire des petits ouvrages dans les eaux navigables. Là encore, on pourrait y voir une réduction de la charge de travail des demandeurs ainsi que de celle du personnel de Transports Canada.

• (1140)

[Traduction]

Le paragraphe 5(2) de la loi contient quatre ouvrages « désignés », à savoir pont, estacade, barrage et chaussée. À l'origine, ces quatre ouvrages ont été « désignés » expressément dans la loi, car ils bloquent complètement une voie navigable de sorte qu'ils ont toujours été considérés comme un gros obstacle à la navigation. Cela n'est plus vrai de nos jours.

La désignation expresse de ces quatre ouvrages dans la loi a ôté au ministère toute discrétion concernant le processus d'examen qui leur est appliqué. Ce processus d'examen, prescrit par la loi, est considéré comme inutile dans beaucoup de cas.

Il y a beaucoup d'avantages à supprimer cette désignation pour les intervenants, car le processus d'examen pourrait alors être adapté en fonction de l'impact de l'ouvrage sur la navigation. Cette proposition pourrait donner lieu à une diminution modérée du nombre des évaluations environnementales menées par le ministère.

À l'heure actuelle, dans la loi, les amendes varient entre 500 \$ et 5 000 \$. Ces amendements ne constituent plus un élément de dissuasion en cas de non-conformité de sorte qu'il faut les actualiser.

[Français]

Voici une autre suggestion. En mai 2007, l'Organisation maritime internationale a adopté la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007. Étant donné la grande quantité de questions que les membres du comité ont posées lors de notre dernière comparution au sujet des épaves, on a pensé que c'était un élément important qui devait être considéré par le comité.

Il est proposé d'incorporer à la loi seulement les éléments opérationnels de la convention relativement à l'enlèvement des épaves. Il est aussi proposé d'incorporer les dispositions sur l'assurance obligatoire de la convention dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Les dispositions d'enlèvement de la convention s'appliquent aux bâtiments de toutes tailles et, pour cette raison, elles complètent les dispositions limitées en la matière de la loi actuelle.

La convention donne aussi à Transports Canada des outils supplémentaires pour entreprendre l'enlèvement des navires abandonnés dans toutes les régions du pays, du fait que le Canada choisit d'appliquer les dispositions de la convention concernant les eaux territoriales.

[Traduction]

Actuellement, la loi ne prévoit pas explicitement des pouvoirs d'inspection. Il faut des pouvoirs d'inspection afin d'assurer la conformité à toutes les dispositions. On trouve de bons exemples de pouvoirs d'inspection dans d'autres textes de loi similaires, comme la partie 10 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999 ou dans la section de l'application de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux.

Enfin, dans l'intérêt des intervenants et du ministère, il est souhaitable d'avoir une clause qui prévoit l'examen de la loi tous les cinq ans. Cela donnerait la possibilité de corriger tout défaut relevé dans le cadre de l'application, surtout que nous n'aurons peut-être pas de nouvelle Loi sur la protection de la navigation avant un certain temps.

[Français]

En dernier lieu, sur la copie de notre document d'orientation que nous vous avons fournie, l'explication sous le diagramme de la page 3 a été révisée. La description de la barre bleu ciel a été modifiée afin de refléter les requêtes reçues par année civile. Dans la version qu'on vous avait donnée, on parlait du nombre de demandes. Ce n'était pas du nombre de demandes qu'il s'agissait, mais du volume de la charge de travail totale. On a réalisé que cela comprenait toutes les requêtes ou demandes qui avaient été faites mais qui n'étaient pas des demandes comme telles. Le nouveau tableau clarifie ce point-là, ainsi que les tableaux additionnels qu'on vous a remis aujourd'hui.

[Traduction]

Nous vous remercions de porter autant d'attention à la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous espérons sincèrement que le comité fera des recommandations pour améliorer cette loi.

Merci.

• (1145)

Le président: Merci.

Monsieur Osbaldeston, avez-vous quelque chose à ajouter?

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

Le président: J'ai seulement une question à poser avant de donner la parole aux membres du comité. À la page 3, lorsque vous parlez de modifier la définition des ouvrages pour exclure explicitement les petits ouvrages, dans votre texte vous utilisez le mot « would » alors que dans l'explication, il est dit « could ».

M. Marc Grégoire: Tout cela dépend de ce que le comité recommandera. Vous nous avez demandé de vous proposer des fruits murs. Il n'y en a pas. Toutefois, d'après les experts du ministère, si vous voulez grandement améliorer la loi actuelle, vous devez vous pencher sur ces sept points, tenir des consultations à ce sujet, nous adresser des recommandations, après quoi nous pourrions suivre la procédure habituelle, soumettre la question au Cabinet et proposer des modifications législatives.

Le président: Très bien.

Monsieur Maloney.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Je vais d'abord faire suite aux questions de notre président. Nous sommes encore aux prises avec les mots et les définitions. Vous suggérez d'exclure les eaux secondaires de la définition des eaux navigables. Qu'est-ce qui constituerait des eaux secondaires?

M. Marc Grégoire: Nous l'avons expliqué lors de notre dernière comparution. Voilà pourquoi nous avons dit qu'une solution consiste à rebaptiser la loi et de ne plus parler d'eaux navigables. Toutefois, si nous examinons seulement la loi actuelle et si nous cherchons seulement à la modifier, il faudrait définir les eaux navigables. Pour le moment, cela comprend tout ce qui est défini dans la loi et par la jurisprudence. Au cours des années, les tribunaux ont rendu un certain nombre de décisions et, comme David l'a expliqué la dernière fois, cela comprend maintenant presque n'importe quoi. Si vous avez quatre pouces d'eau ou si vous pouvez faire flotter un canoë ou un kayak sur une pièce d'eau dont la longueur ne dépasse pas celle de cette salle, par exemple, c'est une eau navigable selon la loi. Si vous pouviez formuler nos recommandations pour limiter la définition afin d'exclure les eaux comme... David a également expliqué que si vous voulez naviguer sur certaines eaux, vous allez devoir faire du portage toutes les cinq minutes; vous ne pourrez naviguer nulle part à moins de passer votre temps à faire du portage. Pourquoi ne pas exclure toutes ces eaux secondaires?

M. John Maloney: C'est exactement ce que vous suggérez, alors?

M. Marc Grégoire: Non, nous ne faisons aucune suggestion.

M. John Maloney: Vous ne faites aucune suggestion.

M. Marc Grégoire: Nous suggérons seulement que si vous tenez des consultations à ce sujet et que si vous pouvez parvenir à un consensus au sujet d'une définition beaucoup plus restrictive que celle que nous avons maintenant, ce serait extrêmement utile.

M. John Maloney: Il faut donc espérer que les intervenants pourront nous faire des bonnes suggestions au sujet de ces définitions.

M. Marc Grégoire: Ce ne sera pas nécessairement facile. Comme nous l'avons expliqué la dernière fois, les gens vont se diviser en deux camps. Vous aurez ceux qui voudront une définition extrêmement restrictive et ceux qui voudront l'inverse. Les environnementalistes réclameront probablement une définition plus restrictive qu'elle ne l'est maintenant tandis que les promoteurs de projets voudront le maximum d'exclusions.

Le président: Pour ce qui est de la définition, si j'ai bien compris ce que vous avez dit à la dernière réunion, si vous pouvez faire flotter un canoë sur l'eau, c'est une eau navigable.

M. Marc Grégoire: C'est la définition imposée par les tribunaux. Mais nous pensons qu'elle est trop restrictive.

Le président: Très bien.

Désolé, monsieur Maloney.

M. John Maloney: Très bien.

Votre réponse sera la même en ce qui concerne la définition de « ouvrages » et « petits ouvrages ». Vous n'avez rien à nous suggérer, si ce n'est de laisser les intervenants nous faire des recommandations et nous laisser décider.

Dans votre brochure — j'examine celle qui porte sur les petits quais et les abris d'embarcations — vous cherchez à définir ce qui constitue un petit ouvrage. Est-ce en prévision de l'adoption de cette loi?

M. Marc Grégoire: Non. Sauf pour les quatre ouvrages que j'ai mentionnés, la loi prévoit très peu de possibilités d'exemption.

Nous nous servons, si vous voulez, du pouvoir d'exemption prévu au paragraphe 5(2) de la loi pour exclure certains petits ouvrages. C'est ce que nous expliquons dans ces brochures.

Ces brochures commencent à être connues. Nous constatons déjà une légère diminution du nombre de demandes, comme vous pouvez le voir dans le tableau. Nous espérons que leur nombre diminuera encore en 2008.

Nous procédons par voie d'exemption. Il serait utile de définir les petits ouvrages dans la loi et de se débarrasser des quatre noms. À l'heure actuelle, si vous avez, au milieu d'un terrain de golf, un ruisseau sur lequel vous pouvez naviguer en canoë, si vous voulez construire un pont pour passer d'une allée à l'autre, vous devez faire une demande en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. C'est un pont et nous ne pouvons pas exclure les quatre types d'ouvrages désignés parce que la loi ne nous accorde pas de pouvoir d'exemption pour ces quatre types d'ouvrages.

Si vous pouviez éliminer ces quatre désignations, ce serait là un autre excellent moyen d'améliorer la situation.

• (1150)

M. John Maloney: Un pont, une estacade, un barrage et une chaussée sont, de toute évidence, des ouvrages importants qui...

M. Marc Grégoire: Non, un pont n'est pas toujours un ouvrage important. Cela pourrait être un simple petit pont dans la forêt que vous pouvez traverser à pied ou en bicyclette.

M. John Maloney: Mais jugez-vous qu'une estacade, un barrage et une chaussée sont des ouvrages importants?

M. Marc Grégoire: Une chaussée, oui, je le suppose, mais...

M. David Osbaldeston: Si vous le permettez, il y a divers types de ponts, d'estacades, de barrages ou de chaussée. C'est ce qui préoccupe nos clients.

Disons que je construis un pont de bois temporaire dont j'ai besoin pour une période de trois mois. Il est situé au sud du 60^e parallèle, dans le nord de la Saskatchewan ou de l'Alberta et doit servir pour la coupe à blanc ou pour accéder à une mine de diamant ou autre. Il n'y a personne d'autre dans le secteur. Ce pont n'a que cinq pieds de largeur et il traverse un ruisseau de trois pieds de largeur qui coule seulement pendant trois mois de l'année, les trois mois où je vais être là-bas.

Ce projet doit-il vraiment être soumis aux mêmes formalités que le pont de la Confédération? C'est le cas pour le moment.

Voilà le genre de chose qui préoccupe les intervenants.

M. John Maloney: Je suppose qu'il y a de nombreuses voies navigables qui sont réellement navigables et qui sont bordées de nombreuses propriétés récréatives. Les gens ont un quai ou peut-être un radeau, une structure de 10 pieds sur 10 ou de 20 pieds sur 20, par exemple, à partir de laquelle ils peuvent nager ou plonger. Est-ce que ce serait considéré comme un obstacle à la navigation? Est-il nécessaire d'obtenir un permis pour installer un radeau?

M. David Osbaldeston: Effectivement, il est nécessaire d'obtenir un permis.

Si vous pouvez imaginer une structure qui s'élève à deux pieds au-dessus de l'eau, pour un skieur nautique qui arrive dans une baie au crépuscule, si cette structure n'est pas signalisée et est teinte d'une belle couleur sombre avec de l'huile pour préserver le bois, c'est sans doute une des pièces d'équipement les plus dangereuses qui puissent se trouver dans l'eau. Ces structures exigent un permis.

Je dirais que ce n'est pas le genre d'ouvrages mineurs qui nous intéressent pour le moment.

M. John Maloney: Donnez un exemple un peu plus sérieux.

M. David Osbaldeston: C'est sérieux en raison de son positionnement. Ce n'est pas attaché à la terre. Là encore, c'est une chose qu'il faudrait examiner en discutant avec les clients, les propriétaires de chalets, sans aucun doute, et certains de nos plus gros clients.

M. John Maloney: Vous avez également des amendes minimes peu importantes.

M. David Osbaldeston: Excusez-moi...?

M. John Maloney: Comme vous l'avez dit, les amendes ne sont pas vraiment dissuasives, parce qu'elles vont de 500 \$ à 5 000 \$. Avez-vous des suggestions ou des recommandations quant au montant qui serait le plus approprié dans les circonstances?

M. Marc Grégoire: Je suppose que les promoteurs des projets ne voudront pas une augmentation des amendes. Je regarderais plutôt du côté des mesures législatives que le gouvernement a récemment adoptées ou de ce que le comité a fait l'année dernière. Par exemple, la Loi sur l'aéronautique prévoit une augmentation importante des amendes et les mêmes changements ont été apportés précédemment à la Loi sur la marine marchande.

Il est vrai est que pour le promoteur d'un gros projet de plusieurs millions de dollars, 5 000 \$, ce n'est pas grand-chose. Et c'est pourtant le seul pouvoir que nous ayons actuellement. Je crois donc que le montant de l'amende devrait être assez important pour dissuader de désobéir à la loi. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. C'est une plaisanterie.

• (1155)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je trouve intéressante la façon dont vous avez résumé des problèmes criants. Cela m'incite à aller plus loin. Vous me le direz si je me trompe, mais si on décidait, par exemple, d'exclure les eaux secondaires, les eaux navigables, cela ne voudrait pas dire que les ouvrages ne seraient pas régis par des règlements. Les provinces ont des règlements, et les municipalités peuvent aussi en avoir. Par conséquent, ce n'est pas parce que nous décidons, nous, de nous concentrer sur la Loi sur la protection des eaux navigables que les constructions ou les ouvrages qui seront faits ne seront pas soumis à des règlements. Ai-je bien compris?

M. Marc Grégoire: C'est exact.

M. Mario Laframboise: Le problème, c'est qu'on empile les règlements les uns par-dessus les autres et qu'on retarde la réalisation des travaux, dans un contexte où on verra des sommes importantes investies dans plusieurs projets d'infrastructure. Le Québec va faire beaucoup d'annonces. C'est le gouvernement du Québec, mais il va faire beaucoup d'annonces.

Je pense qu'il est temps de soulager l'intervention fédérale dans cela et de se concentrer sur les dossiers importants.

Par ailleurs, on va définir ce que sont les eaux secondaires. Si j'ai bien compris, vous ne déposerez pas cette définition aujourd'hui parce que vous voulez qu'on y travaille tous ensemble. Déjà là, ça va nous soulager de certaines demandes. Savez-vous de combien de demandes on pourrait être soulagés? Les eaux secondaires... On va se concentrer sur les voies principales. Avez-vous analysé la portée de cela?

M. Marc Grégoire: Ce ne serait que des hypothèses. Cela dépendra directement de la définition qui sera adoptée. Plus la définition des eaux navigables va se rapprocher de celle de grandes rivières ou de grands chemins navigables, plus la charge de travail va être réduite. On a, aujourd'hui, beaucoup de demandes pour des petits ruisseaux, des petits cours d'eau où très peu d'eau coule. Il y a des demandes, aujourd'hui, pour des cours d'eau où il n'y a de l'eau qu'au printemps. Cela dépendra de la définition à laquelle on arrivera à la fin de l'exercice.

M. Mario Laframboise: Vous avez tracé votre tableau par ouvrage mineur, ouvrage moyen, ouvrage majeur, alors évidemment...

M. Marc Grégoire: Nous ne l'avons pas établi en fonction des eaux.

M. Mario Laframboise: Non. Par conséquent, il est certain que si on redéfinit les petits ouvrages, ceux-ci seront probablement exclus. Ensuite, si on modifie la définition d'« eaux secondaires », on s'attaquera probablement aux ouvrages moyens, peut-être même à certains ouvrages majeurs. Comme vous l'avez dit, votre tableau n'est pas établi par eaux, mais par ouvrage.

La loi s'applique ou ne s'applique pas aux quatre ouvrages désignés: ponts, estacades, barrages et chaussées. Proposez-vous de modifier les quatre ouvrages? Les enlève-t-on?

M. Marc Grégoire: On propose de les enlever.

M. Mario Laframboise: D'accord.

M. Marc Grégoire: On propose de les supprimer de la loi afin de laisser le soin au ministère de décider s'il faut réellement faire une demande. À l'heure actuelle, le ministère n'a pas cette latitude en ce qui concerne ces quatre ouvrages désignés.

M. Mario Laframboise: C'est obligatoire.

M. Marc Grégoire: Oui. On ne pourrait pas, par exemple, donner une exemption et sortir un dépliant sur les ponts de moins de cinq pieds, car la loi stipule qu'une analyse est requise pour tous les ponts.

M. Mario Laframboise: D'accord, je comprends maintenant. C'est probablement la jurisprudence qui vous a obligés à intervenir.

M. Marc Grégoire: Dans le cas des quatre ouvrages désignés, ce n'est pas la jurisprudence, c'est la loi qui nous y a obligés.

M. Mario Laframboise: D'accord.

M. Marc Grégoire: On est obligés de faire tout si cela porte ce nom. La jurisprudence, c'est pour le genre d'eau. Au fil des ans...

• (1200)

M. Mario Laframboise: Toutes les eaux.

M. Marc Grégoire: C'est maintenant toutes les eaux.

M. Mario Laframboise: Dès que ça flotte, c'est final.

M. Marc Grégoire: Oui. On a dû obtenir une autorisation en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables pour construire le centre de hockey, à l'ouest d'Ottawa.

M. Mario Laframboise: Le Centre Corel.

M. Marc Grégoire: On a dû obtenir une autorisation parce qu'il y avait une petite crique.

M. Mario Laframboise: Je comprends. C'est pour cette raison qu'il est grandement temps qu'on modernise la loi. Si on voulait faire une analyse assez rapide, seriez-vous en mesure de nous présenter des recommandations? Supposons qu'on est d'accord en général sur ce que vous nous soumettez et qu'on demande au légiste de rédiger des dispositions. Pourriez-vous déposer des recommandations assez rapidement sur les points que vous avez présentés?

M. Marc Grégoire: On a discuté avec le ministre et on a traité la demande qu'il avait faite au comité au mois de janvier. Le ministre avait demandé au comité de mener une consultation publique sur la loi en général et de lui faire des recommandations précises sur les éléments qu'il devrait modifier ou sur le libellé d'une nouvelle loi. Le comité a récrit au ministre en lui disant qu'il ne pensait pas vouloir faire cela, car il voulait plutôt examiner certains aspects spécifiques de la loi actuelle et essayer d'abord de l'améliorer.

Si c'est ce que le comité veut faire, on lui présente les sept éléments qu'il devrait examiner. Selon notre connaissance du programme, il s'agit des éléments les plus bénéfiques aux employés afin de réduire leur charge de travail et d'éliminer les irritants que les différents intervenants ont mentionnés le plus souvent au cours des dernières années.

On ne vous fera pas de propositions tout de suite. Il faudrait que le comité mène une consultation ici ou en région. Ce sera à lui d'en décider. La consultation porterait sur ces points ou sur d'autres que le comité jugerait bon d'aborder. Il ferait son rapport au ministre, et nous, de là...

M. Mario Laframboise: Un projet de loi serait préparé.

M. Marc Grégoire: C'est ça.

M. Mario Laframboise: Très bien. Vous avez analysé les autres lois. Si j'ai bien compris, personne n'est rendu beaucoup plus loin.

M. Marc Grégoire: Cela semble être un problème international.

M. Mario Laframboise: Exactement.

Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être revenus nous voir.

Je voudrais m'assurer que j'ai bien compris, car les chiffres ont suscité beaucoup de confusion. Je tiens à être sûr de bien les comprendre.

Le nombre de demandes que vous avez reçues est le plus bas depuis 1999. Je veux seulement en être sûr. Je vous remercie d'avoir

calculé la moyenne. C'est un renseignement utile. Le chiffre moyen est de 1 960.

M. David Osbaldeston: C'est exact.

M. Brian Masse: Très bien. En 2007, vous avez approuvé juste un peu moins de demandes qu'en 2006, soit 26 de moins. Ensuite, 2007 est l'année où vous avez eu le moins de reports et le chiffre de 1 669 est également exact?

M. David Osbaldeston: Oui.

M. Brian Masse: Avec votre nouveau programme, vous vous attendez à une nouvelle réduction de 25 p. 100?

M. Marc Grégoire: Pour les petits ouvrages.

M. Brian Masse: Pour les petits.

M. Marc Grégoire: Oui. Par conséquent, si vous prenez...

M. Brian Masse: Le tableau suivant?

M. Marc Grégoire: ... le tableau suivant concerne les ouvrages majeurs, moyens et mineurs, car ces brochures portent seulement sur les ouvrages mineurs.

M. Brian Masse: Très bien. Il s'agit donc seulement des 484... Notre moyenne de 622 est alors réduite.

C'est ce que je regardais. Vous pourriez peut-être nous décrire ce qui constitue un ouvrage majeur. Je vois que les ouvrages mineurs comprennent le dragage, les câbles sous-marins, les quais et les traversées de pipe-lines. Je vois cela comme des ouvrages assez importants. Quelle est la différence entre les ouvrages mineurs et les ouvrages majeurs?

M. David Osbaldeston: Les ouvrages majeurs sont ceux pour lesquels la loi exige une évaluation environnementale. Cela découle à la fois de la LCEE et de notre loi. Si l'on prévoit une obstruction importante ou un risque d'entrave importante à la navigation, le projet devra faire l'objet d'une évaluation environnementale et cela déclenchera l'application de la LCEE.

De plus, s'il s'agit d'un ouvrage illégal qui fait l'objet d'une demande d'approbation officielle, une évaluation environnementale est automatiquement exigée. En deux mots, ce sont les ouvrages pour lesquels il faut une évaluation environnementale.

• (1205)

M. Brian Masse: Bien entendu, cela vise un vaste éventail de projets différents.

Est-ce la raison pour laquelle cela préoccupera les écologistes, pour laquelle il y aura deux camps? Est-ce parce que ce nombre va diminuer du fait que ces ouvrages deviendront des ouvrages mineurs, ce qui inquiétera sérieusement les défenseurs de l'environnement? J'ai l'impression que les gens vont se diviser en deux camps, mais que ce sera sans doute l'élément qui inquiétera le plus ceux qui se soucient de l'environnement.

M. David Osbaldeston: Oui.

M. Brian Masse: Sur quoi se baseront-ils, selon vous? Je sais qu'ils peuvent parler en leur propre nom, mais j'aimerais connaître votre avis.

M. David Osbaldeston: Ils savent que ces demandes génèrent une évaluation environnementale dans certaines conditions. Une évaluation environnementale retarde l'approbation d'un projet et certaines conditions peuvent entraîner le rejet du document.

À notre avis, le facteur temps est important aux yeux des environnementalistes, car s'ils voient un problème, il faut qu'ils aient le temps de faire entendre leurs objections.

M. Brian Masse: Certains diront-ils qu'il s'agit de préoccupations environnementales non fondées? S'ils ne tiennent pas à ce que la procédure soit suivie comme il faut, ils diront que ces préoccupations ne sont pas justifiées ou que les projets ne devraient même pas faire l'objet d'une évaluation. Qu'en est-il?

M. David Osbaldeston: Nous essayons de faire évaluer les projets qui, selon nous, représentent un obstacle important à la navigation. Nos ouvrages majeurs sont des ouvrages de grande envergure qui peuvent avoir un impact important sur l'environnement et nous estimons que c'est là que nous devrions déployer nos ressources.

Pour ce qui est des ouvrages mineurs, nous avons constaté qu'ils ne représentaient pas un obstacle important à la navigation. Prenez par exemple des câbles aériens tendus à 400 pieds au-dessus de l'eau, entre deux falaises. Même si vous pouvez faire flotter un canoë sur l'eau, vous ne pouvez pas y naviguer avec un voilier. Ce n'est pas une entrave importante et comme c'est ce qui nous intéresse, pourquoi retarder notre approbation?

Une évaluation environnementale pourrait être déclenchée en vertu d'une autre loi, par exemple une évaluation environnementale provinciale si des poteaux sont érigées sur le rivage, en vertu de la Loi sur les pêches car la présence d'un petit pont, par exemple, pourrait rien qu'en projetant une ombre sur le cours d'eau, modifier l'habitat du poisson qui se trouve en dessous. Néanmoins, les responsables des pêches en tiendront compte lorsqu'ils examineront le projet.

M. Brian Masse: Je suis sûr que certains groupes s'inquiéteront de ces changements, mais également des modifications concernant les amendes. Il est toutefois possible de relever le montant de l'amende en modifiant immédiatement la loi actuelle, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: Tout ce dont nous avons parlé peut être fait en modifiant la loi actuelle.

M. Brian Masse: Par conséquent, il suffit que le ministre soumette des amendements ou que l'on présente un projet de loi d'initiative parlementaire. Nous pourrions également opter pour cette solution.

Lorsque nous en avons discuté hier, ou plutôt la semaine dernière, nous avons parlé de la dotation en personnel. En lisant le compte rendu, j'ai vu que vous aviez mentionné qu'il fallait plus d'un an pour former un nouvel employé. Cela semble long. Vous pouvez former un policier en moins de temps.

Ne pourriez-vous pas songer à renforcer votre effectif? Je pense que nous allons avoir deux groupes de gens. Certaines de ces questions pourraient être longues à régler. Nous allons faire un examen approfondi, établir un projet de loi et le Parlement continue de siéger. Cela m'inquiète un peu. J'ai l'impression que vous avez bien réussi à réduire les délais et à mettre en place votre structure actuelle. Mais n'est-il pas possible d'agir sur deux fronts? En effet, même si nous adoptons les changements que vous désirez, nous allons devoir tenir un certain nombre d'audiences. Je pense que ce sera beaucoup plus compliqué que les gens ne l'imaginent.

M. Marc Grégoire: J'ai demandé à David et à son équipe s'il serait possible de liquider tous les dossiers en doublant le nombre de nos employés. La réponse a été un non catégorique. La plupart d'entre eux sont en attente. Dans la majorité des cas, il faut attendre l'évaluation environnementale pour que le dossier puisse bouger.

Toutefois, comme je vous l'ai dit, nous avons estimé qu'il nous fallait sans doute déployer davantage de ressources du côté de l'évaluation de l'impact environnemental. Je n'en ai pas parlé la dernière fois, mais nous avons décidé de faire une étude approfondie du programme de la Loi sur la protection des eaux navigables, y compris des évaluations d'impact environnemental pour voir si le ministère dispose de ressources suffisantes.

Pour ce qui est des délais, ma collègue Mary Komarynskym dirige cette étude à laquelle nous participons. Cette analyse devrait être terminée d'ici le mois de juin.

• (1210)

M. Brian Masse: C'est un renseignement utile. Je suis heureux de l'apprendre, car j'ai encore du mal à décider quels sont les travaux que le comité devrait entreprendre. Je me suis engagé à y consacrer un certain temps, mais je dois m'occuper d'autres questions que je juge tout aussi importantes. Ce n'est pas que celle-ci ne soit pas importante, mais si vous comparez la construction d'un petit quai ou hangar à bateaux avec les problèmes de transport, la productivité de nos ports et l'infrastructure frontalière...

À mon avis, il faut bien comprendre que cela pourrait prendre beaucoup de temps. Je suis content d'apprendre que le ministère a lui-même pris des initiatives pour faire bouger les choses. Je crois que vous réalisez notamment une étude. Je peux comprendre que si vous attendez la décision des autres ministères, vous ne pouvez pas faire avancer le dossier. Je veux simplement être certain que le manque de ressources matérielles n'empêche pas le système actuel de fonctionner.

M. Marc Grégoire: Nous faisons le maximum. Ces brochures ont toutes été préparées l'année dernière pour améliorer la situation afin que le personnel ne consacre pas son temps aux ouvrages mineurs et s'intéresse plutôt aux ouvrages majeurs. Comme votre collègue, Brian Jean, l'a mentionné au début, étant donné l'importance de l'investissement qui est fait dans l'infrastructure un peu partout dans le pays, les problèmes vont s'intensifier. Compte tenu des énormes investissements qui sont faits un peu partout dans l'infrastructure, par exemple dans les routes, les ponts et d'autres ouvrages, si nous n'améliorons pas la loi maintenant — comme ces tableaux le montrent — vous pouvez vous attendre à ce que le nombre de demandes augmente, surtout pour les ouvrages majeurs. Et les délais s'allongeront.

M. Brian Masse: Mais le nombre de demandes est actuellement à son niveau le plus bas.

Merci.

Le président: Avant de donner la parole à M. Watson, je pense que nous avons un petit problème de communication. Je vais donc laisser M. Laframboise se brancher pour voir si cela fonctionne.

Si vous le permettez, je voudrais faire une observation et je pense que M. Jean a essayé d'en parler. J'ai travaillé aux niveaux municipal et provincial et je connais les difficultés. Ce sont les projets les plus petits qui semblent prendre le plus de temps, ce qui retarde les gros projets. Si vous liquidez la moitié des dossiers en suspens, cela devrait permettre au personnel de s'occuper des projets dont vous parlez.

Voilà comment je vois les choses. J'espère ne pas trop me tromper.

M. David Osbaldeston: Je crois que vous avez raison.

Même pour les ouvrages majeurs, je tiens à souligner que si vous parlez de l'infrastructure et de la construction d'une route, vous avez peut-être un grand pont qui traverse la voie navigable, mais il y a aussi chaque petit ponceau. Les gens ne se soucient pas vraiment des ponceaux. Nous préférons consacrer nos ressources à nous occuper du pont, du moment que le ponceau est construit selon les normes.

M. Brian Masse: Le ponceau serait un ouvrage mineur, n'est-ce pas?

M. David Osbaldeston: C'est ce que nous prévoyons, que les ponceaux deviennent des ouvrages mineurs.

M. Brian Masse: Très bien. Merci.

Le président: Monsieur Laframboise, êtes-vous branché? Bien. Allez-y, monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous allons préciser, pour tous ceux qui liront la transcription de nos délibérations, que le problème de communication dont vous avez parlé ne venait pas de celui qui avait la parole, mais de l'écouteur d'un des députés d'en face. Je voulais simplement le préciser.

Je remercie nos témoins pour leur présence ici aujourd'hui.

Bien entendu, l'importance de cette loi n'est pas seulement liée à la rapidité avec laquelle vous pouvez construire un hangar à bateaux. Il s'agit aussi de voir si par exemple, un projet d'élargissement du pont Ambassadeur serait également visé. Cela touche les ouvrages grands et petits.

Je voudrais commencer par le tableau que vous nous avez fourni au sujet des demandes. Je voudrais vous poser quelques questions au sujet des demandes qui sont rejetées. Premièrement, sont-elles rejetées à cause de l'évaluation environnementale ou y a-t-il d'autres facteurs qui interviennent?

•(1215)

M. David Osbaldeston: Dans certains cas, la demande est rejetée à cause de l'évaluation environnementale. Dans ce cas, la loi ne nous permet pas d'approuver la demande, même si notre évaluation de la navigation est positive. La demande peut être aussi rejetée parce qu'il n'est pas possible d'installer l'ouvrage de façon sécuritaire, même avec des modifications. Cela figure également dans la rubrique « dossier fermé sans approbation ». Nous fermons ces dossiers parce que nous avons demandé au requérant de nous fournir un complément d'information et que nous n'avons jamais reçu de réponse.

Comme vous pouvez le voir, il y a très peu de raisons pour lesquelles nous opposons un refus. Si quelqu'un a besoin de placer un ouvrage dans l'eau, sur l'eau, sous l'eau ou à travers l'eau, pour des raisons valides, nous faisons le maximum pour que ce soit fait de façon sécuritaire.

M. Jeff Watson: Cela soulève donc deux questions. Premièrement, le processus d'évaluation environnementale fait-il double emploi avec les autres évaluations environnementales qui s'appli-

quent à un projet au niveau d'un autre gouvernement ou d'un autre ministère? Deuxièmement, la loi prévoit-elle actuellement une procédure d'appel pour les demandes qui sont rejetées?

M. David Osbaldeston: Je ne suis pas expert en évaluation environnementale, mais je peux vous dire que les lois provinciales prévoient des évaluations environnementales. Souvent, ces évaluations ont lieu simultanément.

Quant à la procédure d'appel, je ne suis pas au courant. Nous ne nous occupons pas des évaluations environnementales. Nous travaillons du côté de la navigation.

La LPEN ne prévoit pas d'appels pour les demandes; je pensais que votre question se rapportait aux évaluations environnementales.

M. Jeff Watson: Non. Je voulais savoir s'il était possible de faire appel en cas de rejet d'une demande.

M. David Osbaldeston: Non, la loi ne prévoit pas de procédure d'appel.

M. Jeff Watson: Vous avez soulevé sept questions sur lesquelles nous pourrions consulter les intervenants. Ces questions sont-elles reliées entre elles? Autrement dit, faut-il les examiner toutes les sept ou peut-on se limiter à trois ou quatre? Si nous laissons de côté un élément important, cela peut-il se répercuter sur les autres? C'est la première question que je désire vous poser.

M. Marc Grégoire: Non. C'est comme un menu à la carte. Mais nous souhaiterions obtenir tous ces changements. Ce sont les sept choses les plus importantes pour nous si nous conservons ce projet de loi.

Les trois premières vont ensemble, mais la quatrième est assez différente. La définition de l'eau, la définition des ouvrages et la suppression de la mention, dans la loi, des quatre ouvrages qui y sont désignés vont assez bien ensemble, alors que le pouvoir d'inspection, les amendes et le reste sont des éléments assez différents. Néanmoins, il serait tout à fait souhaitable d'apporter l'ensemble de ces changements à la loi.

M. Jeff Watson: Votre réponse me laisse perplexe, car si j'ai bien compris, vous avez dit qu'il y a un lien entre les trois premiers éléments tandis que les quatre autres sont différents. Je voudrais alors vous poser la question suivante: si nous définissons les eaux navigables suivant votre première recommandation sans donner suite aux deux autres, cela se répercuterait-il sur les deux autres éléments? Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. Marc Grégoire: Cela n'aurait aucune répercussion, mais je voulais dire que les trois premiers éléments sont davantage reliés entre eux que les quatre suivants.

M. Jeff Watson: Si vous voulez enlever de la loi la mention des quatre ouvrages, soit les estacades, les barrages, les ponts et les chaussées, est-ce pour permettre au ministère d'être mieux à même de décider s'il y a lieu ou non d'entamer un processus?

M. David Osbaldeston: Oui. C'est pour jauger la longueur du processus, ce qui se traduit en temps et en coût.

M. Jeff Watson: Si le ministère n'a pas la possibilité d'en décider, quels sont les critères que vous suivez pour faire vos évaluations? Allez-vous appliquer la réglementation actuelle, faut-il prendre des nouveaux règlements, devrions-nous inclure des dispositions prescriptrices dans la loi pour certaines de ces choses ou vous fiez-vous aux interprétations des tribunaux ou à tout cela en même temps?

Pourriez-vous nous donner une idée de la façon dont vous prenez vos décisions...

M. Marc Grégoire: Cela dépend des définitions qui seront données. Pour répondre à votre question du point de vue idéologique, nous préférierions nettement une loi ou un règlement fondé sur les résultats plutôt qu'une mesure prescriptive. Cette loi est sans doute déjà aussi prescriptive qu'il est possible de l'être. Elle prescrit tout. Elle ne contient aucun indicateur de rendement.

• (1220)

M. Jeff Watson: Avec des pouvoirs discrétionnaires plus importants, vous auriez un processus similaire à celui des États-Unis, si j'ai bien compris.

M. Marc Grégoire: Non. Aujourd'hui, par exemple, en nous servant de nos pouvoirs discrétionnaires relatifs aux ouvrages mineurs, nous avons établi une série d'exclusions qui sont décrites dans les petites brochures bleues. Si les quatre ouvrages désignés disparaissent de la loi, nous aurons davantage la possibilité de le faire. Nous pourrions également prévoir des exemptions plus importantes, selon la définition qui sera donnée.

M. Jeff Watson: Devrait-il y avoir une procédure d'appel pour les demandes qui sont rejetées?

M. Marc Grégoire: Le nombre de demandes rejetées est très faible et même s'il n'y a pas de procédure d'appel, rien n'empêche un promoteur de présenter une nouvelle demande en prévoyant une série de mesures d'atténuation. Comme David l'a mentionné, quand nous n'avons pas pu accepter une demande, c'est parce que le promoteur n'a pas accepté les mesures d'atténuation ou parce que celles qu'il a proposé ne nous ont pas satisfaits.

Mais nous en discutons et si nous ne pouvons pas nous mettre d'accord sur les mesures à prendre... Par exemple, s'il faut que les embarcations continuent de passer pendant les travaux et que le promoteur s'y oppose, il est peu probable que nous réglerons la question. Néanmoins, dans la majorité des cas, des concessions mutuelles sont toujours possibles.

M. Jeff Watson: Vous demandez des pouvoirs d'inspection explicites. La Loi actuelle prévoit des amendes, mais peut-on dire qu'elles ne sont pas appliquées?

Si quelqu'un reçoit une amende, qui va imposer l'amende ou s'assurer que l'amende a été payée? Expliquez-nous ce qui se passe actuellement.

M. David Osbaldeston: Heureusement, pour le moment, les personnes qui désirent obtenir notre approbation sont tout à fait désireuses de nous accueillir pour examiner les sites où elles proposent de construire un ouvrage.

Le problème se pose lorsque quelqu'un se plaint de l'ouvrage installé par quelqu'un d'autre et qui est peut-être illégal. Nous devons aller voir ce dont il est question. Nous n'avons pas les pouvoirs d'inspection voulus pour nous rendre sur place, que ce soit sur un terrain ou sur une voie navigable. Nous sommes forcés de faire une demande officielle — ce que nous aimerions faire normalement de toute façon, mais ce n'est pas possible dans certains cas lorsqu'il n'y a personne sur les terres ou lorsqu'il s'agit d'une région éloignée.

Par conséquent, pour répondre à votre question, rien n'est prévu. Le mot « inspection » ne figure même pas dans notre loi.

Le président: Merci.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur Grégoire et monsieur Osbaldeston.

J'ai un peu de difficulté à bien comprendre. Normalement, je ne reconnais pas ce genre de faiblesse, et j'espère que ce sera la dernière fois.

Je vous ai écouté, j'ai lu les documents et je me souviens des questions que j'ai soulevées au comité directeur. Autrement dit, si nous procédons selon le plan A, c'est-à-dire la définition des petits ouvrages, etc., ou le plan B, quelles répercussions cela aura-t-il sur les causes qui sont actuellement devant les tribunaux ou qui sont en train d'être réglées conformément aux dispositions actuelles? Je ne pense pas que nous ayons eu des réponses satisfaisantes à cet égard. D'après vos tableaux, il semble qu'environ 50 p. 100 des demandes sont réglées de façon satisfaisante, d'une façon ou d'une autre, au cours d'une année, mais en tout cas elles sont réglées.

Également, il est très rare que vous ayez un taux de rejet de plus de 5 p. 100. Je me pose donc la question suivante, et vous êtes peut-être, monsieur Grégoire, la personne la mieux placée pour y répondre. La solution à ce problème consiste-t-elle à embaucher du personnel supplémentaire?

M. Marc Grégoire: Non, je ne suis pas en mesure de le dire aujourd'hui. Comme je viens de l'expliquer, nous sommes en train de faire une étude pour voir si c'est le cas. D'après ce que nous avons constaté jusqu'ici, le problème se pose surtout au niveau des évaluations environnementales. Au sein du ministère, le programme des eaux navigables est sous ma responsabilité, dans le cadre de la sécurité. Ce programme est dirigé par David qui est ici. Un autre élément du groupe des programmes, ici à Ottawa et dans les régions, est chargé de faire l'évaluation de l'impact environnemental et l'analyse environnementale.

Par conséquent, si David ou un de ses employés reçoit une demande en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, il procède à l'analyse de la sécurité de la navigation et envoie ensuite le projet à nos collègues des programmes qui procèdent à l'analyse environnementale. Pour les grands projets, plusieurs ministères interviennent. Souvent, c'est sur l'initiative d'un autre ministère que l'analyse environnementale est faite et un grand nombre de personnes sont consultées. Les eaux navigables ne représentent qu'un petit élément du dossier.

D'après ce que j'ai constaté, il ne semble pas que la solution soit d'affecter davantage de personnel au programme. Il est beaucoup plus efficace de faire ce que préconisent les brochures bleues que nous avons préparées, de laisser de côté les petits ouvrages et de centrer notre attention sur les sept fronts dont nous avons parlé aujourd'hui.

Je vous rappelle que nous préférierions abroger complètement cette loi et présenter un nouveau projet de loi. S'il n'est pas possible de le faire bientôt, le mieux est d'apporter les améliorations qui pourront largement non seulement nous faciliter la vie, mais surtout, faciliter la vie des citoyens du pays qui désirent réaliser des projets. Cela les soulagera de ce fardeau législatif ou réglementaire. Ce sera un fardeau de moins à assumer.

•(1225)

L'hon. Joseph Volpe: Je le comprends. Je dois en partie la couleur de mes cheveux au fait que j'ai eu des adolescents qui ont maintenant traversé cette période très cruciale ainsi au fait que j'ai eu affaire à certaines des bureaucraties dont vous venez de parler. J'ai pu résoudre le premier problème. C'est quelque chose de personnel et c'est une question de temps. Pour ce qui est du deuxième, c'est un peu plus difficile.

Monsieur Grégoire, je me demande si votre suggestion d'adopter une loi flambant neuve n'est pas la meilleure solution, surtout compte tenu des réponses de M. Osbaldeston.

Ai-je bien prononcé votre nom?

M. David Osbaldeston: Assez bien.

L'hon. Joseph Volpe: Dans chacune de ses réponses, il m'a semblé apporter une nouvelle dimension que l'auteur de la question n'avait pas envisagée faute d'avoir l'expérience requise. Je suppose que c'est surtout une question de pure forme qui s'adresse à vous tous, mais c'est surtout à vous que je la pose, sans vouloir vous compromettre. Je me demande s'il vaut mieux que le comité cherche à redéfinir certains détails de la loi, ce qui permettra d'obtenir rapidement un résultat partiel, ou s'il vaut mieux laisser au ministère et au ministre le soin de préparer une loi à laquelle le comité répondra lorsqu'il mènera son étude.

M. Marc Grégoire: Je vais répondre à cela et vous demander de vous reporter à la lettre que le ministre a envoyé au comité. M. Cannon désire que le comité travaille à cette loi et ce n'est donc pas notre décision. Il y a diverses façons dont nous pouvons examiner les diverses lois et je peux dire qu'au ministère nous les avons toutes essayées. Nous pouvons utiliser un comité d'examen. Le ministre peut nommer un comité d'examen comme il l'a fait pour la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce comité sillonne le pays et revient avec un rapport contenant un certain nombre de recommandations quant aux changements législatifs à apporter. Ou encore, nous pouvons le faire nous-mêmes, comme nous l'avons fait pour la Loi sur l'aéronautique, par exemple. Nous pouvons sillonner le pays pour consulter les gens, réunir un certain nombre de recommandations et proposer ensuite une loi. Ou encore, le ministre peut demander à votre comité d'examiner la loi, ce qu'il a fait.

•(1230)

L'hon. Joseph Volpe: Je le comprends et je ne veux pas vous placer dans la position inconfortable d'un fonctionnaire du ministère qui ne serait pas d'accord avec le ministre. Telle n'est pas mon intention, car je suis l'un de ceux qui ont envisagé la possibilité que le comité demande au ministre de nous renvoyer le projet de loi en première lecture afin que nous puissions lui donner forme, que les choses soient plus claires et qu'il puisse être approuvé plus rapidement par la Chambre. En fait, par souci d'efficacité et compte tenu de mon expérience, je demande simplement si la meilleure chose à faire ne serait pas que le comité se fie à vos vastes connaissances pour que vous nous fournissiez l'information dont nous allons avoir besoin.

D'après ce que vous nous dites, nous allons nous aventurer dans un véritable champ de mines compte tenu de la concurrence entre les ministères. Je ne le dis pas péjorativement, mais dans votre dernière réponse, monsieur Grégoire, vous m'avez dit que vous recevez la demande, que vous l'examinez et qu'une fois que vous avez donné votre approbation, elle fait l'objet d'une évaluation environnementale, après quoi elle est peut-être envoyée à quelqu'un d'autre.

Je pense que si nous voulons faire les choses comme il faut pour nos concitoyens, nous voudrions sans doute être certains que les mesures de sécurité associées à une partie de ce processus soient prises le plus rapidement possible. Je ne sais pas si c'est nous qui allons le faire. Vous avez, à juste titre, mentionné trois solutions.

Encore une fois, je ne veux pas vous mettre sur la sellette et si vous ne voulez pas répondre, je l'accepte. Vous nous avez proposé trois solutions, mais je me demande simplement si le comité doit s'atteler à la tâche pendant plusieurs mois si les réponses sont déjà là.

M. Marc Grégoire: Non, les réponses ne sont pas déjà là. Ce n'est certainement pas un champ de mines, mais toutes ces questions sont difficiles à résoudre. Le ministre a eu parfaitement raison de charger le comité de cette tâche, car si vous pouvez arriver à un consensus quant aux recommandations à adresser au ministre, il lui sera certainement beaucoup plus facile de faire approuver la préparation d'un projet de loi.

L'hon. Joseph Volpe: Rien ne l'empêche de le faire maintenant.

M. Marc Grégoire: Oui, mais le ministre a préféré confier cette tâche au comité. C'est au comité de décider s'il désire le faire ou non.

Le président: Je vais donner la parole à M. Carrier.

[Français]

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

Je partage un peu les appréhensions de mon collègue libéral. Cependant, je continue à favoriser l'approche selon laquelle on définirait les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables et on consulterait des intervenants à ce sujet.

Pour ce qui est du terme « eaux secondaires », j'aimerais que vous nous soumettiez des définitions. Dans le cas des eaux secondaires, il serait bon de ne pas se fonder sur un terme qui est à la fois très général et largement laissé à la discrétion de chacun. Pour une personne, une voie navigable peut sembler secondaire, alors que pour une autre, elle peut paraître très importante. Compte tenu de la connaissance que vous avez du domaine, vous pourriez nous fournir un genre de tableau dans lequel vous indiqueriez diverses définitions possibles des eaux secondaires. De cette façon, nous aurions au départ un éventail de possibilités ou d'exclusions que nous pourrions inclure dans la loi. Nous aurions au moins une forme de barème. Autrement, nous devrions nous fonder sur des informations venant d'un peu partout et nous faire notre propre idée.

La même chose s'appliquerait à la définition du terme « petits ouvrages ». Vous parlez déjà des petites ouvrages dans vos dépliants. Vous pourriez nous indiquer quelles limites nous pourrions donner à la définition de ce terme. Là encore, c'est largement laissé à la discrétion de chacun. Pour certains, un nombre donné de mètres constitue un petit ouvrage, alors que pour d'autres, le fait d'occuper la moitié de la rivière représente un petit ouvrage.

Vous serait-il possible de créer un genre de tableau comprenant diverses définitions parmi lesquelles nous pourrions faire un choix après en avoir discuté entre nous ou pendant la tournée?

•(1235)

M. Marc Grégoire: La plus grande difficulté, en ce qui concerne votre demande, est que notre proposition n'allait pas du tout dans ce sens. En fait, nous proposons que cette loi soit annulée et remplacée par une nouvelle dont l'approche serait complètement différente. Nous n'avons jamais fait de consultations publiques, et il nous serait très difficile de jauger ce qui serait acceptable pour les citoyens d'un camp ou de l'autre au pays.

Quand nous faisons une révision législative, nous ne commençons pas en proposant des choses. Autrement, les gens que nous consultons vont sentir que nous avons déjà pris des décisions ou que nous sommes prêts à en prendre. Quand on fait une consultation, on la fait à partir de thèmes, et on veut entendre ce que les gens ont à dire à ce sujet. Par la suite, on fait une recommandation. Si nos experts donnent au départ la réponse qu'ils souhaitaient obtenir, il y a fort à parier que la consultation ne sera pas bien reçue.

M. Robert Carrier: Vous n'avez pas compris ce que je voulais dire. Je ne veux pas avoir votre définition mais plusieurs définitions possibles, des pistes de définitions.

M. Marc Grégoire: Des pistes, on en a.

M. Robert Carrier: Nous ne sommes pas des spécialistes en voies navigables. En vous fondant sur la connaissance que vous avez du domaine, vous pourriez nous fournir diverses pistes possibles plutôt qu'une seule. Ça nous donnerait la possibilité de juger jusqu'où peut s'étendre la définition du terme « eaux secondaires ». Celle-ci pourrait être inscrite dans la loi.

M. Marc Grégoire: En ce qui concerne les eaux secondaires, la jurisprudence les définit comme toute eau pouvant soutenir un canot ou un kayak, ce qui équivaut à 4 po d'eau, ou 10 cm, sur une très courte distance. Or, on n'a pas d'autre choix que de vous dire que c'est beaucoup trop restrictif. La dernière fois que nous vous avons parlé, il a été question d'exclusions. On voudrait exclure une série d'eaux navigables dans l'ensemble du pays.

Pour ce qui est de la demande du comité concernant les définitions, je peux vous dire qu'il faudrait être le moins restrictif possible. Mais s'agirait-il de 12 pouces ou d'un mètre, d'une longueur de 500 mètres? Faudrait-il pouvoir naviguer sur 1 kilomètre avant de faire du portage? À l'heure actuelle, si une personne peut naviguer en canot pendant une minute, sortir de l'eau, recommencer, et faire cela pendant deux jours, il s'agit d'une eau navigable. Mais cette définition n'a aucun sens.

M. Robert Carrier: Concernant l'exclusion des ponts, estacades et barrages, vous devez faire une étude complète sur ce sujet. Aucune discrétion n'est laissée au ministre.

Dans ma circonscription, un barrage a été érigé en 1929, je pense. Vous dites que la Loi sur la protection des eaux navigables est l'une des plus anciennes. Elle date de 1878 environ. Ce barrage a rendu toute navigation impossible. D'ailleurs, on reçoit constamment des plaintes de plaisanciers disant que le barrage les empêche de circuler.

M. Marc Grégoire: Vous parlez du barrage sur la rivière des Prairies?

M. Robert Carrier: Oui. J'en entends parler depuis plusieurs années. Selon la loi actuelle, ça aurait dû être étudié complètement, et vous auriez émis une opinion.

•(1240)

M. Marc Grégoire: Ça a dû être fait avant la construction.

M. Robert Carrier: La loi dont vous parlez date de 1878.

M. Marc Grégoire: Mais votre barrage a été construit en 1929.

M. Robert Carrier: Il a donc été construit par la suite. Dans ce cas, la loi s'appliquait.

[Traduction]

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Il y a trop de conversations en même temps et je peux à peine entendre le député.

[Français]

M. Marc Grégoire: La loi s'appliquait. Je ne pense pas qu'on puisse retrouver facilement ces dossiers, qui datent de 1925. Une étude d'impact a probablement été réalisée et une autorisation accordée, puisque le barrage a été construit.

M. Robert Carrier: Il n'empêche qu'il a rendu la navigation impossible.

M. Marc Grégoire: Est-ce que c'était navigable à l'époque? Le barrage a peut-être amélioré les conditions de navigation. La rivière des Prairies n'était peut-être pas navigable à ce moment-là; il y avait peut-être trop de courant et d'obstacles. L'édification du barrage a peut-être amélioré la situation.

[Traduction]

Le président: Monsieur Osbaldeston, pour un bref commentaire, et ce sera ensuite à M. Fast.

M. David Osbaldeston: Avant 1992, un grand nombre d'installations construites par la Couronne n'ont pas été approuvées en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. Jusque-là, la loi ne s'appliquait pas à ces ouvrages, parce que la Couronne se chargeait de veiller sur ses propres intérêts et l'intérêt public. En 1992 dans l'arrêt concernant Oldman River, la Cour suprême a émis un avis contraire.

Je dirais que cet ouvrage n'a probablement pas été éprouvé à cause de son âge et parce qu'on supposait qu'il avait sans doute été construit avec les ressources financières de la province. À ce moment-là, comme le barrage avait été construit... Une fois que vous construisez un barrage, vous créez une nouvelle norme de navigation en ce sens que la navigation a lieu sur le lac en haut et qu'il y a peut-être un filet d'eau en dessous. C'est la nouvelle norme de navigation que nous protégeons. Les citoyens ont peut-être des préoccupations à l'égard du filet d'eau en dessous, mais c'est la norme de navigation que nous protégeons pour eux.

Le président: Monsieur Fast.

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

Merci, messieurs, de comparaître de nouveau au sujet de cette question très importante. Je peux vous dire qu'il y a au Canada bien des gens qui espèrent ces amendements ou une nouvelle loi, surtout dans les municipalités.

Afin que je comprenne pourquoi vous proposez cet amendement plutôt qu'une révision complète de la loi, je crois que c'est une question de temps. Comme vous le savez, notre gouvernement s'est engagé à consacrer 33 milliards de dollars à l'infrastructure au cours des sept prochaines années. Tout obstacle qui s'oppose à la distribution de cet argent sera très coûteux pour le pays.

Au cours des deux dernières années, nous avons adopté un certain nombre de mesures législatives, par exemple les dispositions concernant les ponts, les tunnels et l'aéronautique. Ces dispositions remontent à plusieurs années, peut-être à 2000 ou 2001, sous les libéraux. Plusieurs versions ont été proposées en cours de route, mais elles n'ont jamais vraiment été adoptées, simplement parce que le Parlement n'en a pas eu le temps. Le gouvernement est maintenant minoritaire et risque de tomber à tout moment, mais rien ne nous garantit que le prochain gouvernement sera majoritaire.

Ai-je raison de supposer que si vous proposez ces sept amendements, c'est pour accélérer le processus afin que nous puissions répondre immédiatement à certains des besoins cruciaux du Canada sur le plan de l'infrastructure?

M. Marc Grégoire: En fait, je vais revenir à la lettre que nous avons reçue de M. Tweed le 15 février. Votre président a déclaré que le comité croit qu'au lieu de réviser la loi dans son ensemble, nous répondrions davantage aux besoins des intervenants en commençant par les dispositions qui peuvent être améliorées rapidement. Quand nous sommes venus il y a deux semaines, notre intention était de réviser toute la loi.

Si nous sommes venus ici en souhaitant ne pas nous limiter à ces sept aspects, c'est parce que le comité nous en a fait la demande, mais nous pensons toujours que ce serait des amendements souhaitables et positifs à apporter à la loi.

M. Ed Fast: D'après les observations que font les membres de l'opposition, je ne suis pas sûr qu'ils souhaitent apporter des amendements plutôt qu'une loi entièrement nouvelle, alors je vais reformuler ma question.

Seriez-vous d'accord avec moi pour dire que l'adoption de ces amendements accélérera largement la mise en place de la législation nécessaire pour répondre à certains des besoins d'infrastructure de notre pays?

• (1245)

M. Marc Grégoire: Oui.

M. Ed Fast: Très bien.

Je voudrais maintenant revenir sur un rapport que vous nous avez remis, au sujet des solutions adoptées dans d'autres pays pour la protection des eaux navigables.

Si j'ai bien compris, je crois que vous avez étudié la législation en vigueur dans sept pays différents pour voir comment elle répond à leurs besoins. Cela m'a un peu étonné, car le Vietnam figure dans la liste alors que vous n'avez pas étudié des pays comme la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et l'Australie. L'Australie a une topographie qui pourrait être similaire à la nôtre. Je me demande pourquoi vous avez choisi ces pays.

Également, quel est celui de ces pays dont le cadre législatif ressemble le plus à la législation dont le Canada a probablement besoin maintenant?

M. David Osbaldeston: Le choix de ces pays a été limité par le temps et l'accès rapide à de l'information par Internet. J'ai demandé à un de nos consultants de faire une étude très rapide à d'autres fins et il fallait que ce soit dans un délai très court. Par conséquent, s'il a choisi ces pays, c'est parce que c'est ceux sur lesquels il pouvait réunir le plus rapidement des renseignements pour nous donner une idée des équivalences qui pouvaient y exister ou non.

Nous pourrions faire d'autres études en cours de route, mais je crois que je préfère consacrer notre temps à une nouvelle loi ou à des modifications.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, à savoir quelle est la législation la plus semblable à la nôtre, d'après nos renseignements, c'est sans doute la législation américaine, mais elle présente également des différences importantes. À part la loi fédérale qui porte surtout sur les eaux qui servent au commerce entre les États, les États ont des lois régissant leurs eaux intérieures. Nous n'avons pas cela. Nous avons des eaux fédérales et des lois fédérales.

Il y a donc des différences entre nous et chacun des pays que nous avons examinés et il y a également des similarités, surtout avec les États-Unis. Les Américains réglementent leurs aides à la navigation. Ils ont des règles de navigation qui régissent ces aides. Comme nous, ils émettent des permis. Ils appellent « permis » ce que nous appelons une « approbation ». Ils fondent l'émission des permis sur l'évaluation de l'impact sur la navigation dans les voies navigables entre les États.

Ils ont un processus d'évaluation environnementale semblable au nôtre qui se penche sur la pêche et la faune et les autres aspects.

Ils ont une certaine responsabilité en ce qui concerne la détection et l'élimination des obstructions, car l'Army Corps of Engineers a des pouvoirs dans ce domaine. Ces pouvoirs sont beaucoup plus importants que les nôtres pour nos amendes et nous ne recouvrons pas nos coûts comme ils le font. Ils ont également la capacité de poursuivre les contrevenants au pénal et au civil, ce qui n'est pas notre cas.

Les États-Unis ont donc un système d'application que nous pouvons comprendre, en raison de notre proximité. Nous n'en avons pas. Quant à savoir si ce serait une bonne chose, il faudrait certainement soulever la question dans le cadre des consultations.

Le président: Merci, monsieur Fast.

Il nous reste quelques minutes. Je vais vous donner la parole quelques minutes si vous avez d'autres questions. Sinon... Tout le monde est satisfait?

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Excellent.

Le président: Je vais vous remercier encore une fois d'être venus. Nous apprécions votre contribution et j'espère que nous pourrions aller plus loin. Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

• (1250)

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, une question qui est venue sur le tapis au cours de la réunion n'a peut-être pas d'incidence sur les discussions que nous avons eues jusqu'ici, mais je voudrais profiter de la présence des fonctionnaires du ministère. S'ils sont en mesure d'y répondre ou si M. Jean veut le faire, très bien.

Selon certaines rumeurs, NavCanada pourrait avoir de sérieuses difficultés financières suite à certains investissements réalisés sur le marché des prêts à risque. Je voudrais que le secrétaire parlementaire, par l'entremise du ministre, ou même le ministère nous disent, à notre prochaine séance, si c'est effectivement le cas ou s'ils peuvent rassurer le comité quant à la stabilité d'un des fondements de notre système de transport.

M. Marc Grégoire: NavCanada est une société privée et si vous désirez en savoir plus sur sa situation financière, je pense que vous devriez la faire comparaître.

Nous réglementons NavCanada du point de vue de la sécurité et nous surveillons constamment ses opérations de ce point de vue, mais certainement pas sa situation financière. Comme il s'agit d'un organisme sans but lucratif, en principe, si elle connaissait des difficultés financières, elle augmenterait ses tarifs. Au cours des années, elle a tantôt diminué tantôt augmenté ses tarifs, mais il y a suffisamment d'avions dans le ciel pour payer ces coûts quels qu'ils soient.

L'hon. Joseph Volpe: En fait, ma question portait sur le rôle que joue Transports Canada auprès d'un organisme sans but lucratif étant donné que ses activités ont des répercussions sur la sécurité dans le ciel et au sol. Je désire donc au moins avertir le ministre, le ministre et le comité que nous pourrions avoir des questions très précises à poser à ce sujet.

M. Grégoire nous a déjà laissé entendre qu'il est au courant de la situation en général et cela me permet de croire que Transports Canada surveille effectivement la situation.

J'espère que nous aurons l'occasion d'obtenir des renseignements plus précis au cours des prochains jours, du moins ceux qui nous restent. S'il faut pour cela, monsieur le président, faire comparaître NavCanada devant le comité, nous devrions peut-être également l'envisager.

M. Marc Grégoire: Le système de navigation aérien a été vendu à NavCanada le 1^{er} novembre 1996, il y a près de 12 ans, il y a exactement onze ans et demi. NavCanada a réussi extrêmement bien à assurer la sécurité au Canada, et cela de façon très efficace.

Nous continuons à la surveiller. La partie 8 du règlement d'application de la Loi sur l'aéronautique porte sur NavCanada et nous avons un certain nombre d'inspecteurs, ici et dans toutes les régions, qui surveillent constamment ce qui se passe du point de vue de la sécurité.

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

Le président: Merci.

La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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