



Second Session  
Fortieth Parliament, 2009

SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

**Energy, the  
Environment and  
Natural Resources**

*Chair:*

The Honourable W. DAVID ANGUS

---

Tuesday, April 28, 2009  
Tuesday, May 5, 2009  
Thursday, May 7, 2009

---

**Issue No. 5**

**Second, third and fourth meetings on:**

Elements contained in Bill C-10, the Budget  
Implementation Act, 2009 dealing with the  
Navigable Waters Protection Act (Part 7)

---

**APPEARING:**

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport, Infrastructure  
and Communities

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Deuxième session de la  
quarantième législature, 2009

SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent de l'*

**Énergie, de  
l'environnement et des  
ressources naturelles**

*Président :*

L'honorable W. DAVID ANGUS

---

Le mardi 28 avril 2009  
Le mardi 5 mai 2009  
Le jeudi 7 mai 2009

---

**Fascicule n° 5**

**Deuxième, troisième et quatrième réunions concernant :**

Les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du  
budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des  
eaux navigables (partie 7)

---

**COMPARAÎT :**

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire  
du ministre des Transports, de l'Infrastructure  
et des Collectivités

---

**TÉMOINS :**  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND  
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak
*Ex officio members	
(Quorum 4)	

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE  
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET  
DES RESSOURCES NATURELLES

*Président* : L'honorable W. David Angus

*Vice-président* : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak
* Membres d'office	
(Quorum 4)	

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, April 28, 2009  
(9)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 5:32 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson and Spivak (9).

*Other senators present:* The Honourable Senators Brown and McCoy (2).

*In attendance:* Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the *Navigable Waters Protection Act* (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

**WITNESSES:**

*Sierra Club of Canada:*

Stephen Hazell, Executive Director.

*Canadian Parks and Wilderness Society:*

Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign.

*Canadian Wildlife Federation:*

Terri-Lee Reid, Conservation Researcher;

Leigh Edgar, Conservation Researcher.

The chair made an opening statement.

Mr. Morrison, Ms. Reid and Mr. Hazell each made a statement and, together with Ms. Edgar, answered questions.

At 7:27 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

---

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 28 avril 2009  
(9)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson et Spivak (9).

*Autres sénateurs présents :* Les honorables sénateurs Brown et McCoy (2).

*Également présents :* Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Club Sierra du Canada :*

Stephen Hazell, directeur général.

*Société pour la nature et les parcs du Canada :*

Jay Morrison, président, Campagne Right to Paddle.

*Fédération canadienne de la faune :*

Terri-Lee Reid, chercheuse en conservation;

Leigh Edgar, chercheur en conservation.

Le président fait une déclaration.

M. Morrison, Mme Reid et M. Hazell ont chacun fait un exposé puis, avec l'aide de Mme Edgar, répondent aux questions.

À 19 h 27, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

---

OTTAWA, Tuesday, May 5, 2009  
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:20 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (10).

*Other senators present:* The Honourable Senators McCoy and Brown (2).

*In attendance:* Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

*APPEARING:*

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

*WITNESSES:*

*Transport Canada:*

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Act;

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

The chair made an opening statement.

Mr. Jean made a statement and, together with Mr. Osbaldeston, answered questions.

At 8 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, le mardi 5 mai 2009  
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 20, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (10).

*Autres sénateurs présents :* Les honorables sénateurs McCoy et Brown (2).

*Également présents :* Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

*COMPARAÎT :*

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

*TÉMOINS :*

*Transports Canada :*

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables;

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

Le président fait une déclaration.

M. Jean fait un exposé puis, avec l'aide de M. Osbaldeston, répond aux questions.

À 20 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, Thursday, May 7, 2009  
(11)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:04 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C. and Sibbeston (9).

*Other senator present:* The Honourable Senator Brown (1).

*In attendance:* Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

*WITNESSES:*

*Canadian Rivers Network:*

Phil Green, Director.

*Paddle Canada:*

Richard Alexander, President.

*Lake Ontario Waterkeeper:*

Mark Mattson, President;

Krystyn Tully, Vice-President.

*Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association:*

Jim Wood, Vice-President, Corporate Development.

The chair made an opening statement.

Mr. Green, Mr. Alexander, Mr. Mattson, Ms. Tully and Mr. Wood each made a statement and together answered questions.

At 10:11 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, le jeudi 7 mai 2009  
(11)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 4, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P. et Sibbeston (9).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Brown (1).

*Également présents :* Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Canadian Rivers Network :*

Phil Green, directeur.

*Pagaie Canada :*

Richard Alexander, président.

*Lake Ontario Waterkeeper :*

Mark Mattson, président;

Krystyn Tully, vice-présidente.

*Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association :*

Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel.

Le président fait une déclaration.

M. Green, M. Alexander, M. Mattson, Mme Tully et M. Wood font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 10 h 11, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Lynn Gordon

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, April 28, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:32 p.m. to examine the following elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

**Senator W. David Angus** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Bonjour. Good afternoon, ladies and gentlemen, people here in the room as well as those on the CPAC network and on the World Wide Web who are sharing these hearings with us.

This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and I am David Angus, a senator from the province of Quebec. I am the chairman of the committee.

Our committee's mandate is to examine legislation in matters relating to energy, the environment and natural resources generally. I would like to take this opportunity to introduce my colleague senators who are members of this committee and who are around the table today, beginning with our deputy chair to my right, Senator Grant Mitchell. Normally, I give their provinces. However, if I make a mistake, it is immediately pointed out, so I will just go by their names. Today, they are all very great Canadians in every respect.

Over here, the distinguished gentleman with the white hair is Senator Tommy Banks, my predecessor as chair; Senator Bert Brown; Senator Richard Neufeld; Senator Dan Lang; Senator Elaine McCoy; Senator Robert Peterson; Senator Lorna Milne; Senator Willie Adams; and Senator Mira Spivak.

On March 12, 2009, this committee was mandated by the Senate to examine into and report on those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7) of Bill C-10, the budget implementation bill that was passed through Parliament. We were mandated to report by no later than June 11. Last Thursday, April 23, we started our hearings on this subject of the Navigable Waters Protection Act. We had fairly full hearings with representatives from Transport Canada, Mr. David Osbaldeston and Mr. Donald Roussel.

Today, we are continuing our series of meetings on this subject. We have determined there is a substantial public interest in the matter. With a view to arming ourselves to report back to Parliament, we want to hear all interests in an equal, fair and balanced way.

We are pleased to introduce our witnesses: Mr. Stephen Hazell, Executive Director, Sierra Club of Canada; and Jay Morrison, Chair of the Right to Paddle Campaign, Canadian Parks and Wilderness Society.

**Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign, Canadian Parks and Wilderness Society:** As you might suspect, that is a recently created campaign.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 28 avril 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, pour examiner les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget 2009, qui concernent la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

**Le sénateur W. David Angus** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Bonjour, mesdames et messieurs. Je souhaite la bienvenue aux gens dans la salle ainsi qu'à ceux qui nous écoutent sur le réseau CPAC et sur le Web.

Vous assistez à une séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle David Angus, je suis un sénateur du Québec et je suis président du comité.

Notre comité a pour mandat d'examiner les projets de loi relatifs à l'énergie, à l'environnement et aux ressources naturelles en général. Je profite de l'occasion pour vous présenter mes collègues sénateurs qui siègent au comité et qui sont avec nous aujourd'hui, en commençant par notre vice-président, assis à ma droite, le sénateur Grant Mitchell. Habituellement, je mentionne aussi leur province, mais si je fais une erreur, on me reprend immédiatement, alors je vais simplement les nommer. Aujourd'hui, ce sont tous de grands Canadiens, à tous points de vue.

L'homme distingué aux cheveux blancs assis juste ici est le sénateur Tommy Banks, mon prédécesseur au poste de président. Nous avons ensuite les sénateurs Bert Brown, Richard Neufeld, Dan Lang, Elaine McCoy, Robert Peterson, Lorna Milne, Willie Adams et Mira Spivak.

Le 12 mars 2009, le Sénat a demandé au comité d'examiner les éléments concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7) contenus dans le projet de loi C-10, le projet de loi d'exécution du budget qui a été adopté par le Parlement, et d'en faire rapport d'ici au 11 juin. Jeudi dernier, le 23 avril, nous avons entamé nos audiences sur ce sujet. Nous avons tenu des audiences assez complètes avec M. David Osbaldeston et M. Donald Roussel, des représentants de Transports Canada.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre série de réunions à ce sujet. Nous estimons que c'est une question qui intéresse énormément la population. Dans le but de nous préparer à présenter notre rapport au Parlement, nous voulons entendre toutes les parties intéressées de façon équitable et équilibrée.

J'ai le plaisir de vous présenter nos témoins, M. Stephen Hazell, directeur général du Club Sierra du Canada, et M. Jay Morrison, président de la campagne Right to Paddle de la Société pour la nature et les parcs du Canada.

**Jay Morrison, président, Campagne Right to Paddle, Société pour la nature et les parcs du Canada :** Comme vous vous en doutez, c'est une campagne qui a été lancée tout récemment.

**The Chair:** Terri-Lee Reid, Conservation Researcher, Canadian Wildlife Federation, and Leigh Edgar, Conservation Researcher Canadian Wildlife Federation. Welcome to you all.

I understand that Mr. Morrison will speak first, followed by Ms. Reid and then Mr. Hazell, after which we will have a question and answer period with the senators.

Honourable senators, you should all have copies of the statements as they have been circulated in advance.

We will now proceed with Mr. Morrison.

**Mr. Morrison:** Thank you very much, Mr. Chair. I will abbreviate my statement just a bit in the interests of time. Thank you again, on behalf of the Canadian Parks and Wilderness Society, for your interest in the Navigable Waters Protection Act and for your invitation.

I hope to give the committee some perspective on some key problems with the amended NWPA. These include a lack of consultation with stakeholders, the lack of a realistic definition of navigable waters, the arbitrary powers granted to the Minister of Transport, and the increased risk of failure to conduct critical environmental assessments.

The Canadian Parks and Wilderness Society is Canada's foremost community-based voice for wilderness protection. With 25,000 supporters and 13 chapters from Newfoundland to the Yukon, CPAWS has taken a lead role since 1963 in establishing two thirds of Canada's protected wild spaces. CPAWS has a proven history of working constructively with local, provincial and federal governments of all political stripes, and especially with First Nations.

The Canadian Parks and Wilderness Society's primary interest on this issue is to ensure that environmental integrity is maintained, and to preserve Canadians' right to paddle through our world-renowned wilderness.

It was suggested to me by Senator McCoy's office that I might give some examples of what might or might not be deemed to be navigable waters as a result of changes to the act. I have a couple of photographs from my canoe trip across Canada here that I would like to pass around, if that is acceptable to the chair.

**The Chair:** That would be fine, sir. I suggest you give them to the clerk and they will become part of the record of this hearing. We will circulate them around the table so that all senators can have a look at them and then understand them in the context of your evidence.

**Mr. Morrison:** Excellent. I will leave them here for the time being, then.

**The Chair:** Thank you, Senator McCoy. A picture is worth a thousand words.

**Senator McCoy:** Such an Irish response, thank you.

**Le président :** Nous accueillons également Terri-Lee Reid et Leigh Edgar, toutes deux chercheuses en conservation à la Fédération canadienne de la faune. Je vous souhaite à tous la bienvenue.

Je crois que M. Morrison va prendre la parole en premier; il sera suivi de Mme Reid et de M. Hazell, après quoi nous passerons à la période de questions des sénateurs.

Honorables sénateurs, vous devriez tous avoir reçu une copie des mémoires, puisqu'ils nous ont été remis à l'avance.

Nous allons donc commencer par M. Morrison.

**M. Morrison :** Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais un peu écourter ma déclaration pour gagner du temps. Au nom de la Société pour la nature et les parcs du Canada, je souhaite vous remercier de l'intérêt que vous portez à la Loi sur la protection des eaux navigables et de votre invitation.

Je souhaite présenter au comité un aperçu de certaines lacunes importantes de la LPEN modifiée, notamment le manque de consultation des intervenants, l'absence de définition réaliste des eaux navigables, les pouvoirs arbitraires octroyés au ministre des Transports et le risque accru que l'on omette de procéder à des évaluations environnementales cruciales.

La Société pour la nature et les parcs du Canada est le principal organisme communautaire de promotion de la nature au Canada. Grâce à ses 25 000 adhérents et à ses 13 sections réparties de Terre-Neuve jusqu'au Yukon, la SNAP a joué un rôle capital, depuis 1963, dans la protection des deux tiers des espaces protégés du Canada. Le dossier de la SNAP montre qu'elle peut collaborer avec les gouvernements locaux, provinciaux et fédéral de toutes allégeances et en particulier avec les Premières nations.

Le principal objectif de la Société pour la nature et les parcs du Canada consiste à garantir le maintien de l'intégrité environnementale et à protéger le droit des Canadiens de pagayer dans notre nature, qui fait l'envie du monde entier.

Le personnel du bureau du sénateur McCoy m'a suggéré de vous donner des exemples de ce qui peut ou non être considéré comme des eaux navigables à la suite des modifications à la loi. J'ai ici quelques photographies prises durant mon excursion en canot à travers le Canada que j'aimerais faire circuler, si vous me le permettez, monsieur le président.

**Le président :** D'accord. Je vous suggère de les remettre à la greffière, qui pourra les annexer à la documentation. Nous allons les faire circuler parmi tous les sénateurs de façon à ce qu'ils puissent les regarder dans le contexte de votre témoignage.

**M. Morrison :** Excellent. Je vais les laisser ici pour le moment.

**Le président :** Merci, sénateur McCoy. Une image vaut mille mots.

**Le sénateur McCoy :** C'est une phrase typiquement irlandaise. Merci.

**Mr. Morrison:** Until the Navigable Waters Protection Act was amended, the NWPA had served as a key piece of legislation supporting effective protection of environmental integrity and sustainable development, as well as its formal objective, which I think you senators heard about last week, that is, protecting the common-law right of public navigation.

CPAWS monitored the proceedings of the House of Commons committee that considered changes to the act last year. The committee's June 2008 report listed numerous witnesses from regional government authorities seeking changes to the act to facilitate their construction projects.

However, the committee heard witnesses from just one environmental group, from no paddling, hunting and fishing groups; from no outfitters; from no tourism operators or outdoor retail businesses; and, shockingly these days, from not a single Aboriginal peoples' organization. The report promised further consultation but that did not happen.

**The Chair:** I do not want you to lose your train of thought, but you do have a statement that you are reading in part from. I have seen eyebrows go up around the table, including my own, when you say these things about no consultation, because we have had witnesses from the department who said there were hearings before the House of Commons committee chaired by Mr. Tweed, which issued a report. They also told us that, over a 15-year period, there had been work done and the development of what they termed to be much-needed amendments, upgrading and updating of the act and that all stakeholders had been consulted. I am surprised to hear you say that you were never consulted.

**Senator Spivak:** Mr. Chair, on a point of order, when I questioned the officials, I asked them to tell us what members of the public they consulted, because they stated that they had been, in their presentation. Let the record show that no answer to that question was given regarding members of the public.

**The Chair:** The record shows what it shows, but thank you very much for that and your point of order is noted.

Sorry for these interruptions. We are just trying to get the facts straight here.

**Mr. Morrison:** That is a very germane point, Mr. Chair. In my further remarks, I will elaborate a bit on that. I would certainly answer any questions. However, I am specifically referring to the House of Commons committee that met about this time last year. They held hearings through the spring and then reported in June.

During that process, according to the list of witnesses published as part of the report, virtually all the witnesses were regional or municipal authorities of one kind or another, who, presumably, were interested in doing construction projects and had problems with the act in that it, obviously, imposes more delays and costs on their projects.

**M. Morrison :** Jusqu'à ce qu'elle soit modifiée, la LPEN était une loi clé qui favorisait une protection efficace de l'intégrité environnementale et du développement durable, en plus de réaliser son objectif principal, dont on vous a parlé la semaine dernière, je crois, à savoir protéger le droit public de naviguer en vertu de la common law.

La SNAP a suivi les délibérations du comité de la Chambre des communes, qui a examiné les modifications à la loi l'année dernière. Le rapport publié en juin 2008 par le comité citait de nombreux témoins, représentant des instances gouvernementales régionales, qui souhaitaient que des changements soient apportés à la loi pour faciliter des projets de construction.

Cependant, le comité n'a entendu les témoins que d'un groupe environnemental, n'a pas entendu de représentants d'organisations de payeurs, de pêcheurs ou de chasseurs, ni de pourvoyeurs, ni de voyageurs ou d'entreprises d'équipement de plein air, ni d'aucun groupe autochtone, ce qui est carrément révoltant. Dans le rapport, le comité promet d'autres consultations, qui n'ont pas encore eu lieu.

**Le président :** Je ne veux pas vous faire perdre le fil de vos idées, mais vous lisez en partie votre déclaration. Certaines personnes ici ont froncé les sourcils, y compris moi-même, quand vous avez parlé du manque de consultation, parce que nous avons reçu des témoins du ministère qui nous ont dit que le comité de la Chambre des communes, présidé par M. Tweed, avait tenu des audiences. Ce comité a publié un rapport. Ils nous ont également dit que sur une période de 15 ans, on a effectué des travaux et élaboré ce qu'on a qualifié de modifications essentielles pour la modernisation et la mise à jour de la loi, et que tous les intervenants avaient été consultés. Je suis surpris de vous entendre dire que vous n'avez jamais été consultés.

**Le sénateur Spivak :** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Quand j'ai questionné les représentants du ministère, je leur ai demandé quels intervenants du public avaient été consultés, parce que dans leur déclaration, ils ont affirmé que les intervenants avaient été consultés. Il faut indiquer au compte rendu que nous n'avons reçu aucune réponse à cette question concernant les membres du public.

**Le président :** Le compte rendu indique ce qu'il indique, mais je vous remercie et je prends note de votre rappel au Règlement.

Je suis désolé de ces interruptions. Nous essayons seulement de rétablir les faits.

**M. Morrison :** C'est un point tout à fait pertinent, monsieur le président. Plus tard dans mon exposé, je vais élaborer un peu sur cette question et évidemment répondre à vos questions. Toutefois, je parle précisément du comité de la Chambre des communes qui s'est réuni à peu près à ce temps-ci l'année dernière. Il a tenu des audiences au cours du printemps et a déposé son rapport en juin.

Durant ce processus, selon la liste des témoins publiée dans le cadre du rapport, la quasi-totalité des témoins étaient des organisations régionales ou municipales qui, sans doute, s'intéressaient à des projets de construction et pour qui la loi posait manifestement problème, en ce sens qu'elle leur impose plus de délais et de coûts liés à leurs projets.

There was one environmental group heard as a witness. Several organizations made submissions, but they were not heard as witnesses. I think we all know that there is a pretty big difference between sending a letter that says, “We do not think you are doing a good thing here — please stop it” and having a real consultation with those organizations. Paddling organizations, hunting and fishing and environmental groups — aside from that one — were not heard as witnesses by that committee.

I can address it right now without reading my statement. However, in terms of what happened in the previous number of years, Senator Spivak, of course, is quite correct: When asked, Mr. David Osbaldeston said —

**The Chair:** We know that and have the record. If you have something factual to report on regarding happened during those years, we would be interested. We would also be interested in knowing what submissions were made, if any, quite apart from being called as a witness.

**Mr. Morrison:** I am not aware of other witnesses that were called. I am just looking at the last year.

**Senator Milne:** Mr. Chair, may I suggest we allow the witness to finish his statement?

**The Chair:** Excellent suggestion.

**Mr. Morrison:** In February 2009, stakeholders were surprised or blindsided when amendments to the NWPA were bundled into Bill C-10, the Budget Implementation Act. Since then, many groups have gone on record as opposing the amendments.

However, this flawed legislation might not have resulted had the Department of Transport conducted its own consultation with stakeholders before proposing changes to the act. Instead, as you heard last week, the government did not consult at all except to “review the files” of past complaints.

Justification of the rushed passage of the amendments to the NWPA has been framed as a need to streamline the process for speedy approval of infrastructure works, comprising economic stimulus measures. It would certainly do that. The amended act gives authority, without appeal, to the Minister of Transport to exempt from the full provisions of the act certain classes of waters and works that are as yet undefined.

When asked by the Standing Senate Committee on National Finance, which I know Senator Mitchell sits on, the Minister of Finance asserted that there was an immediate need to eliminate delays and duplication caused by federal environmental assessments that would automatically be triggered by the old NWPA to be followed possibly by an environmental assessment required by a province.

I suggest that this committee may want to explore the reality of environmental assessment practice today, both with expert witnesses from environmental organizations, such as my colleague Mr. Hazell here, and possibly with officials from the

Il n’y a qu’un groupe environnemental qui a été entendu. Plusieurs organisations ont présenté des mémoires, mais elles n’ont pas été entendues comme témoins. Nous savons tous qu’il y a une énorme différence entre l’envoi d’une lettre qui dit : « Nous pensons que ce n’est pas une bonne chose — s’il vous plaît, arrêtez. » et une vraie consultation avec ces organisations. Les organisations de payeurs, de chasseurs et de pêcheurs, de même que les groupes environnementaux — sauf celui-là — n’ont pas pu se faire entendre devant le comité.

Je peux vous en parler tout de suite sans lire ma déclaration. Toutefois, en ce qui a trait à ce qui s’est produit ces dernières années, le sénateur Spivak, bien sûr, a tout à fait raison. Lorsqu’on lui a posé la question, M. David Osbaldeston a dit...

**Le président :** Oui, cela figure au compte rendu. Si vous avez des éléments factuels à nous présenter concernant ce qui s’est passé durant ces années, cela nous intéresse. Nous aimerions également savoir qui a présenté des mémoires, à part ceux qui ont été invités à témoigner.

**M. Morrison :** Je ne crois pas que l’on ait invité d’autres témoins à comparaître, l’année dernière, à tout le moins.

**Le sénateur Milne :** Monsieur le président, puis-je vous suggérer de permettre au témoin de terminer son exposé?

**Le président :** C’est une excellente suggestion.

**M. Morrison :** En février 2009, les intervenants ont été pris de court lorsque les modifications à la LPEN ont été intégrées au projet de loi C-10, la Loi d’exécution du budget. Depuis, de nombreux groupes ont manifesté officiellement leur opposition à ces modifications.

Toutefois, cette loi très imparfaite n’aurait peut-être pas vu le jour si le ministère des Transports avait mené ses propres consultations auprès des intervenants avant de proposer de modifier la LPEN. Or, comme vous l’avez peut-être entendu la semaine dernière, le gouvernement n’a consulté personne, si ce n’est pour « examiner les dossiers » des plaintes formulées dans le passé.

On a justifié l’adoption à la hâte des modifications à la LPEN par le besoin de simplifier le processus pour une approbation accélérée des projets d’infrastructure comportant des mesures de relance économique. Cet objectif pourra certainement être atteint. La loi modifiée autorise le ministre des Transports à exempter de certaines dispositions de la loi des catégories d’eaux et d’ouvrages qui ne sont toujours pas définies, et la décision du ministre sera sans appel.

En réponse aux questions du Comité sénatorial permanent des finances nationales, auquel siège le sénateur Mitchell, le ministre des Finances a affirmé qu’il était nécessaire d’éliminer sur-le-champ les retards et les doubles emplois causés par les évaluations environnementales fédérales qui seraient automatiquement déclenchées par l’ancienne LPEN, lesquelles risquaient d’être suivies d’évaluations environnementales provinciales.

Le comité souhaite peut-être examiner la pratique actuelle des évaluations environnementales avec le concours de témoins experts d’organismes environnementaux, comme mon collègue M. Hazell, et qui sait, peut-être de fonctionnaires de l’Agence canadienne

Canadian Environmental Assessment Agency. Why do I suggest this? While I am an admitted neophyte when it comes to environmental assessment — that is not my area of expertise — my understanding is that there have not been any federal-provincial duplications of environmental assessment on a large project since the Oldman Dam in Alberta 20 years ago.

I also understand that the Canadian Environmental Assessment Agency operates provincial offices, ensuring that EA duplication is expressly avoided. I would be surprised to learn that there were any recent projects where federal and provincial authorities are conducting independent EAs. In fact, the exemption of certain classes of water or works from the NWPA could have the opposite effect: no environmental assessment being done at all.

Provincial legislation is highly variable in its application. In British Columbia, for example, I understand that hydro projects of less than 50 megawatts do not automatically trigger an EA. I hope you will be able to hear from organizations from B.C. who are very concerned that about 700 rivers have been identified for potential private hydro development. If no EA is done, then who knows what the environmental impact will be.

Another issue is that there is no clear definition of navigable waters in the new act. That is why I distributed those photos. Depending on how navigable waters are defined, those photos, which were taken from my canoe trip across Canada, could either be navigable or non-navigable. I think we could probably all agree that they are beautiful places and that we probably should not disturb them without some due assessment.

Senators last week heard an official attempting to narrow the application of the NWPA by defining unnavigable waters as those “too shallow, narrow, steep or obstructed for reasonable paddling.”

In answer to a comment from Senator Milne, I believe, it was suggested that a foot of water was insufficient to prevent a loaded canoe from being scraped. I am a certified white-water canoeing instructor and, as I said, I paddling 8,000 kilometres across Canada, finishing that trip last year. You may trust that I have paddled many, many shallow, winding and obstructed bodies of water, including some that have Canadian Heritage River status. I will state to you unequivocally today that to float a canoe requires approximately 4 inches or 10 centimetres of water, and that is a loaded canoe with two adults in it.

Paddling and its associated activities are a multi-million dollar — or possibly even a billion-dollar — industry, to say nothing of its recreational and cultural value. CPAWS, has developed a partnership with Mountain Equipment Co-op, MEC, to create a wilderness protection movement called The Big Wild to create awareness and fund conservation initiatives.

d'évaluation environnementale. Pourquoi? Même si je suis néophyte en ce qui concerne les évaluations environnementales — ce n'est pas mon domaine de compétences —, je crois comprendre qu'il n'y a pas eu de cas de double évaluation environnementale fédérale-provinciale pour un grand projet depuis le barrage de la rivière Oldman, il y a 20 ans.

Je crois également comprendre que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale dirige des bureaux provinciaux qui veillent à éviter expressément le chevauchement des EE. Je serais fort étonné d'apprendre que des projets récents ont fait l'objet d'évaluations environnementales indépendantes par les instances fédérale et provinciale. En fait, l'exemption de certaines catégories d'eaux ou d'ouvrages de la LPEN pourrait avoir l'effet contraire, à savoir l'absence totale d'évaluation environnementale.

L'application des lois provinciales en matière d'évaluation environnementale est très variable. En Colombie-Britannique, par exemple, les projets hydroélectriques de moins de 50 mégawatts ne font pas automatiquement l'objet d'une EE. J'espère que vous aurez l'occasion d'entendre des représentants d'organisations de la Colombie-Britannique qui sont préoccupés par les quelque 700 rivières ciblées par le gouvernement provincial pour l'exploitation hydroélectrique privée. Si aucune EE n'est effectuée, qui sait quelles seront les répercussions sur l'environnement.

Il y a aussi le fait que la nouvelle loi ne comporte pas de définition claire des eaux navigables. C'est la raison pour laquelle j'ai apporté ces photos, qui ont été prises au cours de mon excursion pancanadienne en canot. Les cours d'eau que l'on y voit pourraient être des eaux navigables ou non, selon la définition que l'on adopte. Nous serons probablement tous d'accord pour dire que ce sont des endroits magnifiques et que nous ne devrions probablement pas les troubler sans une évaluation en bonne et due forme.

La semaine dernière, les sénateurs ont entendu le témoignage d'un fonctionnaire qui a tenté de réduire l'application de la LPEN en définissant les eaux non navigables comme étant les eaux « trop peu profondes, trop étroites, à trop forte déclivité ou trop obstruées pour permettre raisonnablement le canotage ».

En réponse à une observation du sénateur Milne, je crois, il a été avancé qu'un pied d'eau ne permettait pas à un canot chargé de passer sans froter. Je suis instructeur certifié de canot en eau vive et comme je l'ai dit, l'année dernière, j'ai effectué un périple pancanadien de 8 000 kilomètres en solo. Croyez-moi, j'en ai vu des rivières peu profondes, étroites et obstruées, dont certaines sont désignées rivières du patrimoine canadien. Je peux déclarer sans équivoque que pour flotter, un canot normal avec deux adultes à bord n'a besoin que de 4 pouces ou 10 centimètres d'eau.

Les sports de pagaie et les activités connexes représentent une industrie de 1 milliard de dollars, sans parler de leur valeur récréative et culturelle. La SNAP s'est associée à Mountain Equipment Coop, ou MEC, pour créer un mouvement de protection de la nature appelé The Big Wild, destiné à sensibiliser les gens et à financer des initiatives de conservation.

MEC estimates that one million of its three million members are paddlers. Thousands of white-water paddlers deliberately seek out rivers that are steep and obstructed. Their canoes are meant to be scraped; they are built for it. First Nations run canoes and motorboats up and down rapids on rivers that constitute the only feasible travel routes in some parts of the far north.

Is there a material difference between a foot of water and four inches? I think so. The less optimistic definition of navigable water would allow the Minister of Transport to deem most of thousands of smaller rivers and parts of larger ones as unnavigable and subject to obstruction by human works without due assessment of their impact on the right of public navigation and the environment.

Frankly, it is unacceptable that the NWPA contains no clear definition of navigability that recognizes the true nature of the use of our waterways.

Our time today and for these hearings is very limited. Over the past months, I have worked with many credible organizations that will not likely have the chance to be heard. However, I do expect that you will hear much from other witnesses about the flawed policy process, the lack of consultation, the discretionary authorities granted to the minister, and the increased risk that environmental assessments will not be done.

This information should allow your committee to recommend that the government should not wait five years to evaluate the NWPA. Rather, the government should immediately begin an open and comprehensive process of consultation with all stakeholders to develop orders and regulations under the NWPA that will protect the public right of navigation, including Aboriginal treaty rights, and the environmental integrity of our waterways.

**The Chair:** Thank you, Mr. Morrison. That is a very interesting statement.

**Terri-Lee Reid, Conservation Researcher, Canadian Wildlife Federation:** It is a great pleasure for us to be here this evening. I would like to start just by giving a brief introduction about the Canadian Wildlife Federation.

It is one of Canada's oldest and largest wildlife conservation organizations. We represent approximately 300,000 supporters across the country. For more than 45 years, we have been encouraging the sustainable use of Canada's natural resources and the conservation of wildlife populations and their habitats.

We have a few concerns regarding the Navigable Water Protection Act amendments as they were seen in the Budget Implementation Act of 2009, Bill C-10. One of our concerns lies with the government being granted the authority to classify a class of works and a class of navigable waters that would be exempt from the approval process found in the Navigable Waters

MEC estime que le tiers de ses trois millions de membres sont des pagayeurs. Des milliers de canoéistes d'eau vive recherchent précisément les rivières à forte déclivité comportant des rapides. Leurs canots sont faits pour frotter. Dans le Grand Nord, les Autochtones descendent et remontent des rapides en canots et en bateaux à moteur, car ces cours d'eau constituent souvent la seule voie de communication.

Existe-t-il une réelle différence entre un pied d'eau et quatre pouces d'eau? Je le crois. La définition moins optimiste d'eau navigable permettrait au ministre des Transports de déclarer que la plupart des milliers de petites rivières et que certains tronçons de grandes rivières ne sont pas navigables et peuvent par conséquent être obstrués par des ouvrages dont il ne serait pas nécessaire d'évaluer les incidences sur le droit public de naviguer ou sur l'environnement.

Franchement, il est inadmissible que la LPEN ne contienne aucune définition claire de la navigabilité qui tienne compte de la véritable utilisation qui est faite de nos voies d'eau.

Le temps dont nous disposons aujourd'hui et dans le cadre de ces audiences est fort limité. Au cours des derniers mois, j'ai travaillé avec des organisations tout à fait dignes de foi, mais qui n'auront probablement pas l'occasion d'être entendues. J'espère toutefois que vous aurez la possibilité d'entendre d'autres témoins vous parler du processus stratégique vicié, du manque de consultation, des pouvoirs discrétionnaires octroyés au ministre et du risque accru que l'on omette de procéder à des évaluations environnementales.

Ces informations devraient permettre au comité de recommander au gouvernement de ne pas attendre cinq ans avant d'évaluer la LPEN. Le gouvernement devrait lancer sur-le-champ un processus ouvert et exhaustif de consultation de tous les intervenants afin d'élaborer, en vertu de la LPEN, des ordonnances et des règlements destinés à protéger le droit public de naviguer, y compris les droits autochtones issus de traités, et l'intégrité environnementale de nos voies d'eau.

**Le président :** Je vous remercie, monsieur Morrison. C'était très intéressant.

**Terri-Lee Reid, chercheuse en conservation, Fédération canadienne de la faune :** Nous sommes très heureuses d'être ici ce soir. Je vais d'abord vous donner un bref aperçu de la Fédération canadienne de la faune.

La FCF est l'un des plus vieux et des plus grands organismes de conservation de la faune du pays. Elle représente 300 000 adhérents au Canada. Depuis plus de 45 ans, nous encourageons l'exploitation durable des ressources naturelles du pays et la conservation de sa faune et de son habitat.

Nous nous inquiétons beaucoup des modifications apportées à la LPEN par la Loi d'exécution du budget de 2009, le projet de loi C-10. L'une de nos craintes, c'est que le gouvernement s'accorde le pouvoir de catégoriser des ouvrages et des eaux navigables de façon à les exempter du processus d'approbation prévu par la Loi sur la protection des eaux navigables. La loi

Protection Act. Previously, the act called for all works impacting navigable waters to undergo an approval process and, consequently, a federal environmental assessment.

This amendment as proposed significantly reduces the waterways that will be protected under the act's approval process under the sole discretion of the Minister of Transport and the cabinet. The amendments as proposed provide no indication of alternative measures to protect Canada's water from these works, either individually or cumulatively, and this is unacceptable.

One of the purposes stated on Transport Canada's own website regarding the Navigable Waters Protection Program is protection of the environment. As such, any amendment should serve to strengthen or at least maintain environmental standards. By no means should they weaken them.

All streams, the large and the very small, combine to provide Canadians with the most essential element for life, and that is water. In coming years, Canada's water supplies and water quality will be facing negative impacts from climate change, pollutants and works of various kinds. To help protect Canada's water supplies, the Canadian Wildlife Federation would like to see the following changes to the amendments:

First, we would like to see clear, transparent and consistent criteria for what would make a class of works and a class of navigable waters exempt from the approval process.

Second, we would also like to see alternative measures of protection for any waterways exempted from the approval process.

Third, as a group, the many small waterways that may be exempt, are vital to Canada's water supplies, and while individually a single "work" exempt from the approval process may have minimal impact on the aquatic environment, the cumulative impact from many exempted waterways and/or works in a single watershed could have a profound negative impact. It is vital that tools to minimize the potential cumulative impact from works be incorporated on individual waterways and watersheds as a whole.

Fourth, we would also like to see the existing degree of public consultation on proposed works maintained. Right now, all proposed works impacting navigable waters must be published in the *Canada Gazette* and at least two local newspapers, providing ample opportunity for public notification and consultation. Under the proposed amendments, it would only be those proposed works that substantially interfere with navigation as determined by the Transport Minister that go in the *Canada Gazette* and one local newspaper. This change would result in many works proceeding with little to no public awareness and therefore little to no consultation.

**Stephen Hazell, Executive Director, Sierra Club of Canada:** Thank you for the opportunity to appear before the committee this evening. I represent the Sierra Club, and I thought it might be useful to point out that, some years ago, I was the director of

actuelle exige que tout ouvrage ayant un impact sur les eaux navigables fasse l'objet d'un processus d'approbation et donc d'une évaluation environnementale fédérale.

Les modifications proposées réduisent considérablement le nombre de cours d'eau protégés par la loi et les remet à la seule discrétion du ministre des Transports et du cabinet. Les modifications ne semblent pas envisager d'autres mesures individuelles ou globales pour protéger les eaux canadiennes de ces ouvrages, ce qui est inacceptable.

L'un des objectifs du programme de protection des eaux navigables, qui figurent sur le site Web de Transports Canada, est la protection de l'environnement. Toute modification devrait renforcer ou du moins maintenir les normes environnementales, et non s'en éloigner.

Tous les cours d'eau, du plus grand fleuve au plus petit ruisseau, fournissent aux Canadiens l'élément le plus essentiel à la vie, l'eau. Dans les prochaines années, les réserves d'eau et la qualité de l'eau au Canada ressentiront les effets négatifs des changements climatiques, de la pollution et des ouvrages de toutes sortes. Pour protéger les ressources en eau du Canada, la Fédération canadienne de la faune aimerait qu'on apporte les modifications suivantes à la loi :

Premièrement, nous aimerions qu'il y ait des critères clairs, transparents et cohérents pour l'exemption d'une catégorie d'ouvrages ou de cours d'eau du processus d'approbation.

Deuxièmement, nous souhaitons qu'il y ait d'autres mesures de protection pour les cours d'eau exemptés de la procédure d'approbation.

Troisièmement, nous croyons que toutes les petites voies navigables sont essentielles à l'approvisionnement en eau du pays; l'exemption d'un seul ouvrage du processus d'approbation n'a peut-être qu'un effet minime sur l'environnement aquatique, mais l'effet cumulatif de l'exemption de nombreux cours d'eau ou ouvrages dans un même bassin versant pourrait avoir un impact négatif profond. Il est essentiel d'inclure des outils pour réduire le plus possible les effets cumulatifs potentiels des ouvrages sur des cours d'eau donnés et les bassins dans leur ensemble.

Quatrièmement, nous aimerions que l'on maintienne le nombre actuel de consultations publiques sur les projets d'ouvrages. Actuellement, tous les projets d'ouvrages qui gênent la navigation doivent être annoncés dans la *Gazette du Canada* et au moins deux journaux locaux, ce qui donne amplement l'occasion de divulguer des renseignements et de mener des consultations. Selon les modifications proposées, seuls les ouvrages qui, selon le ministre des Transports, gênent considérablement la navigation seraient annoncés dans la *Gazette du Canada* et un journal local. Cette modification ferait en sorte que des ouvrages seraient construits presque à l'insu du public et sans guère de consultation.

**Stephen Hazell, directeur général, Club Sierra du Canada :** Je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de m'adresser à vous ce soir. Je représente le Club Sierra et je pense qu'il est utile de mentionner qu'il y a quelques années, j'étais directeur des

regulatory affairs for the Canadian Environmental Assessment Agency at the time that many of the regulations under CEAA were developed.

The focus of my presentation is on the impact of the amendments to the Navigable Waters Protection Act on the federal role with respect to environmental assessment. Sierra Club contends that these amendments appear to be part of a much larger agenda that is likely to have three outcomes: the first is to eliminate legal obligations to carry out federal environmental assessments; the second is to concentrate more discretionary authority in the hands of the Environment and Transport Ministers; and the third is to reduce public participation in environmental assessment.

What is environmental assessment? Why should we care about it? Environmental assessment is really just a tool to inform decision makers on the environmental impacts of projects. Why do we do this? We do this to achieve sustainable development. Without environmental assessment going on, it is likely that you will get bad projects or that you will not identify mitigation measures that might reduce the impacts of projects that you do want to proceed. In my view, sustainable development simply is not possible in the absence of information that environmental assessments provide. I want to emphasize that environmental assessment is just a tool to provide information. It is not a decision-making process. It is an information-gathering and dissemination process designed to assist decision makers.

Our argument is that when you do not do an environmental assessment, you are, as a decision maker, blinding yourself to the possible environmental effects. You are assuming that you know what is right, and sometimes you do.

Most of the environmental assessments under CEAA, roughly 99 per cent of them, are called screenings, and these typically take a very short period of time to carry out. The ones that attract most public attention are the big ones, the joint pound reviews and some comprehensive studies.

These amendments to the Navigable Waters Protection Act authorize the Governor-in-Council authority to regulate and the Minister of Transport the authority to order that certain bridges, dams and other obstructions to navigation do not require a permit and, thus, do not require a federal environmental assessment.

The extraordinary powers provided to the Minister of Transport to order the exemption of projects from NWPA permit requirements is not limited to minor projects or works. The particular clause that provides the Minister of Transport with these powers under section 13, I believe, is really one of the most egregious features of the act. I want to underline that.

For example, the Minister of Transport could order the exemption of major projects such as the proposed highway bridge across the Ottawa River connecting Ottawa to Gatineau. Some of

affaires réglementaires à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, soit à l'époque où ont été pris bon nombre des règlements découlant de la LCEE.

Mon exposé concerne principalement l'impact des modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables sur le rôle du gouvernement fédéral quant aux évaluations environnementales. Le Sierra Club soutient que ces modifications semblent être motivées par un objectif plus vaste visant à obtenir les trois résultats suivants : premièrement, éliminer l'obligation légale du gouvernement fédéral d'effectuer des évaluations environnementales; deuxièmement, accorder davantage de pouvoirs discrectionnaires au ministre de l'Environnement et au ministre des Transports; et troisièmement, réduire la participation du public dans les évaluations environnementales.

Qu'est-ce qu'une évaluation environnementale? Pourquoi devrions-nous nous en préoccuper? L'évaluation environnementale est tout simplement un outil destiné à informer les décideurs de l'impact de projets sur l'environnement. Pourquoi effectuer des évaluations environnementales? Pour assurer le développement durable. Sans évaluation environnementale, il y aurait peut-être des projets néfastes pour l'environnement et l'on ne pourrait pas établir de mesures d'atténuation pour réduire les effets négatifs des projets que l'on veut entreprendre. À mon avis, le développement durable est tout simplement impossible sans les informations que fournissent les évaluations environnementales. Je tiens à souligner que l'évaluation environnementale n'est qu'un outil destiné à fournir de l'information. Ce n'est pas un mécanisme décisionnel. C'est un processus de collecte et de diffusion de renseignements destiné à aider les décideurs.

Nous soutenons que lorsque les décideurs écartent cet outil, ils ferment les yeux sur les effets possibles sur l'environnement. Ils présument qu'ils savent ce qu'il convient de faire, et c'est parfois le cas.

La plupart des évaluations environnementales effectuées en vertu de la LCEE, c'est-à-dire environ 99 p. 100, sont des examens préalables qui peuvent être effectués en un court laps de temps. Ceux qui attirent le plus l'attention du public sont les plus importants, soit les examens conjoints et les études approfondies.

Ces modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables accordent au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer et au ministre des Transports celui d'ordonner que certains ponts, barrages et autres ouvrages qui gênent la navigation fassent l'objet d'une exemption de permis et, par conséquent, d'une exemption d'évaluation environnementale fédérale.

Le pouvoir extraordinaire conféré au ministre des Transports d'ordonner que certains projets soient exemptés de l'exigence d'un permis en vertu de la LPEN n'est pas limité aux petits projets ou ouvrages. L'article 13, qui confère ce pouvoir au ministre du Transport, est sans doute l'un des éléments les plus déplorables de la loi. Je tiens à le souligner.

Le ministre des Transports pourrait, par exemple, ordonner que soient exemptés de grands projets comme celui du pont routier de la rivière des Outaouais, qui va relier Ottawa à

you with a little local knowledge have heard of the proposed Kettle Island Bridge which goes across a protected area, a unique ecosystem in the middle of the Ottawa River. It is the largest ecosystem in the Ottawa River, and a bridge is being proposed to be built over that. If Transport Minister John Baird wanted to, at the appropriate time, he himself, without consulting his colleagues or anybody else, could say, "We do not need an NWPA permit for that; therefore we do not need an environmental assessment. Bob's your uncle; let 'er go, boys." This is obviously a major concern for us.

Transport Minister Baird has justified the amendments on two grounds. One is they will facilitate economic stimulus projects, but the fact is that most delays in funding projects out of the 2008 budget were completely unrelated to environmental assessment issues. Second, he has justified the amendments on the basis that they will eliminate red tape such as overlap and duplication with provincial environmental assessment processes. This is not true, as my colleague has suggested.

The NWPA is the most important trigger for federal environmental assessment and in some cases is the only trigger for any environmental assessment, federal or provincial. Sierra Club has done something I do not think anybody else has done, including the Transport officials. We actually looked at the environmental assessment registry. We looked at all those assessments that are triggered by the Navigable Waters Protection Act. We selected those for which the NWPA trigger is the only trigger, that is, not triggered by the Fisheries Act and not triggered by the fact that it is occurring on Aboriginal lands. There were no other federal triggers, and no other provincial assessment occurring, and that information is provided in quite a convenient way in the registry which is online for anybody to see.

What did we find? We found that nine out of sixty-five hydro-electronic projects and dams were only triggered by the NWPA. We found that 107 out of 173 bridge and culvert projects were only triggered by the Navigable Waters Protection Act. That means roughly 115 or 120 projects that are currently being assessed under CEAA would not be assessed under the amendments to NWPA. I have had a chance to look at these and, in my opinion, as a former regulator, very few of these projects deserve to be exempted from environmental assessment.

Why is this happening? How can it be that we can just approve these projects without the provinces getting involved? Many times we say, "Let the provinces look after it." The problem is that provincial laws vary. They are a dog's breakfast. They differ from province to province and have limited coverage of even major development projects. For example, the Ontario environmental assessment law does not even apply to private sector projects. It only applies to the public sector. Public sector projects, such as

Gatineau. Ceux d'entre vous qui connaissent un peu la région ont sûrement entendu parler du projet de construction d'un pont, à la hauteur de l'île Kettle, qui traverse une zone protégée, un écosystème unique au milieu de la rivière des Outaouais. C'est le plus grand écosystème de cette rivière, et on propose d'y construire un pont. S'il le voulait, le ministre des Transports, John Baird, pourrait dire au moment opportun et sans avoir consulté ses collègues ni personne d'autre : « Nous n'avons pas besoin d'un permis en vertu de la LPEN pour cela, alors nous n'avons pas besoin d'une évaluation environnementale, voilà tout. Allez-y, vous avez ma bénédiction. » C'est pour nous un grand sujet de préoccupation.

Le ministre des Transports justifie les modifications de deux façons. Premièrement, il dit qu'elles vont faciliter les projets de relance économique, mais en fait, la plupart des retards dans le financement des projets prévus dans le budget de 2008 n'ont absolument rien à voir avec les évaluations environnementales. Deuxièmement, il justifie les modifications en disant qu'elles vont éliminer les lourdeurs administratives telles que le double emploi avec les processus d'évaluation environnementale des provinces. C'est faux, comme mon collègue l'a mentionné.

La LPEN est l'élément déclencheur le plus important des dispositions de la LCEE et dans certains cas, elle est le seul mécanisme qui permette d'entamer une évaluation environnementale fédérale ou provinciale. Le Sierra Club a fait ce que personne d'autre n'a fait, selon moi, pas même les fonctionnaires du ministère des Transports. Nous avons examiné le registre d'évaluation environnementale. Nous avons fait un examen de toutes les évaluations rendues nécessaires par la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous avons choisi celles pour lesquelles le mécanisme de la LPEN est le seul qui se soit appliqué, c'est-à-dire celles qui n'ont pas été rendues nécessaires par le mécanisme de la Loi sur les pêches, ni par le fait qu'il s'agissait d'un territoire autochtone. Il n'y avait aucun autre mécanisme fédéral ni aucune autre évaluation provinciale, et l'on trouve cette information pratique dans le registre, que tout le monde peut consulter en ligne.

Nous avons découvert que neuf des 65 projets de centrales hydroélectriques et de construction de barrages, de même que 107 des 173 projets de construction de ponts et de ponceaux n'ont fait l'objet d'évaluations environnementales que grâce au mécanisme de la Loi sur la protection des eaux navigables. Cela veut dire qu'environ 115 ou 120 projets actuellement évalués en vertu de la LCEE ne le seraient pas selon les modifications à la LPEN. Après avoir examiné ces projets, je suis d'avis, en tant qu'ancien directeur des affaires réglementaires, qu'une minorité de ces projets devraient être exemptés d'une évaluation environnementale.

Pourquoi en est-il ainsi? Comment se fait-il que nous puissions simplement approuver ces projets sans que les provinces n'interviennent? Bien souvent, nous les laissons s'en occuper. Le problème, c'est que les lois provinciales varient. C'est un véritable fouillis. Elles diffèrent d'une province à l'autre et ont une portée limitée, même dans le cas des grands projets d'aménagement. Par exemple, la procédure d'évaluation environnementale de l'Ontario ne s'applique pas aux projets du secteur privé; elle ne vise que les

recent nuclear power plants, are so frequently exempted from the environmental assessment rules that Ontario's law has long been referred to as the environmental exemption act. The process in British Columbia exempts new highways less than 20 kilometres in length and power projects less than 50 megawatts in electricity produced. You can imagine the amount of environmental harm that you can cause with a 19-kilometre highway through a wetland.

In some cases, federal and provincial EAs are required for the same project. I want to concur with my colleague, Mr. Morrison, that since the late 1980s there have been prodigious efforts by Conservative and Liberal federal governments to ensure that these processes are harmonized so you do not have independent federal and EA reviews as we did for the Oldman Dam and as we did for the Rafferty-Alameda projects in the mid-1980s. That problem has been looked after, in my view completely looked after, and it is just a convenient device to help deliver on the government's agenda, in my opinion.

What has been happening most recently to ensure harmonization? The current government established the Major Projects Management Office, under Natural Resources Canada. Minister Lunn, when he was Minister of Natural Resources, established that. That office is designed to facilitate major projects through the federal system. A lot of money is being spent on this and you have not heard much about that from Minister Baird recently I do not believe.

The NWPA amendments are one attack on the federal environmental assessment system. The other set of attacks — if I can use that term, it is a bit aggressive I know — was exclusion lists and adaptation regulations that were gazetted in March of this year. These were regulations issued under the authority of Minister Prentice as Minister of the Environment. One set of regulations removes the requirement for federal environmental assessment on an anticipated 2,000 projects under the Building Canada Plan.

The other set of regulations, the adaptation regulations, authorize substitution of provincial environmental assessment processes for federal ones for those Building Canada projects that are not excluded under the exclusion list regulations.

Last week Sierra Club, represented by Ecojustice, launched an application under the Federal Court Act arguing that both these regulations are illegal. The one point I wanted to make is with respect to the adaptation regulations. These are the most egregious regulations in that they purport to amend the Canadian Environmental Assessment Act itself and this is the so-called "Henry VIII clause." We think this is something that this group should be particularly concerned about. They are called the adaptation regulations but, in effect, they amend the act. I thought that was Parliament's job.

projets du secteur public, comme les centrales nucléaires, et ces projets sont si souvent exemptés des règles d'évaluation environnementale que la loi ontarienne est depuis longtemps surnommée la loi de l'exemption environnementale. La procédure applicable en Colombie-Britannique exempte les nouvelles routes de moins de 20 kilomètres de longueur et les centrales hydroélectriques de moins de 50 mégawatts des évaluations environnementales. On peut imaginer tout le tort causé à l'environnement par une autoroute de 19 kilomètres qui traverse une zone humide.

Dans certains cas, des évaluations environnementales (EE) fédérales et provinciales sont requises pour le même projet. J'abonde dans le sens de mon collègue, M. Morrison, c'est-à-dire que depuis la fin des années 1980, les gouvernements conservateurs et libéraux ont fait des efforts remarquables pour harmoniser les processus afin d'éviter les évaluations fédérales et provinciales menées en parallèle — comme ce fut le cas pour le barrage de la rivière Oldman et les projets Rafferty-Alameda au milieu des années 1980. Les gouvernements se sont attaqués au problème et, à mon avis, ils l'ont même enrâyé, ce qui me porte à croire que le gouvernement s'en sert maintenant comme prétexte pour faire avancer son programme.

Plus récemment, qu'a-t-on fait pour assurer l'harmonisation? Le gouvernement actuel a créé le Bureau de gestion de grands projets, qui relève de Ressources naturelles Canada. C'est l'honorable Gary Lunn qui l'a mis sur pied lorsqu'il était ministre. Le bureau a été conçu pour simplifier l'examen des grands projets par l'administration fédérale. On y affecte beaucoup de fonds, mais le ministre Baird n'en a pas beaucoup parlé récemment, si je ne m'abuse.

Les modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables constituent une attaque contre le processus fédéral d'évaluation environnementale. Les autres attaques — si je puis me permettre d'utiliser ce terme, car je sais qu'il est relativement fort — sont le Règlement sur la liste d'exclusion et le Règlement d'adaptation qui ont été publiés dans la Gazette en mars dernier. Ces règlements ont été adoptés sous l'autorité de l'honorable Jim Prentice, le ministre de l'Environnement. Le premier règlement exempté d'une évaluation environnementale fédérale les quelque 2 000 projets prévus dans le cadre de Chantiers Canada.

Le Règlement d'adaptation, quant à lui, autorise le remplacement du processus provincial d'évaluation environnementale par le processus fédéral en ce qui concerne les projets de Chantiers Canada qui ne sont pas exclus par le Règlement sur la liste d'exclusion.

La semaine dernière, le Club Sierra, représenté par Ecojustice, a déposé une requête en vertu de la Loi sur les Cours fédérales contestant la légalité de ces deux règlements. Je tiens à parler du Règlement d'adaptation; il est le plus radical puisqu'il vise à modifier la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Il s'agit là de la « clause dite Henri VIII ». Le comité devrait particulièrement s'y intéresser, car bien que l'on l'appelle un règlement d'adaptation, il modifie la loi. Or, je croyais que c'était là une responsabilité du Parlement.

The third piece of evidence with respect to the elimination of federal environmental assessment requirements, is a proposal that the government has been circulating internally for a replacement statute to the Canadian Environmental Assessment Act. My information is based on a presentation deck that was given to the Canadian Environmental Assessment Agency in late January. The point I want to make is there is a huge change proposed. However, the main point I want you to understand is that the bill would, in effect, give the Minister of the Environment virtually unfettered discretion to decide whether any environmental assessment is required. That is the minister could basically say, "We are not going to have any environmental assessments federally any more. The provinces own the resources; we are going to basically let them do the job."

**The Chair:** You are doing a great job and we are all listening carefully. You seem to be hurrying a bit. Take your time; we are here to listen.

**Mr. Hazell:** I am close to being finished.

**The Chair:** Do not feel you have to beat the clock.

**Mr. Hazell:** Thank you for that.

This document — I have it with me but it is not included with my package — is enjoying wide circulation.

On March 19, when Minister Prentice brought forward this package of regulations to which I just alluded, he stated that the proposed bill replacing CEAA would be brought forward to Parliament in the next two years. It seems there has been some backing off from that legislative proposal. Who knows where it is at, but certainly it had reached the stage where they were briefing officials in the Canadian Environmental Assessment Agency itself as to what was coming. That briefing was done, as I say, in late January of this year.

There are three pieces of evidence that really point towards the government's desire to eliminate environmental assessment requirements federally. Why would the government want to do that? I will speculate just briefly. I believe the government's view is that provincial governments should have exclusive authority for assessing the environmental effects of development projects, and what is the federal government's business in this anyway?

That is a rational position to take based on one's understanding of how the federation should work. It does, unfortunately, ignore the fact that under the Constitution there are certain authorities given to the federal government. There is the exclusive legislative authority with respect to navigable waters, the exclusive legislative authority with respect to fisheries, the authority with respect to migratory birds, which is not exclusive, but there is a number of other heads of power. These are federal responsibilities. They cannot be delegated short of a constitutional amendment.

To the extent that the federal government has any residual authority with respect to assessing the environmental effects of development projects, it seems to be the view of the government that federal ministers, and by extension the Prime Minister's office, must have complete discretion as to whether or

La troisième preuve de l'élimination des exigences fédérales en matière d'évaluation environnementale est une proposition de loi, qui remplacerait la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, qu'a fait circuler à l'interne le gouvernement. Les renseignements proviennent d'un exposé qui a été fait vers la fin janvier à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Il s'agit là d'une énorme modification, et je tiens surtout à vous faire comprendre que le projet de loi donnerait au ministre de l'Environnement une discrétion quasi-totale quant à la nécessité d'une évaluation environnementale. Ainsi, le ministre pourrait tout simplement décider qu'à partir de maintenant, on ne fera plus d'évaluations environnementales fédérales, puisque les provinces détiennent les ressources pour les effectuer. Le gouvernement fédéral leur en laisserait donc la responsabilité.

**Le président :** Votre témoignage se déroule très bien, et nous sommes tous bien attentifs. Vous semblez vous dépêcher. Prenez votre temps; nous sommes ici pour vous écouter.

**M. Hazell :** J'ai presque terminé.

**Le président :** Rappelez-vous que ce n'est pas une course contre la montre.

**M. Hazell :** D'accord.

Ce document — j'en ai un exemplaire, mais il n'est pas inclus dans les documents que je vous ai fournis — est largement distribué.

Le 19 mars, lorsque le ministre Prentice a présenté les règlements auxquels je viens de faire allusion, il a déclaré que le projet de loi qui remplacerait la LCEE serait déposé au Parlement dans les deux prochaines années. Il semble qu'il y ait eu un certain désistement par rapport à cette proposition législative. Nous ne savons pas où en sont rendues les choses, mais il ne fait aucun doute que les fonctionnaires de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale en ont été informés. De fait, comme je vous l'ai dit, cette séance d'information a eu lieu vers la fin janvier 2009.

Il y a trois choses qui portent à croire que le gouvernement souhaite éliminer les exigences fédérales en matière d'évaluation environnementale. Pourquoi? Laissez-moi me pencher là-dessus brièvement. Selon moi, le gouvernement estime que les provinces détiennent l'autorité exclusive d'évaluer l'impact environnemental des projets de développement. Le gouvernement fédéral ne se sent aucunement concerné.

C'est une position logique si l'on se base sur l'idée générale du fonctionnement d'une fédération. Malheureusement, cela fait abstraction de certains pouvoirs conférés au gouvernement fédéral par la Constitution. Il a notamment la compétence législative exclusive en ce qui a trait aux eaux navigables et aux pêches, ainsi que des pouvoirs partagés quant aux oiseaux migrateurs. Il y a également d'autres rubriques de compétence. Ce sont là des responsabilités fédérales. Elles ne peuvent pas être déléguées sauf par voie de modification constitutionnelle.

Dans la mesure où le gouvernement fédéral a une compétence non attribuée pour évaluer l'impact environnemental des projets de développement, il semble estimer que les ministres fédéraux — et par extension le Cabinet du Premier ministre — doivent avoir l'entière discrétion pour décider s'il faut mener une

not any environmental assessment is to be conducted. This takes us back to the early 1980s. We have had environmental rules in place. The environmental assessment review process guidelines order-in-council was brought in when Mr. Caccia was Minister of Environment in the Trudeau government, so it goes back some ways. That was succeeded by the Canadian Environmental Assessment Act in 1992.

It takes us back a long way and at Sierra Club of Canada we profoundly disagree with this approach. The human destruction of the life-supporting capacity of the biosphere and the increasing risk of global climate chaos caused by greenhouse gas emissions is the most important issue of the 21st century in my opinion. That any national government would deliberately throw away key tools to address these critical issues is, in my view and the view of Sierra Club of Canada, irresponsible.

I want to say that I have had discussions with Nature Canada about my brief and they wish to endorse the Sierra Club's view. They are alarmed by this attack on federal environmental assessment law.

I wanted to mention that I have a few thoughts for the committee in terms of where you go from here. In an ideal world we would like the government itself to introduce legislation into the House of Commons, repealing sections 5 and 13 of the Navigable Waters Protection Act. I appreciate that is probably unlikely, but nonetheless it would be great if this Senate committee could recommend that. The other approach would be to bring forward a bill in the Senate — perhaps a private member's bill — that could seek to repeal these egregious sections of the NWPA.

This is perhaps one you have not heard before: there is a so-called five-year parliamentary review of the Canadian Environmental Assessment Act coming up in the fall I think. This review is written into the act, it is required to be done. One thing this committee could recommend is that the implications of these Navigable Waters Protection Act amendments for federal environmental assessment be included in that five-year review. You could express your concern about what is going on with this bill by saying to Minister Prentice — I think it is the House of Commons committee that will probably get it — the parliamentary committee that gets to review the Environmental Assessment Act should have a good look at what is happening with the NWPA. That will be one way to continue the work on this.

Those are all my comments.

**The Chair:** Thank you, sir. Your comments are very helpful indeed.

That is it from the witnesses directly. Now we will go to the question period and we have the deputy chair, Senator Mitchell.

**Senator Mitchell:** I have just one point of clarification. I think each of you addressed this in one way or another. It is true, therefore, that, in a large proportion of the cases, the only way that you get to an environmental assessment is by the trigger of a NWPA assessment; is that right?

évaluation environnementale. Cela nous ramène au début des années 1980. Des règles environnementales avaient alors été mises en œuvre. Le Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement a été promulgué lorsque M. Caccia était ministre de l'Environnement sous le gouvernement Trudeau, ce qui remonte à il y a fort longtemps. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) a par la suite suivi en 1992.

Cette approche est un grand pas vers l'arrière, et le Club Sierra du Canada s'y oppose fermement. La destruction de la capacité biologique de la biosphère par les activités humaines et le risque croissant d'un chaos climatique mondial causé par les gaz à effet de serre sont les enjeux les plus importants du XXI<sup>e</sup> siècle, à mon avis. Le Club Sierra du Canada et moi sommes d'avis qu'un gouvernement national agit de façon irresponsable lorsqu'il se débarrasse délibérément des moyens-clés de lutte contre ces fléaux.

J'aimerais souligner que j'ai discuté avec Nature Canada de mon mémoire, et l'organisme souscrit au point de vue du Club Sierra. Il est alarmé par cette atteinte portée à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

J'ai maintenant quelques propositions à vous faire quant aux prochaines démarches. Dans un monde idéal, nous aimerions que le gouvernement dépose lui-même à la Chambre des communes un projet de loi visant à abroger les articles 5 et 13 de la Loi sur la protection des eaux navigables. Je suis conscient que c'est peu probable, mais j'invite néanmoins le comité sénatorial à le recommander. L'autre approche consiste à déposer au Sénat un projet de loi — un projet de loi émanant d'un député, peut-être — visant à abroger ces articles de la LPEN dont l'ignominie est flagrante.

Enfin, voici une proposition qui ne vous a peut-être pas encore été faite. À l'automne, il doit y avoir un examen parlementaire quinquennal de la LCEE. Cet examen est prévu par la loi; il faut le faire. Le comité pourrait notamment recommander que l'impact des modifications apportées à la LPEN en matière d'évaluation environnementale fédérale fasse l'objet de l'examen. Vous pourriez exprimer vos préoccupations quant au projet de loi en disant au ministre Prentice que le comité parlementaire chargé de l'examen de la LCEE — je crois que ce sera renvoyé à un comité de la Chambre des communes — se penche également sur la LPEN. Ce sera un moyen de poursuivre le travail.

Voilà qui met fin à ma déclaration préliminaire.

**Le président :** Merci, monsieur. Vos observations nous sont effectivement très utiles.

Les exposés des témoins étant terminés, nous passons à une série de questions. La parole est au vice-président, le sénateur Mitchell.

**Le sénateur Mitchell :** J'aimerais tout d'abord obtenir une précision. Chacun d'entre vous a parlé d'une façon ou d'une autre de la même chose. Est-ce donc vrai que dans la majeure partie des cas, la seule façon d'obtenir qu'une évaluation environnementale soit menée, c'est d'invoquer la LPEN?

**Mr. Hazell:** That is correct.

**Senator Mitchell:** A Minister of the Environment could not, in those cases, simply use his or her discretion to start an environmental assessment even if the Minister of Transport decided not to trigger it with an assessment of his or her own?

**Mr. Hazell:** Under the current act, there is discretionary authority on the part of the Minister of the Environment to order an environmental assessment, under certain circumstances. There are a number of sections that deal with this, so you have to deal with the language of each particular section of the act. The Minister of the Environment has a fair amount of authority to order an environmental assessment even in situations where the Navigable Waters Protection Act is not a trigger or there is no other federal trigger. There are certain circumstances where the minister could say, "Look, the national interest demands that the federal government do an environmental assessment." There are sections in the act that deal with that.

**Senator Mitchell:** There is still a big portion.

**Mr. Hazell:** This is under the current act. I am talking about the Canadian Environmental Assessment Act, not about the Navigable Waters Protection Act. I am talking about the Minister of the Environment's authorities under the Canadian Environmental Assessment Act.

**Senator Mitchell:** Thank you.

**Senator Banks:** Thank you all. It is nice to see you again, Mr. Hazell.

You have all referred to environmental assessments and the Canadian Environmental Assessment Act, but we are dealing with a specific piece of law here. It is an act that amended the Navigable Waters Protection Act, not the Canadian Environmental Assessment Act. Have I got that correct?

**Mr. Hazell:** Yes.

**Senator Banks:** Dealing with the matter of law before us, while I understand that "environmental assessment," as opposed to "Environmental Assessment", is related to this, what we are talking about here is the question of amendments which have been made under Bill C-10 to the Navigable Waters Protection Act, period. Have I got that right?

**Mr. Hazell:** Yes.

**Senator Banks:** Mr. Hazell, when you talked about a way forward perhaps being repealing sections 5 and 13, did you mean of Bill C-10 as opposed to of the Navigable Waters Protection Act? I am assuming that you did. That is, the bill of amendment.

**Mr. Hazell:** I am referring to the amendments to the Navigable Waters Protection Act, yes.

**Senator Banks:** Thank you.

**Mr. Morrison:** Since the bill has passed, I understand that it is now the new, amended Navigable Waters Protection Act.

**M. Hazell :** Oui.

**Le sénateur Mitchell :** Ainsi, dans ces cas-là, si par exemple le ministre des Transports décide de ne pas faire d'évaluation environnementale, le ministre de l'Environnement ne peut pas simplement exercer sa discrétion pour en exiger une tout de même?

**M. Hazell :** En vertu de la loi actuelle, le ministre de l'Environnement a un pouvoir discrétionnaire qui lui permet de prendre un arrêté pour que soit menée une évaluation environnementale dans certaines circonstances. Un certain nombre d'articles le permettent; il faut donc se pencher sur le libellé de chacune des dispositions. Le ministre de l'Environnement a beaucoup de latitude et peut exiger par arrêté une EE même si elle n'est pas justifiée par la LPEN ou un autre texte fédéral. Dans certains cas, le ministre peut dire que l'intérêt national exige que le gouvernement fédéral soit tenu d'effectuer une évaluation environnementale en raison de l'intérêt national. Certains articles de la loi le prévoient, d'ailleurs.

**Le sénateur Mitchell :** Il en reste encore une grande partie.

**M. Hazell :** C'est en vertu de la loi actuelle, c'est-à-dire la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et non de la Loi sur la protection des eaux navigables. Je parle des compétences du ministre de l'Environnement en vertu de la LCEE.

**Le sénateur Mitchell :** Je vous remercie.

**Le sénateur Banks :** Merci à tous d'être des nôtres aujourd'hui. Je suis heureux de vous revoir, monsieur Hazell.

Vous avez tous fait allusion aux EE et à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, alors qu'il est question d'un tout autre projet de loi. Il s'agit d'un projet de loi visant à modifier la Loi sur la protection des eaux navigables, et non la Loi canadienne de l'évaluation environnementale. Est-ce exact?

**M. Hazell :** Oui.

**Le sénateur Banks :** En ce qui a trait à la question de droit dont nous sommes saisis, je comprends bien que l'« évaluation environnementale » est liée à la Loi sur la protection des eaux navigables, mais il est ici question des modifications qui y sont apportées en vertu du projet de loi C-10, point final. Est-ce bien cela?

**M. Hazell :** Tout à fait.

**Le sénateur Banks :** Monsieur Hazell, lorsque vous parlez d'aller de l'avant en abrogeant les articles 5 et 13, voulez-vous dire le projet de loi C-10 plutôt que la LPEN? Je présume que vous parlez du projet de loi modificatif.

**M. Hazell :** Je fais effectivement référence aux modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables.

**Le sénateur Banks :** D'accord.

**M. Morrison :** Puisque le projet de loi a été adopté, il est maintenant question de la nouvelle loi, soit la Loi sur la protection des eaux navigables, telle que modifiée.

**Senator Banks:** As amended, yes; correct. I wanted to ensure that I understood that.

I will ask Mr. Hazell, Mr. Morrison and Ms. Reid, each of you; whether you think it is appropriate that there should be classes of navigable waters. Be as descriptive as you can. You have shown us pictures, Mr. Morrison, of waters which I presume are navigable since you navigated them. However, I have seen streams that are pretty steep going down the sides of hills that I would be hard pressed as a completely ignorant neophyte to say, "That is navigable." I have never tried it in a canoe, but do you agree there ought to be classes of flowing water — putting aside ditches, farm irrigation ditches, and so on? Do you agree there should be classes of navigability or should there be flowing water that is not deemed to be navigable water?

**Mr. Morrison:** That is a very interesting question. The answer off the top of my head is that flowing waters are more critical. Rivers go somewhere. They take toxic waste products to places, for example, that we do not want them to go. I think Mr. Osbaldeston gave the example of filling this room half full of water and closing that door and that would be considered navigable waters. That is a small pond or lake and does not go anywhere. I will not be as concerned about that as I would be with a small river.

Your question gets at two things: one is moving water, and the other is whether there should be a definition of "non-navigable waters" in the act. I feel strongly that the act itself should contain a definition of "navigable waters." In fairness to Mr. Osbaldeston, my sense from listening to him in both your committee and in the Standing Senate Committee on National Finance was that they are trying or have tried to define "navigable waters." If they spoke to the people that used those waters, they might get further along in their discussions, but it is not an easy task. I think this committee also alluded to the fact that they may be under resourced to do that. To do the kind of consultations that we are recommending would require a lot of time and resources, but we think it should be done.

The answer to your question is this: I think there should be a clear definition of "navigable waters" in the act. The other question — I think it was really two — is whether there should be then classes of water as well as works. We have not seen any definition or suggestion from the Department of Transport about what those classes might be. I think I have an open mind and I would be open to hearing what the rationale for different classes is, but at this point we have not heard anything that would justify having different classes of water. It appears — and Mr. Hazell alluded to this, too — that the government may be looking at different classes of water as a means of exempting certain works from the provisions of the NWPA and we are skeptical about the need for that.

**Senator Banks:** Do you have any general ideas of definitions to put forward?

**Le sénateur Banks :** Telle que modifiée, c'est exact. Je voulais être certain d'avoir bien compris.

Ma prochaine question s'adresse à tous les témoins. Croyez-vous qu'il faudrait établir des catégories d'eaux navigables? Veuillez donner le plus de détails possible. Monsieur Morrison, vous nous avez montré des photos de plans d'eau qui, je présume, sont navigables, puisque vous y avez navigué. Cependant, j'ai vu des ruisseaux descendant plutôt abruptement le long de collines. En tant que néophyte ignorant tout de l'hydrologie, je pourrais difficilement dire que c'est navigable. Je ne suis pas un spécialiste du canot, mais reconnaissez-vous qu'il y a diverses catégories d'eaux vives, excluant cependant les — fossés, les fossés d'irrigation des fermes, et ainsi de suite? Êtes-vous d'avis qu'il faut établir des catégories de navigabilité ou qu'il faut exclure une catégorie d'eaux vives des eaux navigables?

**M. Morrison :** C'est une excellente question. Ce qui me vient rapidement à l'esprit, c'est que les eaux vives sont les plus problématiques. Les rivières coulent et emportent avec elles des déchets toxiques à des endroits où nous ne voulons pas qu'ils soient transportés. Je crois que M. Osbaldeston a expliqué que si l'on fermait la porte et que l'on remplissait cette salle à moitié d'eau, elle serait considérée comme une eau navigable. Il s'agirait alors d'un petit étang ou un lac stagnant, ce qui me préoccupe moins qu'une petite rivière.

Votre question porte sur deux aspects : les eaux vives et la nécessité de définir les « eaux non navigables » dans la loi. Je suis convaincu qu'il faut inclure une définition des « eaux navigables » dans la loi. Pour être juste envers M. Osbaldeston, d'après ce que je comprends des propos qu'il a tenus devant votre comité et le Comité sénatorial permanent des finances nationales, les responsables du programme essaient ou ont essayé de définir l'expression « eaux navigables ». Leurs discussions avanceront peut-être s'ils consultent les utilisateurs de ces eaux, mais ce n'est pas une tâche facile. Je crois que vous avez également dit qu'ils manquent peut-être de ressources, et les consultations que nous recommandons requièrent beaucoup de temps et de ressources, mais sont essentielles.

La réponse à votre question est donc la suivante. Selon moi, il faut définir clairement ce que sont les « eaux navigables » dans la loi. Vous demandiez également — j'estime qu'il s'agissait de deux questions distinctes — s'il faut également des catégories de plans d'eau et d'ouvrages. Le ministère des Transports ne nous a pas fourni de définitions ou de propositions relatives à de pareilles catégories. Je n'ai pas d'opinion particulièrement arrêtée et je suis donc ouvert à entendre les raisons justifiant chaque catégorie, mais nous n'avons jusqu'à maintenant pas reçu de justifications à cet effet. Il semble — et M. Hazell y a également fait allusion — que le gouvernement envisage peut-être la création de diverses catégories d'eaux lui permettant d'exempter certains ouvrages des dispositions de la LPEN, et nous nous interrogeons sur le bien-fondé d'une pareille mesure.

**Le sénateur Banks :** Avez-vous de grands principes à nous proposer pour nous aider à les définir?

**Mr. Morrison:** As I mentioned in my statement, the traditional definition of “navigable waters” — and Mr. Osbaldeston mentioned it as well — is “able to float a canoe,” which has a lot of historical, cultural and practical trade significance in Canada. That is still a pretty good definition and, as I said, that only takes four inches of water. With the canoe that I paddled across Canada, loaded with camping gear and food, I was drawing about three inches of water and I was able to navigate 99 per cent of the way from the Atlantic Ocean to the Arctic Ocean with that criterion.

**Ms. Reid:** If there are classes of navigable waters and classes of works, it is important to ensure that they are determined in a clear, transparent way that would be open for public input.

**Senator Banks:** By way of determining what the definitions of them are; is that what you mean?

**Ms. Reid:** Yes, if there are criteria for what would make a class of works or a class of waters exempt from that approval process, to ensure that those are consistent and clear, transparent and open for public input.

**Mr. Hazell:** I would endorse the comments of both my colleagues. The other aspect that I am very concerned about is that it is one thing for the Governor-in-Council to have power to regulate classes of works and classes of waters. That is one thing, and we do not like that. However, it is another thing to give one minister the authority on a one-time-off basis to say, “I am creating a little class for the Kettle Island bridge so that it does not need a NWP permit and I can have a bridge across the Ottawa River in the east end rather than in the west end, which is my constituency. The east end folks can enjoy all that nice additional traffic from Gatineau but in the west end of the city we will be happy.” In the local Ottawa context, this is a very real issue.

**Senator McCoy:** I would just like to follow on Senator Banks’ questions. First, thank you, witnesses, for your excellent presentations. Key sections mentioned by the witnesses have been sections 5, 13 and I think there is one other section that comes into play, and that is under obstacles and obstructions. I am just looking for it. It is in section 14.1. That also excludes any minor work or minor water.

I would suggest — if you would care to confirm — that the effect of declaring a minor work or a minor water also removes it from the safety provisions of the act under Part 2: Obstacles and Obstructions.

**Mr. Hazell:** That is my understanding, senator. Yes.

**Senator McCoy:** My understanding is that you are also saying there are no criteria in the act to act as guidance. Parliament has not given the minister any constraints; the minister can be totally whimsical. It is whatever the minister states by order or the Governor-in-Council states by regulation.

**Mr. Morrison:** There does not appear to be anything in the amended act that would constrain him.

**M. Morrison :** Comme je l’ai mentionné tout à l’heure — et M. Osbaldeston en a également parlé —, l’expression « eaux navigables » désigne généralement des eaux dans lesquelles peut flotter un canot, une expression très chargée de sens dans le contexte historique, culturel et commercial du Canada. La définition conserve toute son actualité et, comme je l’ai dit, elle signifie qu’il ne faut que quatre pouces d’eau. Le canot — chargé de matériel de camping et de nourriture à bord duquel j’ai traversé le Canada à la pagaie — avait un tirant d’eau de trois pouces, ce qui ne m’a pas empêché de naviguer 99 p. 100 de la route menant de l’océan Atlantique à l’océan Arctique.

**Mme Reid :** S’il faut des catégories d’eaux navigables et d’ouvrages, il est important qu’elles soient élaborées dans le cadre d’un processus clair et transparent, avec l’aide du grand public.

**Le sénateur Banks :** Vous parlez d’un processus qui permettrait de s’entendre sur les définitions?

**Mme Reid :** Oui. Si les diverses catégories d’ouvrages ou de plans d’eau à exclure du processus d’approbation sont assorties de critères, il faut voir à ce qu’ils soient cohérents, clairs et transparents et à ce qu’ils tiennent compte de l’avis du public.

**M. Hazell :** Je souscris à ce que viennent de dire mes deux collègues. Par ailleurs, un autre aspect me préoccupe vivement. Le gouverneur en conseil a le pouvoir de réglementer les catégories d’ouvrages ou de plans d’eau, ce qui ne nous pose pas de problème. Cependant, le fait de conférer au ministre le pouvoir de créer, par exemple, une catégorie unique pour le pont de l’île Kettle de manière à ce qu’il ne soit pas nécessaire d’obtenir un permis en vertu de la LPEN permettrait de jeter un pont sur la rivière des Outaouais dans la partie Est plutôt qu’Ouest de la ville, là où se trouve la circonscription du ministre actuel. Les résidents de l’Est absorberaient alors tout le trafic supplémentaire en provenance de Gatineau, mais les gens de l’Ouest seraient tranquilles. Dans le contexte de la ville d’Ottawa, le problème est bien réel.

**Le sénateur McCoy :** J’aimerais seulement enchaîner sur les questions du sénateur Banks. Premièrement, je remercie tous les témoins de leurs excellents exposés. Les articles 5 et 13 sont ceux qui semblent poser problème et, si je ne m’abuse, il y en a un autre dans la partie Obstacles ou obstructions. Je suis en train de le chercher. Voilà! Il s’agit de l’article 14.1. Les ouvrages et les plans d’eau mineurs en sont également exclus.

À mon avis, si l’on déclare qu’un ouvrage ou qu’un plan d’eau est mineur, on l’exclut par le fait même des dispositions relatives à la sécurité en vertu de la partie 2 : Obstacles et obstructions. Pouvez-vous me dire si que ce que j’avance est exact?

**M. Hazell :** C’est bien là ce que je comprends, sénateur.

**Le sénateur McCoy :** Vous semblez également dire que la loi ne renferme pas de critères sur lesquels se baser. Le Parlement n’a pas imposé de contraintes au ministre; il est tout à fait libre d’agir à sa guise. L’arrêté du ministre ou le décret du gouverneur en conseil fait loi.

**M. Morrison :** Le texte modifiant la loi ne semble effectivement pas prévoir de mesures contraignantes.

**Senator McCoy:** Furthermore, there is no appeal, correct?

**Mr. Morrison:** That is my understanding.

**Senator McCoy:** Therefore we have set up a czar to determine what is, for example, a minor water.

**Mr. Morrison:** I think it is a statement that we should trust the minister implicitly and completely. I am not sure that is the way we normally operate in this kind of a parliamentary democracy.

**Senator McCoy:** It is my further understanding that Mr. Osbaldeston, who is the senior civil servant of the Navigable Waters Protection Program, who was here last Thursday, said he was looking to define “reasonably navigable water” and told us that a canoe could not float in one foot of water. Therefore, he presumably does not have the expertise; he would not have known what you are telling us tonight.

**Mr. Morrison:** I must confess that, when I heard him say that, I made the assumption that he was not a paddler.

**Senator McCoy:** Or that he had ever stepped into a canoe.

**Senator Milne:** He said paddlers would not want their canoes to get scraped on the bottom.

**Mr. Morrison:** When the voyageurs were paddling birch-bark canoes, they got out of their canoes into the water and unloaded them so they would never touch rocks if they could avoid it. However, today’s canoe is made out of kevlar and ABS plastic. People go out looking forward to scraping their canoes!

**Senator McCoy:** You would have certain other opinions on serpentine water and how wide waters must be. You do not need it very wide either, I should think. I am not a paddler, which is why I asked for pictures.

**Mr. Morrison:** I would be happy to take you out some time.

**Senator McCoy:** Are you sure? Be careful what you ask for.

I have a question for our chair. On Thursday, Mr. Osbaldeston testified that the minister had signed the orders under section 13 the night before. That would be the April 22, 2009. Therefore, those orders are now in existence, they are a matter of public information and they are required within three weeks to be made part of the public domain.

We asked for them to be supplied to the committee with alacrity, I think I said, and they were promised to us. Let me ask you, Mr. Chair, if our clerk has advised you whether we have received those.

**The Chair:** As a matter of fact, as agreed at the time — which was Thursday, April 23 — we put together a letter, incorporating all of the matters that were undertaken by those two gentlemen

**Le sénateur McCoy :** Qui plus est, la décision est sans appel, si je ne m’abuse?

**M. Morrison :** C’est vrai.

**Le sénateur McCoy :** Il revient donc à un autocrate de déterminer ce qu’est, par exemple, un plan d’eau mineur.

**M. Morrison :** Je crois que c’est une manière de dire qu’il faut faire entièrement confiance au ministre, mais je doute que soit la façon de faire habituelle d’un régime parlementaire démocratique comme le nôtre.

**Le sénateur McCoy :** Nous avons entendu jeudi dernier M. Osbaldeston, le gestionnaire du Programme de protection des eaux navigables. Il a dit qu’il cherchait à définir l’expression « plan d’eau raisonnablement navigable ». Selon lui, un pied d’eau n’est pas suffisant pour faire flotter un canot. Il n’est vraisemblablement pas un spécialiste en la matière; il ignore ce vous nous avez appris ce soir.

**M. Morrison :** Je dois vous avouer que, si je me fie à ses propos, j’ai supposé qu’il n’était pas un payateur.

**Le sénateur McCoy :** Ou qu’il n’a jamais mis les pieds dans un canot.

**Le sénateur Milne :** Il a déclaré que les payateurs ne veulent pas que leur canot talonne le fond.

**M. Morrison :** Lorsque les explorateurs se déplaçaient en canots d’écorce, ils en débarquaient et les délestaient pour éviter, si possible, qu’ils touchent le fond. Cependant, les canots d’aujourd’hui sont faits de kevlar et de plastique ABS. Les amateurs de plein air ne craignent plus de toucher le fond; ils en rêvent!

**Le sénateur McCoy :** Vous avez sûrement un avis sur les cours d’eau sinueux et sur la largeur d’un plan d’eau. Je présume qu’il peut être très étroit. Je ne suis pas un payateur, raison pour laquelle j’ai demandé à voir des photos.

**M. Morrison :** Je serais heureux de vous emmener en excursion un jour.

**Le sénateur McCoy :** En êtes-vous bien certain? Vous pourriez le regretter!

J’ai une question pour le président. Jeudi dernier, M. Osbaldeston a dit que le ministre avait signé les arrêtés en vertu de l’article 13 la veille, soit le 22 avril 2009. Les arrêtés sont donc une réalité et il faut qu’ils soient publiés dans les trois semaines.

Nous avons demandé à les obtenir au plus tôt, si je me souviens bien, et on a promis de nous les envoyer. Monsieur le président, la greffière vous a-t-elle informé de leur réception?

**Le président :** En fait, comme il a alors été convenu — le jeudi 23 avril —, nous avons rédigé une lettre dans laquelle étaient mentionnés tous les renseignements que ces deux personnes nous

and we have not received the materials yet. When we heard from you today, we asked them to hurry up and get the materials here and we are assured we will have them soon.

**Senator McCoy:** Soon.

**The Chair:** I normally do not come as a witness to answer questions, but I am trying to be very transparent as you know I always am.

**Senator McCoy:** You always are.

**The Chair:** Let us get on with the next question. Do you have other questions for the witness?

**Senator McCoy:** Yes, I do. I find it may be necessary for us to recall the witnesses and to ask their opinion, as Senator Banks was beginning to do, in terms of whatever those orders say. We are speculating without the benefit of their evidence, at least. Therefore, the very point you are making about transparency is almost impossible to have without that information.

I do have another question, though.

**The Chair:** Please ask it and we will go on to the next questioner.

**Mr. Morrison:** In fairness to Mr. Osbaldeston, he did say last week that he was trying to come up with objective criteria but that he had had some difficulty. In fact, he made a reference to having commissioned studies into it. Senators might want to ask for those studies to see what kind of information was in there.

As a former manager at the Treasury Board, mostly responsible for program management and accountability issues rather than policy issues, I can say that having objective criteria is very important to the success of a program. I would encourage them to do that.

**The Chair:** Thank you for that observation.

**Senator McCoy:** My next question is about consultation and public participation. We have established there is no appeal from a ministerial decision. The question that has come up is whether there is any advance notice, and that is another question.

However, I want to specifically ask each of these witnesses whether the Navigable Waters Protection Program, the Department of Transportation or the current Department of Transportation and Infrastructure ever invited you or your organization, specifically, for your opinion on any proposed or previously-implemented policy? Let us start with Mr. Hazell.

**Mr. Hazell:** I have been with Sierra Club three years or so. In that time, I do not believe we have been asked for an opinion on the matters before this committee today; on Navigable Waters Protection Act issues. I do not believe we have.

**Mr. Morrison:** I have been with the Canadian Parks and Wilderness Society on the board of the Ottawa chapter, and I am a former national trustee, and I am not aware of any attempt by the Department of Transport to consult CPAWS on this.

ont promis. Nous n'avons rien reçu jusqu'à maintenant. Lorsque vous nous l'avez rappelé aujourd'hui, nous leur avons demandé de se dépêcher et de nous transmettre les documents. On nous a répondu que nous allions les avoir bientôt.

**Le sénateur McCoy :** Bientôt?

**Le président :** Je ne réponds habituellement pas à des questions en tant que témoin, mais j'essaie de faire preuve de transparence, comme toujours.

**Le sénateur McCoy :** Tout à fait.

**Le président :** Poursuivons. Avez-vous d'autres questions à poser au témoin?

**Le sénateur McCoy :** Oui. À mon avis, il convient peut-être de rappeler les témoins et de leur demander leur avis quant au contenu des arrêtés, comme le sénateur Banks a commencé à le faire. À tout le moins, nous avançons des hypothèses sans savoir ce qu'il en est vraiment. Il est difficile d'être transparent quand on ne sait pas de quoi on parle.

J'ai une dernière question cependant.

**Le président :** Faites, je vous en prie, que je puisse céder la parole à un autre.

**M. Morrison :** Pour être juste envers M. Osbaldeston, il a effectivement affirmé la semaine dernière qu'il tentait d'élaborer des critères objectifs, mais que ce n'était pas chose aisée. En fait, il a dit avoir commandé des études à leur sujet. Je propose que vous demandiez à obtenir les rapports d'étude afin d'en savoir plus.

En tant qu'ancien gestionnaire au Conseil du Trésor, où j'étais principalement responsable de la gestion des programmes et des questions relatives à la reddition des comptes plutôt qu'à la politique, je suis bien placé pour dire que la réussite du programme dépend fortement de critères objectifs. J'encourage donc les responsables du programme à le faire.

**Le président :** Merci pour cette observation.

**Le sénateur McCoy :** La question suivante concerne la consultation et la participation du public. Nous avons établi que la décision ministérielle est sans appel. On a soulevé la question du préavis, mais c'est un tout autre débat.

J'aimerais toutefois demander à chacun des témoins si le Programme de protection des eaux navigables, le ministère des Transports ou le ministre actuel des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a déjà invité vos organisations respectives à donner leur avis sur une politique proposée ou déjà mise en œuvre? J'aimerais entendre en premier la réponse de M. Hazell.

**M. Hazell :** J'œuvre au sein du Sierra Club depuis trois ans environ. Pendant cette période, je ne me souviens pas d'avoir été invité à donner mon opinion sur ce qu'étudie le comité aujourd'hui, soit les questions ayant trait à la Loi sur la protection des eaux navigables. Je n'en garde aucun souvenir.

**M. Morrison :** Pour ma part, je siège au conseil de la division d'Ottawa de la Société pour la nature et les parcs du Canada et je suis un ancien gestionnaire national. Si le ministère des Transports a tenté de nous consulter à ce sujet, je n'en ai pas été informé.

**Ms. Reid:** There have been no attempts to solicit the Canadian Wildlife Federation, either, that I am aware of.

**Senator Spivak:** I am not even sure the public is aware of the import of this. One thing we were told in last week's presentation by Mr. Osbaldeston is that, unfortunately, because of various things like prorogation and election, they had to rush through these things without proper consultation. I believe that is what he said.

I think that is an important point, but my question really has to do with what I think is the most egregious thing about this legislation: the discretion of the minister. This is a question for Mr. Hazell and you could also comment.

I note that the legal process you are looking at has to do with the fact that varying regulations is not the same thing as an amendment to a bill. What is the legal status of the limits of a minister's discretion? How, simply by doing this quickly, can you hand such awesome authority to a minister? Can you comment on whether this is absolutely and entirely legal?

**Mr. Hazell:** I will attempt to answer. With respect to the discretionary authority of the Minister of Transport under the Navigable Waters Protection Act, there are other examples where ministers are given authority to make orders such as are included in the Navigable Waters Protection Act. I think of the Fisheries Act, for example. The Minister of Fisheries has large powers to issue orders with respect to stopping fishing seasons on this or that population of sockeye salmon. It is not that ministers should not have authority to issue orders. However, in this particular case, I do not think it is right. I just do not think that we should do that. There is no constitutional bar to it, and certainly you can write the Navigable Waters Protection Act in the way that it is written, and it is probably not unconstitutional to do that. I just think it is bad policy, and it is undemocratic.

**Senator Spivak:** My point is that by doing this, you are not amending but negating previous legislation. Never mind right, it does not even seem to me to be legal. I am sure that in many other countries you can just automatically do that, but here we have a body of law. I am probably one of the few people here who was present when the Canadian Environmental Assessment Act came into being under different governments, but mostly under Progressive Conservative governments.

**The Chair:** Do you have a question, senator?

**Senator Spivak:** Yes.

**The Chair:** Let us hear it, please.

**Senator Spivak:** Here is my next question.

**Mr. Hazell:** Could I respond?

**Senator Spivak:** You mentioned what the total amount might be in terms of the economic impact of recreational groups and so on and so forth. Do you know, once you count in Ducks Unlimited and the anglers and the fishers and all of those people, how many people would be impacted by this piece of legislation?

**Mme Reid :** Quant à la Fédération canadienne de la faune, on ne nous a pas contactés — du moins, que je sache.

**Le sénateur Spivak :** Je ne suis même pas certaine que le public en saisit bien l'importance. Lors de son témoignage la semaine dernière, M. Osbaldeston a dit notamment que pour diverses raisons comme la prorogation et les élections, il a malheureusement fallu préparer le dossier à toute vapeur, sans mener de réelles consultations. C'est ce qu'il a dit, si je me souviens bien.

Je crois que c'est un point important, mais ma question porte plutôt sur l'aspect le plus abject de cette loi, soit le pouvoir discrétionnaire sans limites du ministre. Ma question s'adresse à M. Hazell, mais les autres témoins peuvent faire des observations s'ils le veulent.

Je remarque que le processus juridique à l'étude est relié au fait qu'un changement à la réglementation n'est pas la même chose qu'un amendement à un projet de loi. Où s'arrête la capacité juridique d'un ministre quant à son pouvoir discrétionnaire? Comment peut-on conférer autant de pouvoir à un ministre en si peu de temps? Selon vous, est-ce en tous points légal?

**M. Hazell :** Je vais tenter de répondre. En ce qui a trait au pouvoir discrétionnaire du ministre des Transports en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, il n'est pas le seul ministre à être habilité à prendre de pareils arrêtés. Aux termes de la Loi sur les pêches par exemple, le ministre des Pêches a des pouvoirs élargis pour prendre des arrêtés mettant fin à la pêche du saumon rouge dans telle ou telle zone de pêche, par exemple. Rien ne s'oppose à ce que les ministres soient habilités à prendre des arrêtés. Cependant, dans ce cas précis, je ne crois pas que ce soit justifié et que ce soit la bonne voie. Il n'y a pas de limite constitutionnelle à conférer un pareil pouvoir et il est bien sûr possible de libeller la Loi sur la protection des eaux navigables comme elle l'est. Ce n'est probablement pas inconstitutionnel de le faire, mais je crois que c'est une mauvaise politique et qu'elle est antidémocratique.

**Le sénateur Spivak :** Ce que je veux dire, c'est que ce projet de loi ne modifie pas la loi existante; il la rend nulle. Qu'à cela ne tienne, le tout ne me semble pas être légal. Je suis certaine qu'il est possible de procéder ainsi dans beaucoup d'autres pays, mais au Canada, il faut respecter un ensemble de lois. Je suis probablement l'une des seules personnes ici qui était présente lorsque la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a pris forme sous divers gouvernements, mais surtout sous un régime progressiste-conservateur.

**Le président :** Avez-vous une question, cher collègue?

**Le sénateur Spivak :** Oui.

**Le président :** Allez-y.

**Le sénateur Spivak :** Voici ma prochaine question.

**M. Hazell :** Puis-je y répondre?

**Le sénateur Spivak :** Vous avez indiqué l'incidence économique sur les organisations de loisirs et ainsi de suite. Savez-vous combien de personnes seront touchées par la loi, si l'on tient compte des groupes comme Canards Illimités Canada, ainsi que des pêcheurs et d'autres intervenants?

**Mr. Morrison:** The economic impact is a little harder to get at. Some of the associations that I asked for figures did not have them. As I think was alluded to, awareness of this issue is still relatively low in the Canadian public. The media really have not picked up on too much of it. In terms of the number of people that would be directly impacted, whether they know it or not today, if you look at paddlers, you are looking at easily over a million. That is just canoe and kayak. If you are looking at hunting and fishing, the Ontario Federation of Anglers and Hunters is 100,000 alone, and those are members. Look at Aboriginal people. The Assembly of First Nations has 1 million people. The Assembly of First Nations is on the record with the House of Commons committee that met in February, the joint committee, as saying, "We are affected, we have not been consulted and this is unacceptable." Look at environmental groups. I think rural landowners should be very concerned, and there are many associations there. People are still getting up to speed. It was a bit of a shock that this legislation came bundled together with the Budget Implementation Act in February.

Going back to the House of Commons committee that reported in June of 2008, they did promise further consultations. I think that committee was admitting that they had more work to do. It is possible that they had only heard from the industry side and they intended to hear from the other side, but that never happened. People were expecting to have a chance to be heard, and they have not had that. The level of awareness is pretty low.

I would be very comfortable in saying there are at least three to four million people, by my informal count, who could be directly affected by this legislation, if you include Aboriginals, environmentalists, paddlers, hunters and fishers, rural landowners, and so on. There is an organization called the Canadian Rivers Network. If you go to a website called [Ispeakforcanadianrivers.ca](http://Ispeakforcanadianrivers.ca), you will see a listing of dozens of organizations down the right-hand margin who are supporters of this network and its opposition to the NWPA amendments. It is a pretty considerable list, and it is still growing.

**The Chair:** Just for your information, we have witnesses coming from those various groups, so we will be hearing their position.

**Senator Neufeld:** Thank you for presenting. I appreciate that. I have spent enough time in government to know that we always talk about the big bridges and the little creeks and do not get down to what we should be as talking about, which is what do we need to do to actually make it available so you can canoe in a way that is not completely unfettered but also have some development for the services that people need. It is hard to get the sweet balance, and I appreciate that.

I need to make a couple of statements first. I thought Mr. Destin was pretty reasonable in what he said when he came to both the Finance Committee, because I participate in that, and this one. He told us that the act had been written in 1882 and was

**M. Morrison :** Il est plus difficile de calculer l'incidence économique. Certaines des associations que j'ai consultées n'ont pas pu produire de chiffres. Comme on a pu comprendre, la majorité des Canadiens ne sont toujours pas au courant de la situation. Les médias n'en ont pas vraiment fait de cas. En ce qui concerne le nombre de personnes qui seraient directement touchées, qu'elles le sachent aujourd'hui ou non, les pagayeurs représentent facilement plus d'un million de personnes, et ce ne sont que les amateurs de canot et de kayak. Quant à la chasse et la pêche, la Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario regroupe à elle seule 100 000 membres. Il y a ensuite les peuples autochtones. L'Assemblée des Premières Nations représente un million de personnes. D'ailleurs, celle-ci a déclaré publiquement devant un comité de la Chambre des communes en février qu'elle était concernée, qu'elle n'avait pas été consultée et que c'était inacceptable. S'ajoutent à cela les groupes environnementaux. Je crois que les propriétaires ruraux, qui sont d'ailleurs représentés par de nombreuses associations, devraient être très préoccupés. Les gens sont encore en train de prendre connaissance du dossier. Ils ont été étonnés que la loi soit modifiée par la Loi d'exécution du budget déposée en février.

Le comité de la Chambre des communes qui a déposé son rapport en juin 2008 s'était engagé à poursuivre ses consultations. Je crois que le comité reconnaissait qu'il y avait encore du pain sur la planche. Il se peut qu'il ait seulement sondé le secteur industriel et qu'il avait l'intention de consulter d'autres intervenants. Or, de telles consultations n'ont jamais eu lieu. Les parties intéressées attendent toujours la possibilité de se faire entendre. Les Canadiens ne sont tout simplement pas au courant du dossier.

À mon avis, il y a aisément au moins de trois à quatre millions de personnes qui seraient directement touchées par la loi, dont les Autochtones, écologistes, pagayeurs, chasseurs, pêcheurs, propriétaires ruraux, et ainsi de suite. Sur le site [Web.ispeakforcanadianrivers.ca](http://Web.ispeakforcanadianrivers.ca) du réseau Canadian Rivers Network, on retrouve énumérées à la droite quelques douzaines d'organisations qui appuient le réseau et qui s'opposent aux modifications apportées à la LPEN. La liste est déjà longue et elle continue de grandir.

**Le président :** Sachez que nous entendrons bientôt des témoins de ces divers groupes et que nous aurons l'occasion de prendre connaissance de leur position.

**Le sénateur Neufeld :** Je vous remercie de vos exposés. J'œuvre au sein du gouvernement depuis suffisamment longtemps pour savoir que l'on parle toujours des grands ponts et des petits ruisseaux sans aborder les sujets essentiels, à savoir ce qu'il faut faire pour pouvoir circuler raisonnablement en canot, sans pour autant avoir une liberté totale, tout en permettant un certain développement afin d'offrir les services publics nécessaires. Il est difficile de trouver le juste équilibre, je le sais.

Je tiens d'abord à faire certaines déclarations. Je crois que M. Destin a été fort raisonnable dans ses propos, car je l'ai entendu ici et au Comité des finances, dont je suis également membre. Il nous a dit que la loi, adoptée en 1882, a été légèrement

amended once with a small amendment in the 1960s. In 1882, some of the provinces were not even part of Canada yet. Do you think they had it right that long ago for what we are living with today? Is there room for a rational way to look at some of these things, not just because of the years, but to really think about it? We need to actually do some of this. Mr. Destin is on record saying that they actually worked on this for 20 years within the ministries. That encompassed a number of governments, so you can hardly say that is politically driven, but they were having difficulty. Would you agree with me that there needs to be some changes to the Navigable Waters Protection Act to recognize the world that we live in today?

**Mr. Hazell:** Yes. Definitely, the act needs amendment.

**Mr. Morrison:** I would also agree that it needs updating. It is a question of how that is done in an open, transparent and consultative way. We would be happy to meet with Department of Transport officials to discuss that.

**Ms. Reid:** I would have to agree with what the other witnesses here have said. It needs to be done openly and transparently, and there needs to be a balance between economy and the environment, to ensure that the environment is not on the losing end.

**Leigh Edgar, Conservation Researcher, Canadian Wildlife Federation:** I agree with that as well. The situation today is much different than it was in the 1800s when this was originally written. One thing that has certainly changed is the traffic and the number of projects. These little tiny projects taken together cannot be forgotten. Balance is absolutely needed, but now is not the time to throw away the environmental safeguards that we have and that all Canadians benefit from.

**Senator Neufeld:** Exactly. I appreciate that. Somehow, we have to come to that. You and your various organizations, and I appreciate what you do, and the ministries and governments, whoever the government happens to be, have to come to some reasonable decision about how we move some of these things forward.

A remark was made that provincial environmental assessments are a dog's breakfast. I take a bit of umbrage at that, Mr. Hazell. I do not really think B.C.'s is a dog's breakfast. It is pretty bloody good. I live in B.C., I have lived in B.C. pretty well all my life, and I think British Columbians can make some pretty good decisions around their environment and actually do a pretty good job. I am not going to speak for any of the other provinces or territories because I am sure they can speak for themselves.

In fact, that was made a little bit more evident to me when you were asked whether anybody consulted with you folks over this from a federal level and the answer was no from all of you. I know in British Columbia we consult, we meet. As the previous Minister

modifiée dans les années 1960. En 1882, certaines des provinces actuelles ne faisaient même pas partie du Canada. Pensez-vous que les législateurs de l'époque ont pu prévoir les conditions actuelles? Peut-on aborder le dossier de façon logique en tenant compte de toutes les facettes, y compris le contexte moderne? Il faut le faire, cependant. M. Destin a déclaré publiquement que son organisation avait travaillé à ce dossier avec les ministères pendant 20 ans. Cette période a vu de nombreux gouvernements; on ne peut donc pas parler de manœuvre politique. Son organisation a néanmoins connu des problèmes. Reconnaissez-vous qu'il faut apporter des changements à la Loi sur la protection des eaux navigables compte tenu du contexte moderne?

**M. Hazell :** Oui. La loi doit certainement être modifiée.

**M. Morrison :** Je suis d'accord. Il faut la mettre à jour, mais de façon ouverte et transparente dans un contexte de consultation. Nous serons heureux de rencontrer des représentants du ministère des Transports pour en discuter.

**Mme Reid :** Je suis d'accord avec les autres témoins. Les modifications devraient être apportées de façon ouverte et transparente et il faut trouver le juste équilibre entre l'économie et l'environnement afin que l'environnement ne soit pas le perdant.

**Leigh Edgar, chercheur en conservation, Fédération canadienne de la faune :** J'abonde dans le même sens. La situation actuelle ressemble en rien à celle du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque la loi a été adoptée. Parmi les changements, il y a notamment le volume du trafic et le nom du projet. Tous ces petits projets réunis ne sont pas une quantité négligeable. Il faut absolument trouver un équilibre, mais ce n'est pas le moment d'éliminer toutes les mesures de protection environnementales actuelles dont bénéficient tous les Canadiens.

**Le sénateur Neufeld :** Tout à fait. Je vous comprends. C'est ce que nous devons viser. Vous-mêmes et vos diverses organisations, dont je reconnais le mérite du travail, ainsi que les ministères et gouvernements, quel qu'en soit la couleur, devez prendre des décisions raisonnables sur la façon de faire avancer le dossier.

Quelqu'un a dit que les évaluations environnementales provinciales, c'était du n'importe quoi. Je me formalise, monsieur Hazell. Je ne crois pas que les évaluations environnementales de la Colombie-Britannique soient du n'importe quoi. En fait, elles sont très bonnes. J'ai passé la plupart de ma vie dans cette province, j'y habite actuellement, et je crois que les résidents de cette province peuvent prendre de bonnes décisions concernant l'environnement et s'en tirent même plutôt bien. Je ne parlerai pas au nom des autres provinces ni des territoires, car je suis sûr qu'ils peuvent se défendre.

En fait, mon opinion a été confirmée lorsqu'on vous a demandé si vous aviez été consultés par le gouvernement fédéral. Vous avez tous répondu que non. Je sais qu'en Colombie-Britannique, nous tenons des rencontres et des

of Energy, I started the process of meeting with your groups on a yearly basis. Not everything 100 per cent, but we actually met with you and talked to you about issues in British Columbia.

I would say it is not a dog's breakfast. I would say it is probably a better system because I think it is important to get that input. To be honest, that is why I did it.

**Mr. Morrison:** If I may, senator, I think the CPAWS term was, we said that the act is variable in its application.

**Mr. Hazell:** That was kind of what I meant too.

**Senator Neufeld:** You would withdraw dog's breakfast, would you?

**Mr. Hazell:** No, I think I was within the strict confines of the phrase "dog's breakfast." The provincial environmental system processes vary enormously across the country so you never know what you will get from province to province. They are all different. There are many concerns with the British Columbia process and certainly colleagues at the West Coast Environmental Law Association or Ecojustice have noted them. I can share a briefing note that they provided to me that focused on B.C.'s system. There are some concerns with it. There are some good things too as well.

**Senator Neufeld:** We can sit here and argue for days about that.

**Mr. Hazell:** We could.

**Senator Neufeld:** I can get you all kinds of letters that say it works well. That is not what I am trying to do. I am trying to say in your response to your questions what I think are legitimate things. I actually do think British Columbia is pretty good. I am not a centralist. I do not think you have to come from Ottawa to actually develop things in British Columbia, or maybe for any other province. Maybe other provinces think differently, but I think there are some things that British Columbians are smart enough to do. You and I can agree to disagree on that, but so be it.

You used the example that hydro projects in British Columbia under 50 megawatts are exempt from environmental assessment, and I know that. I know that for a fact. However, they go through an extensive screening. They go through almost the same process. You know that as well as I do. There is a consultation process with Aboriginals and, if there are communities involved, with communities. That is the process we go through.

**The Chair:** Senator, I have to be even-handed around this table. I do not mind preambles to the questions — in Senator Milne's language, statements. There is a limit. You are not here as a witness. Every dog has its breakfast.

consultations. Lorsque j'étais ministre de l'Énergie, j'ai instauré des rencontres annuelles avec des groupes comme le vôtre. Je ne dis pas que tout était parfait, mais nous rencontrions vos groupes et nous parlions de questions propres à la Colombie-Britannique.

Ce n'est donc pas du n'importe quoi. Je dirais même que le système est meilleur, car il prévoit des consultations qui s'avèrent importantes. À vrai dire, c'est la raison pour laquelle j'ai instauré des consultations.

**M. Morrison :** Pardon, monsieur le sénateur, mais la Société pour la nature et les parcs du Canada a dit que l'application de la loi variait.

**M. Hazell :** C'est plus ou moins ce que je voulais dire.

**Le sénateur Neufeld :** Vous retirez donc vos propos?

**M. Hazell :** Non, je crois que « n'importe quoi » exprime bien, stricto sensu, ce que je voulais dire. Le système d'évaluation environnementale provincial varie énormément selon les provinces et donne des résultats imprévisibles. Chaque province a un système différent. Il y a bon nombre de préoccupations concernant le processus de la Colombie-Britannique, préoccupations qui ont d'ailleurs été relevées par la West Coast Environmental Law Association et Ecojustice. Je peux vous fournir une copie d'une note d'information de ces groupes qui porte sur le système de la Colombie-Britannique. Il existe des préoccupations, mais le système comporte également de bons éléments.

**Le sénateur Neufeld :** On pourrait s'y perdre en palabres à ce sujet.

**M. Hazell :** Effectivement.

**Le sénateur Neufeld :** Je pourrais vous fournir maintes lettres attestant le bon fonctionnement du système. Or, ce n'est pas mon intention. Je tente de répondre à votre question en indiquant les bons aspects. Je crois sincèrement que la Colombie-Britannique fait du beau travail. Je ne suis pas centraliste. Je ne crois pas qu'il incombe à Ottawa d'élaborer des projets pour la Colombie-Britannique ou une autre province. Il se peut que les autres provinces ne soient pas d'accord, mais j'estime que les résidents de la Colombie-Britannique sont suffisamment intelligents pour faire certaines choses. Vous n'êtes pas forcément du même avis. Soit.

Vous avez indiqué, à titre d'exemple, que les projets de construction hydroélectriques de moins de 50 mégawatts sont exemptés des évaluations environnementales en Colombie-Britannique. Je le sais pertinemment. Cependant, de tels projets font l'objet d'un examen approfondi qui se rapproche d'une évaluation. Vous le savez aussi bien que moi. On consulte les Autochtones et les collectivités concernées, s'il y a lieu. C'est le processus que nous suivons.

**Le président :** Sénateur, je dois veiller à l'application uniforme des règles. Je ne m'oppose pas aux préambules qui précèdent les questions, soit les déclarations, pour reprendre l'expression du sénateur Milne. Cependant, il y a des limites. Vous n'êtes pas ici en qualité de témoin. Chacun son tour.

**Senator Neufeld:** I would love to be a witness right now.

**The Chair:** Try to keep the questions crisp and do your duty to your region.

**Senator Neufeld:** Okay. We have heard the other example of creeks that actually dry up for a good part of the year that can actually be classed as navigable water under the present act. Do you think it is fair that a minister should be able to exempt those from actually going through that process?

**Mr. Morrison:** To exempt what, dry creeks?

**Senator Neufeld:** To exempt them from being under the Navigable Water Protection Act, because there are examples on both ends of the spectrum.

**Mr. Morrison:** That is true.

**Senator Neufeld:** I know of examples like that myself. Would you agree with that?

**Mr. Morrison:** There is room for discussion. What I have not heard from the departmental officials, because they have not come and sat down and had discussions, is what their specific ideas would be, their specific criteria for defining these classes of water, and what constitutes navigable water and what is not a navigable water. Probably most people around this table now would agree that some kind of discussion on that issue should take place.

**Senator Neufeld:** I think that is envisioned in the next five years, as I remember.

**Mr. Morrison:** I would suggest that it should take place now, rather than waiting five years to see what happens with the minister's sole discretion to define.

**Senator Neufeld:** Through that time frame, some of that discussion will take place.

**Mr. Morrison:** That could be.

**Senator Neufeld:** It is not a magic five years from now. That discussion will move forward, as I understand Mr. Osbaldeston.

**Senator Lang:** To just follow up on the previous questioner, I similarly come from an area that is quite far from Ottawa. We do actually believe that we can handle most of our affairs quite capably ourselves in many instances. With all due respect to the federal government and recognizing they do have some authority. I should also put on the record we do have a federal-provincial environmental process that has been put into place in the last number of years. To all intents and purposes, it is working quite well. Therefore you do not get this duplication that we have seen over the last number of years; probably over the last 20 years.

Where I come from is trying to find that balance between our environmental responsibilities and common sense, because I think everybody around this table has heard the various stories where it has gone so far the other way that you can almost not get anything done, or if you do it is very costly and expensive to the point that possibly you could not go ahead and make those changes, whatever they might be.

**Le sénateur Neufeld :** Je voudrais tant être témoin en ce moment.

**Le président :** Soyez succinct et faites honneur à votre région.

**Le sénateur Neufeld :** D'accord. On nous a donné comme exemple des ruisseaux qui s'assèchent pendant une bonne partie de l'année mais que l'on peut néanmoins classer comme eau navigable en vertu de la loi actuelle. Croyez-vous qu'un ministre devrait être habilité à les exempter du processus?

**M. Morrison :** Vous voulez dire exempter des ruisseaux asséchés?

**Le sénateur Neufeld :** On pourrait les exempter de la Loi sur la protection des eaux navigables. Il ya des exemples de cas extrêmes dans les deux sens.

**M. Morrison :** C'est vrai.

**Le sénateur Neufeld :** Moi-même, je suis au courant de quelques exemples. Seriez-vous d'accord?

**M. Morrison :** On pourrait en discuter. Ce que j'ignore, car les représentants du ministère ne sont pas venus pour en parler avec nous, c'est leur avis quant aux critères spécifiques qui définiraient ces classes d'eaux, c'est-à-dire comment on définit une eau navigable. Je crois que la plupart d'entre nous seraient d'accord pour dire qu'il faut en discuter.

**Le sénateur Neufeld :** Je crois que de telles discussions sont envisagées dans cinq ans, si ma mémoire est bonne.

**M. Morrison :** À mon avis, de telles discussions devraient avoir lieu maintenant, plutôt que d'attendre cinq ans pour voir l'usage que fera le ministre de sa discrétion.

**Le sénateur Neufeld :** Certaines discussions auront lieu pendant cette période.

**M. Morrison :** C'est possible.

**Le sénateur Neufeld :** Ce n'est pas un délai de cinq ans mythique. Les discussions vont se poursuivre, si j'ai bien compris M. Osbaldeston.

**Le sénateur Lang :** Tout comme mon collègue, moi aussi, je viens d'une région qui est loin d'Ottawa. Nous croyons que dans bien des cas, nous sommes tout à fait en mesure de nous occuper de ce qui nous concerne. Nous devons un certain respect au gouvernement fédéral et nous reconnaissons qu'il a une certaine autorité, mais j'aimerais dire publiquement que nous disposons d'un processus d'évaluation environnemental fédéral-provincial depuis quelques années déjà. Dans l'ensemble, il fonctionne très bien. Il n'y a donc pas les redondances que nous avons observées au cours des 20 dernières années.

Je cherche à trouver l'équilibre entre nos responsabilités environnementales et le gros bon sens. Je crois que nous avons tous entendu parler de cas où on est allé trop loin dans un sens et il devient presque impossible de faire quoi que ce soit, ou alors cela coûte tellement cher qu'il est impossible d'apporter des changements, quelle qu'en soit la nature.

I want to put that on the record from my perspective. I do have one question. You are very critical of the act and probably with some legitimacy. At the same time, you have not mentioned anything about the act that might be better than what it was before, as far as I can make out. The one area that has been changed dramatically is the area of fines.

The only area in the past act that could be utilized is the question for a penalty with a fine of \$5,000. If I recall correctly, we were given a circumstance where a guy asked what the penalty was, wrote the cheque for \$5,000 and then carried on with the project. The way the old law stood was really not valid if one took it section by section.

My question is: are you satisfied with the new penalty section of the act which, to my understanding, has increased it to \$50,000 per incident per day?

**Mr. Morrison:** I am not in the dam construction business, senator, but \$50,000 a day would get my attention. I have no expertise in this area, but I think that is likely an improvement.

**The Chair:** I believe you are talking in terms of deterrence, right?

**Senator Lang:** That is correct, yes.

Are you satisfied with that as a move in the right direction as far as the deterrence?

**Mr. Morrison:** There has been much to criticize in this legislation but I have not heard anyone criticize that aspect of it.

**Senator Lang:** The other area that I would like to fall upon is the question of consultation. We talked about apparently a year ago there was a parliamentary committee and various organizations appeared before it and other organizations made submissions. Were you aware that those hearings were taking place? If you were, why did you not make a submission if you felt that it was important that you do so?

**Mr. Morrison:** We were aware that the hearings were going on. We expected or hoped to be called. As I said previously, we took it to be a first round of hearings and consultations. The June 2008 report of the committee specifically stated that there would be further consultations. I have been told that some organizations did apply to be witnesses but they were not heard.

There were organizations that made written submissions but they were not heard as witnesses. As I said previously, I think there is a big difference between sending in a piece of paper that may or may not be read and having the opportunity, such as we are having here today, to talk with you or to talk with departmental officials over a period of weeks and months. That is what we would be looking for.

I cannot specifically tell you whether the Canadian Parks and Wilderness Society asked to be heard at that point. I just know that we were not.

Je voulais que l'on sache mon point de vue. J'ai une question. Vous vous montrez très critique à l'égard de la loi, sans doute pour de bonnes raisons. Cependant, vous n'avez fait aucune mention d'éventuelles améliorations apportées à la loi. On a notamment modifié en profondeur le régime des amendes.

La seule disposition de l'ancienne loi qui pouvait être invoquée était celle qui prévoyait une amende de 5 000 \$. Si ma mémoire est bonne, on nous a donné l'exemple d'un monsieur qui a demandé quelle était la pénalité, a fait un chèque d'un montant de 5 000 \$ et a continué ses travaux de construction. Les dispositions de l'ancienne loi, prises une à une, n'étaient pas vraiment utiles.

Ma question est la suivante : êtes-vous satisfaits des nouvelles dispositions de la loi prévoyant des pénalités qui, si j'ai bien compris, sont maintenant passées à 50 000 \$ par incident par jour?

**M. Morrison :** Monsieur le sénateur, je ne suis pas constructeur de barrages, mais je serais sensible à une amende de 50 000 \$ par jour. Je ne suis point expert dans le domaine, mais c'est certainement une amélioration.

**Le président :** Vous parlez là de dissuasion, n'est-ce pas?

**Le sénateur Lang :** Oui.

Pensez-vous que les nouvelles dispositions sont utiles à titre dissuasif?

**M. Morrison :** La loi est certes boiteuse, mais je n'ai entendu personne critiquer ces dispositions.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais également vous parler des consultations. Il paraît qu'un comité parlementaire a tenu des audiences il y a environ un an. Diverses organisations ont comparu ou ont soumis des mémoires. Saviez-vous que ces audiences avaient lieu? Dans l'affirmative, pourquoi n'avez-vous pas soumis un mémoire si vous teniez tant à la question?

**M. Morrison :** Nous savions effectivement que les audiences avaient lieu. Nous nous attendions à être convoqués, du moins, nous l'espérons. Comme je l'ai dit auparavant, nous croyions qu'il s'agissait d'une première série d'audiences et de consultations. Dans le rapport déposé en juin 2008 par le comité, il était précisé qu'il y aurait d'autres consultations. J'ai également entendu que certaines organisations ont demandé de témoigner mais ont été refusées.

Certaines organisations ont effectivement soumis des mémoires, mais n'ont pas comparu à titre de témoins. Comme je l'ai déjà dit, je crois qu'il y a une différence énorme entre envoyer un bout de papier qui pourrait être lu et avoir la possibilité, comme nous en jouissons aujourd'hui, de vous parler ou de discuter avec des représentants ministériels sur une période de quelques semaines ou de quelques mois. C'est ce que nous recherchons.

Je ne suis pas en mesure de vous dire si la Société pour la nature et les parcs du Canada a demandé de comparaître à l'époque. Je sais cependant que nous n'avons pas comparu.

**Ms. Reid:** I was not involved in this issue until after that fact.

**Ms. Edgar:** I was on maternity leave.

**Senator Lang:** You were obviously busy.

**Mr. Morrison:** I was finishing my paddling trip across Canada at the time.

**Senator Lang:** In deep water, I trust?

**Mr. Morrison:** You would be surprised at how many shallow, narrow, twisting and obstructed waterways there are that join the major waterways. I was following the main line fur trade route not only from Montreal but also from the Gulf of St. Lawrence, all the way to Inuvik. I have paddled in Yukon, as well.

**The Chair:** You can drown in four inches of water.

**Senator Milne:** May I start with a statement?

**The Chair:** Well, a preamble. You are pretty good at it. You do not abuse it as much as some do.

**Senator Milne:** The problem is, of course, that this bill is now law. We are faced with the situation that you have all outlined here today. I want to thank you for some of these positive suggestions that you have made that we can look at and discuss putting into our report. I want to ask you something because I do not know if it is funny or if it is sad that we are talking about the Navigable Waters Protection Act and there is no definition of “navigable waters” contained in it. If you cannot define it, then why is it in the title? That is the first question. Second, perhaps I can ask all of you to try to define “navigable waters” for us. If you cannot do it off the top of your head tonight, then write it down and send it to us.

**The Chair:** I would rule that to be a fair question and an interesting one, if the witnesses feel they can deal with it. You do not have to go home and do homework if you do not want to, but it might be helpful to us, given, Mr. Morrison, your practical experience, to say nothing of your general expertise.

**Mr. Morrison:** I certainly would be happy to make an attempt to do that. I am one of those people that says something and think about what they should have said five minutes later. I would be happy to take it away and work on it and come back to you.

**The Chair:** What about Mr. Hazell?

**Mr. Hazell:** I would not attempt a definition. This is a vexing issue. It is not for lack of trying, I think, that the officials did not come up with one. I am not saying that this is an easy issue. We are unhappy with the approach that they have taken in defining classes of works and classes of waters.

We could definitely take a look at it and see if we could come up with something that works. It is a very practical issue. Mr. Morrison hit on one important thing: if we cannot get a good definition, we need a set of criteria to guide the discretion of the minister and of the Governor-in-Council, although the latter bit is harder.

**Mme Reid :** J'ai été chargée du dossier après la période en question.

**Mme Edgar :** J'étais en congé de maternité.

**Le sénateur Lang :** Vous étiez certainement bien occupée.

**M. Morrison :** J'étais rendu à la dernière étape de mon voyage en canot. J'ai traversé tout le Canada.

**Le sénateur Lang :** Dans des eaux profondes, j'espère bien?

**M. Morrison :** Vous seriez étonné de constater le nombre de voies navigables qui sont étroites, peu profondes, obstruées et tortueuses. J'ai suivi la route principale de la traite des fourrures en partance non pas de Montréal, mais du golfe du Saint-Laurent, jusqu'à Inuvik. J'ai également payagé au Yukon.

**Le président :** On peut se noyer dans quatre pouces d'eau.

**Le sénateur Milne :** Puis-je commencer par une déclaration?

**Le président :** Commencez plutôt par un préambule. Vous vous débrouillez fort bien. Vous n'en abusez pas autant que d'autres.

**Le sénateur Milne :** Ce qui est problématique, c'est que le projet de loi a été adopté. Nous sommes confrontés à la situation que vous avez décrite aujourd'hui. J'aimerais vous remercier de certaines des suggestions positives que vous avez avancées. Nous pourrions les étudier et éventuellement les incorporer à notre rapport. J'aimerais vous poser une question : je ne sais pas si c'est de l'ordre de la tragédie ou de la comédie, mais dans la Loi sur la protection des eaux navigables, il n'y a pas de définition d'« eaux navigables ». Pourquoi le titre de la loi comporte ce terme alors qu'il n'est pas défini? C'est ma première question. Deuxièmement, je vous demanderais tous d'essayer de définir « eaux navigables ». Si vous n'arrivez pas à le faire maintenant sur-le-champ, couchez une définition sur papier et envoyez-la nous.

**Le président :** J'estime que c'est une question juste et intéressante, à condition que les témoins y soient disposés. Vous n'êtes pas obligés de rentrer chez vous et de faire des devoirs, mais cela nous serait utile vu l'expérience pratique et l'expertise de M. Morrison, notamment.

**M. Morrison :** Je serais ravi d'essayer. Je suis du genre à parler et à réfléchir après coup à ce que j'aurais dû dire. Je le ferais avec plaisir.

**Le président :** Et vous, monsieur Hazell?

**M. Hazell :** Je n'oserais proposer une définition. C'est d'ailleurs une question vexatoire. Ce n'est pas faute d'efforts que les législateurs n'ont pas pu en proposer. Je reconnais la difficulté de la question. Nous sommes insatisfaits de l'approche retenue pour ce qui est de la définition des classes d'ouvrages et d'eaux.

Nous pouvons certainement nous pencher sur une définition pour voir si nous arrivons à quelque chose qui se tienne. C'est une question qui comporte des aspects pratiques. M. Morrison a soulevé un point important : si nous n'arrivons pas à une bonne définition, il nous faudra alors un ensemble de critères qui guideront les pouvoirs discrétionnaires du ministre et du gouverneur en conseil, quoi que pour ce dernier, les choses se corsent un peu.

If you had some solid criteria in the legislation, then there would be some benchmark at which a judge in the future could say: “How could you say that bridge was a minor work when all of these criteria in the legislation point in exactly the opposite direction? Tell me that, Mr. Attorney General.” That would be another way of coming at it rather than just giving the Governor-in-Council the authority to decide what works are minor works and which are not.

**The Chair:** Senator Lang, did you have a supplementary on the same subject? Senator Milne has the floor, but if you have something arising from this, I am sure she will allow it.

**Senator Lang:** No; go ahead.

**Senator Milne:** I have a short follow-up, Mr. Hazell. If you cannot define “navigable,” can you define “non-navigable?” Is that easier?

**Mr. Hazell:** I would not want to try that, either. In some cases it is easier to define the negative, though. That is a drafter’s device that is often used.

**Senator Milne:** Ms. Reid?

**Ms. Reid:** Again, that is something that I do not think I am able to comment on right now. I mirror Mr. Hazell’s comments very much in that it does need to be looked at more in depth.

**The Chair:** You have a supplementary, Senator Lang?

**Senator Lang:** Thank you, Mr. Chair. When we talk about classification of waters, either we are not in a position or you feel we are not in a position to classify waters. However, we classify waters, from the point of view of a canoeist, from class 1 to class 5 from the point of view of danger.

**Mr. Morrison:** That is correct.

**Senator Lang:** Why would not we be able to classify waterways from the point of view of what one could do with a small bridge versus a major construction?

**Mr. Morrison:** It is a bit of a leap. It is going from A to C to talk about bridges and construction. If you wanted to talk about a definition of navigability, which, I understand, is the first step in the process, I am sure we are all aware that conditions change radically over the course of seasons and with respect to rainfall, and so on. What could be easily navigable today, in September or in October would not be navigable. I do appreciate the difficulties that the civil servants have in coming to terms with issues like that, but come to terms with it they should in some way.

This is a difficult question, but I do not think I can comment any further on your question.

**Mr. Hazell:** I had a quick comment. I think there is a difference between classifying rivers in terms of difficulty in terms of paddling, like class 1, class 2, class 3, class 4, and so on, and classifying in terms of whether or not they are minor or major. The latter set have legal consequences attached to them. A permit is or is not required; an environmental assessment is or is not

Si la loi comportait des critères concrets, les juges pourraient y faire référence et dire, par exemple : « Comment pouvez-vous dire que ce pont était un ouvrage mineur lorsque tous les critères énoncés dans la loi indiquent le contraire? Je vous écoute, monsieur le procureur. » Ce serait une autre approche, plutôt que d’accorder au gouverneur en conseil l’autorité de décider quels ouvrages sont mineurs et lesquels ne le sont pas.

**Le président :** Honorable sénateur Lang, voulez-vous poser une question supplémentaire sur le même sujet? Le sénateur Milne a la parole, mais si vous avez une question à poser, je suis sûr qu’elle vous permettra de le faire.

**Le sénateur Lang :** Non, continuez.

**Le sénateur Milne :** Monsieur Hazell, j’ai une autre petite question à vous poser. Si l’on n’arrive pas à définir le terme « navigable », peut-on le faire pour « non navigable »? Est-ce plus facile?

**M. Hazell :** Je ne voudrais pas me mouiller. Cependant, dans certains cas il est effectivement plus facile de définir par exclusion. C’est une technique dont se servent souvent les légistes.

**Le sénateur Milne :** Et vous, madame Reid?

**Mme Reid :** Là encore, je n’oserais me prononcer sur cette question en ce moment. J’abonde cependant dans le même sens que M. Hazell, c’est-à-dire qu’il faut approfondir la question.

**Le président :** Avez-vous une question supplémentaire, honorable sénateur Lang?

**Le sénateur Lang :** Merci, monsieur le président. Nous ne sommes pas en mesure d’établir les classes d’eaux, ou alors vous êtes d’avis que nous ne sommes pas en mesure de le faire. Cependant, les canoéistes fixent des classes d’eaux, allant de 1 à 5, à partir du danger.

**M. Morrison :** Oui.

**Le sénateur Lang :** Ne pourrait-on pas établir des classes d’eaux navigables en ayant comme références les petits ponts et les grands ouvrages?

**M. Morrison :** C’est poussé. Le lien avec les ponts et les ouvrages n’est pas évident. Si l’on souhaite établir une définition de la navigabilité qui, si j’ai bien compris, est la première étape du processus, il faut savoir, entre autres, que les conditions changent radicalement au fil des saisons et selon les précipitations. Une voie facilement navigable aujourd’hui ne l’est pas forcément en septembre ou en octobre. Je reconnais la difficulté de la tâche pour les fonctionnaires, mais il faut qu’ils en arrivent à bout d’une façon ou d’une autre.

C’est une question difficile, mais je ne crois pas pouvoir élaborer davantage.

**M. Hazell :** J’ai un bref commentaire. Je crois qu’il y a une différence entre la classification d’une rivière basée sur le niveau de difficulté qu’elle représente pour un pagayeur, comme classe I, classe II, classe III, classe IV, et ainsi de suite, et la classification qui établirait s’il s’agit d’un cours d’eau principal. Dans le deuxième cas, la classification a des conséquences d’ordre

required. If we are talking about a paddler going down a river, is it a class 3 or a class 4 river? I thought the point Mr. Morrison was going to make is that a river can be a class 4 in the spring, a class 3 in the midsummer and a class 2 in the fall. Within a season, it is highly variable. As a paddler, you have to understand that maybe they are calling it class 3, but if it is the middle of May, it might be a bit tougher.

**Mr. Morrison:** I would certainly agree with that. The onus is always on the paddler to assess the situation when they arrive at that rapid because it is variable. I would argue that the onus is on the government to assess rivers in different conditions because navigability changes with those conditions.

**Senator Lang:** I want to follow up on that. At least in our part of the world — and I believe it is probably throughout Canada —

**The Chair:** Your part of the world being?

**Senator Lang:** The Yukon.

I refer to the area of the federal government's responsibility and water resources. We now have a very good bank of information that allows us to know, over a period of time, what kind of water goes down a waterway on average. In my judgment — and, I would like to hear from the witnesses — that would help us to classify certain waterways, if that is the route we were going to go. I do not see any other route that we can go. I have not heard an alternative.

**Mr. Morrison:** That is an excellent point. You could look at the volume of water. Normally these days that is expressed in cubic metres per second. I will give you an example in your home territory, the Snake River, which I have paddled. It is a considerable volume river. It attracts tourists from all over the world, not just cheap Canadian tourists from Ottawa but people from Germany. I am quite serious. I was astounded that a full plane, a direct flight from Frankfurt, Germany, arrives in Whitehorse every week — at least it did when I went up there — with tourists that do pay a lot of money. Eco tourism is very important in the far North. These tourists are looking for pristine environments. That is what attracts them. The Snake River is such a pristine, wilderness river. It has fairly large volume and it is fairly tricky to paddle, but that river does braid. It splits into many, many small, bouldery channels. In those small, bouldery channels, sometimes you are down to two, three, four, five, six inches of water. If you have a fully loaded boat, you might have to step out of that canoe for 15 seconds or 30 seconds to lift it over a little gravel bar. That happens a lot. Therefore, would you want to see the Snake River — or that part of the Snake River — classified as non-navigable and to put a bridge through there as a result? I do not think so.

juridique : il faut peut-être un permis, ou une évaluation environnementale. Un payeur qui descend une rivière doit se demander s'il s'agit d'une classe III ou d'une classe IV. Je croyais que M. Morrison présenterait l'argument qu'une rivière de classe IV au printemps peut devenir une classe III à l'été et une classe II à l'automne. La classification risque de varier beaucoup au cours d'une saison. Le payeur doit comprendre que même si la rivière est désignée classe III, s'il est là à la mi-mai, il se peut qu'elle soit plus difficile.

**M. Morrison :** Je suis certainement d'accord. Il incombe toujours au payeur d'évaluer la situation lorsqu'il arrive aux rapides parce que les conditions varient. Je dirais qu'il incombe au gouvernement d'évaluer les rivières dans différentes conditions parce que la navigabilité varie selon elles.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais poursuivre sur le même sujet. Dans notre partie du monde, du moins — et j'imagine que c'est le cas partout au Canada...

**Le président :** Votre partie du monde étant?

**Le sénateur Lang :** Le Yukon.

Je veux parler de la responsabilité du gouvernement fédéral et des ressources en eau. Nous possédons maintenant une très bonne banque de renseignements qui nous permet de connaître, au bout d'un certain temps, le flot moyen d'une voie navigable. Selon moi — et j'aimerais savoir ce que les témoins en pensent —, ces données nous aideraient à classer certaines voies navigables, si c'est la méthode que nous choisissons d'adopter. En fait, je ne vois pas quelle autre méthode nous pourrions choisir; aucune autre option n'a été présentée.

**M. Morrison :** Vous soulevez un excellent point. On pourrait se baser sur le volume de l'eau. De nos jours, normalement, le volume est exprimé en mètres cubes par seconde. Je vais vous donner un exemple tiré de votre territoire, la rivière Snake, sur laquelle j'ai navigué à la pagaie. C'est une rivière d'un volume important. Elle attire des touristes de partout dans le monde, pas seulement des gens d'Ottawa qui veulent se payer des vacances pas chères, mais aussi des Allemands. Je suis très sérieux. J'ai été très surpris de découvrir qu'un avion complet, un vol direct de Francfort, en Allemagne, rempli de touristes qui dépensent beaucoup d'argent, atterrit à Whitehorse chaque semaine — du moins c'était le cas quand j'y suis allé. L'écotourisme est très important dans le Grand Nord. Ces touristes sont à la recherche d'espaces intouchés; c'est ce qui les attire. La rivière Snake est tout à fait intouchée et sauvage. Elle a un assez grand volume et elle offre assez de défis au payeur, mais c'est une rivière anastomosée. Elle se sépare en de très nombreux petits chenaux remplis de rochers. Parfois, ces petits chenaux ne contiennent que deux, trois, quatre, cinq ou six pouces d'eau. Avec une embarcation pleine, il faut parfois débarquer pendant une quinzaine ou une trentaine de secondes afin de passer un petit banc de gravier. C'est fréquent. Est-ce que vous voudriez donc que la rivière Snake — ou une de ses parties — soit classée comme non navigable et, par conséquent, qu'on y construise un pont? Je ne crois pas.

Again, that just illustrates the difficulty of coming to a definition of “navigable” and “non-navigable.” I do not think this is an “angels dancing on the head of a pin” issue. It is not rocket science; it can be addressed, but I think it will take environmentalists, paddling groups, user groups, Aboriginal people and the Department of Transport sitting down together to come up with a definition.

Thank you for the question. The Snake River is a perfect example of the dilemma.

**Senator Lang:** I, too, have been on the Snake River. I have never paddled it but I have been to the bottom end of it a number of times.

I am simply pointing out to the committee and to the witnesses that a balance must be found because, the way it is now, there are obviously significant problems. My colleague pointed out the legislation dates back to the 1880s, with one amendment. That does not meet what we are facing today.

**Senator McCoy:** For the record —

**The Chair:** Is this a point of order?

**Senator McCoy:** It is. The legislation has not been amended since whenever you say with one amendment. If one reads the act and looks at the annotations, it was last amended in 2004. Prior to that, it was amended in 1998. Prior to that, it was reprinted I do not know how many times. I just want to stop these few repetitions of what is inaccurate information from a legal standpoint. That is my point of order, Mr. Chair.

**The Chair:** Thank you very much Senator McCoy. We will have to determine that because we have been told it was legislation from 1882 and only once amended. Whatever it is, is. Senator Spivak, do you have a point of order, as well?

**Senator Spivak:** It is not a point of order but a supplementary. It seems to me that the issue of navigable and non-navigable is not important here because it is what the minister says it is.

Do you get any idea that there will be criteria? It is for the purpose of not impeding economic development; that is the whole rationale, as stated. Do you have any thoughts as to whether you think that there will be other criteria?

**Mr. Morrison:** I have an impression from Mr. Osbaldeston’s statements that he has been attempting to come up with a definition of navigability. In the department at least, there is a desire to come up with a definition of navigability.

I am assuming that they are in close contact with the minister’s office and are in the know regarding what the minister’s intentions are on this. Therefore, I am assuming and hoping they will come up with some criteria.

However, the key question, as I think you are pointing out, is whether having a definition of navigability will materially affect whether environmental assessments are done here.

Encore une fois, cet exemple illustre simplement à quel point il est difficile d’établir une définition pour les termes « navigable » et « non navigable ». Je ne crois pas qu’il s’agisse d’une question sans réponse ou quasi impossible à résoudre, mais je pense qu’il va falloir réunir des écologistes, des groupes de payeurs, des groupes d’utilisateurs, des Autochtones et des représentants du ministère des Transports pour mettre au point une définition.

Merci de votre question. La rivière Snake exemplifie parfaitement le dilemme.

**Le sénateur Lang :** Moi aussi, j’ai navigué sur la rivière Snake. Je ne l’ai jamais fait à la pagaie, mais je me suis rendue au bout à quelques reprises.

Je veux simplement faire remarquer aux membres du comité et aux témoins qu’il faut trouver un équilibre parce qu’il est évident qu’il y a en ce moment des problèmes majeurs. Mon collègue a souligné que la loi date des années 1880, avec une modification, ce qui ne répond pas à la situation actuelle.

**Le sénateur McCoy :** J’aimerais préciser...

**Le président :** Faites-vous un rappel au Règlement?

**Le sénateur McCoy :** Oui. C’est faux qu’une seule modification a été apportée à la loi depuis la date que vous mentionnez. Si vous lisez la loi et vous regardez les annotations, vous verrez que la dernière modification a été apportée en 2004. Avant 2004, la loi avait été modifiée en 1998, et avant 1998, elle avait été réimprimée je ne sais pas combien de fois. Je voulais simplement qu’on arrête de répéter ces renseignements inexacts du point de vue juridique. Voilà mon rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président :** Merci beaucoup, sénateur McCoy. Nous allons devoir déterminer ce qu’il en est parce qu’on nous a dit que la loi datait de 1882 et qu’elle avait seulement été modifiée une fois. Peu importe. Sénateur Spivak, avez-vous aussi un rappel au Règlement?

**Le sénateur Spivak :** Ce n’est pas un rappel au Règlement, mais c’est une question complémentaire. Il me semble que la question de navigable et non navigable est sans importance puisque, ultimement, c’est le ministre qui décide.

Y a-t-il quoi que ce soit qui vous porte à croire que des critères seront établis? L’objectif est de ne pas entraver le développement économique; c’est tout ce qu’on a donné comme raison. Pensez-vous qu’il y aura d’autres critères?

**M. Morrison :** Les propos de M. Osbaldeston me portent à croire qu’il essaie d’établir une définition du terme « navigabilité ». Les gens du ministère, du moins, souhaitent établir une définition.

Je présume qu’ils travaillent de près avec le cabinet du ministre et qu’ils sont au courant de ses intentions à ce sujet. Je présume donc et j’espère qu’ils établiront certains critères.

Toutefois, la question clé, comme je crois que vous le soulignez, est de savoir si le fait d’avoir une définition de la navigabilité influera beaucoup sur la réalisation d’évaluations environnementales.

**Senator Spivak:** Exactly. It seems to me that, even if something is navigable, if they feel that because of stimulus or economic ability something has to go there, it will go there, because the minister will decide that.

**Senator Brown:** Environmentally, how far do we go?

I want to explain the reasons why I am asking that question. First, I believe in environmentalists. I do not think we would have national parks in Canada or the United States without someone who could have been labelled an environmentalist. I do not think we did right by the Canadian fishery by not having strong enough environmentalists to keep us from literally destroying one of the bounties of the Canadian shores in many provinces, including British Columbia and all of Atlantic Canada.

We have had some really bad results due to environmentalism, also. We now have very close to a plague of Canada geese taking over parks and golf courses. They are becoming a menace to air flights in a lot of cities. That is an example of going too far.

In the United States, for a period of almost a generation, they prevented any new power plants being built, things like Hoover Dam or Grand Coulee Dam, and some of the excuses were laughable. They did not want to dam up some of the valleys because they were the habitat of spotted owls. It was not until a few years ago they discovered that spotted owls are very “friendly” with other owls and, when they breed with different owl species, they lose their spots.

Then we have had problems with seal hunting and attempts to close those and the impacts they had on the Native peoples in the North. Then, in Alberta, we had a real strong desire to preserve the wolves and we got so many now that we decided we would give some to Montana because they did not have any. That created quite a lot of flak from Montana because ranchers were losing a lot of calves.

We have examples on both sides of the issue. Where do we go with this? I know a number of years ago, the Alberta government declared all moving water navigable — not only navigable but they declared it the property of the Alberta government.

I know that because I was a consultant on land zoning and subdivision and I had a client who had put in a bunch of culverts and some things. Suddenly, they told him the culverts they put in 40 years ago were not good any more, even though this was just a drainage ditch that only drained when the irrigation season was over. It drained a small dam. Also, they did so when there was a high degree of rainfall.

**The Chair:** You are getting to your question, are you not?

**Senator Brown:** I have already asked the question. How far do we go, environmentally? I think it is very dangerous to go too far. We need to trust the governments in the provinces and the people in the provinces.

**Le sénateur Spivak :** Exactement. J'ai l'impression que même si une voie est dite navigable, s'ils sentent qu'une structure doit y être mise pour des raisons économiques, elle y sera mise parce que le ministre en décidera ainsi.

**Le sénateur Brown :** Jusqu'où voulons-nous aller sur le plan écologique?

J'aimerais expliquer pourquoi je pose la question. D'abord, je crois aux écologistes. Sans les écologistes, je ne pense pas qu'il y aurait de parcs nationaux au Canada ou aux États-Unis. Je crois que le secteur canadien de la pêche souffre du fait qu'il n'y a pas eu d'écologistes assez forts pour nous empêcher de détruire littéralement une des richesses que nous offriraient les côtes canadiennes dans plusieurs provinces, notamment la Colombie-Britannique et tout le Canada atlantique.

Mais l'écologisme peut aussi donner de très mauvais résultats. Les bernaches du Canada envahissent nos parcs et nos terrains de golf. Elles menacent les vols d'avion dans de nombreuses villes. Voilà un exemple de cas où nous sommes allés trop loin.

Aux États-Unis, pendant presque toute une génération, on a empêché la construction de nouvelles centrales électriques comme les barrages Hoover et Grand Coulee, et les raisons données étaient parfois risibles. On ne voulait pas construire de barrages dans certaines vallées parce qu'on disait que c'était l'habitat des chouettes tachetées. Puis, il y a quelques années à peine, on a découvert que les chouettes tachetées « s'entendent » très bien avec les autres chouettes, et qu'elles perdent leurs taches lorsqu'elles se reproduisent avec d'autres espèces.

Ensuite, nous avons éprouvé des difficultés en raison de la chasse aux phoques; nous avons tenté de l'arrêter, ce qui a eu des répercussions sur les peuples autochtones du Nord. Puis, en Alberta, on a été frappé d'un ardent désir de conserver les loups, et maintenant, il y a en a tellement qu'on a décidé d'en donner au Montana parce qu'eux n'en ont pas, ce qui n'a pas plu aux éleveurs, qui ont perdu beaucoup de veaux.

Nous avons des exemples pour illustrer les deux côtés. Que tirer de tout cela? Je sais qu'il y a quelques années, le gouvernement de l'Alberta a déclaré que toute voie d'eau en mouvement était navigable — non seulement qu'elle était navigable, mais aussi qu'elle lui appartenait.

Je suis au courant parce qu'à l'époque, j'étais consultant en zonage des terres et en lotissement, et un de mes clients avait construit plein de caniveaux et d'autres structures. Tout d'un coup, il s'est fait dire que les caniveaux qu'il avait construits il y a 40 ans n'étaient plus adéquats, même s'il s'agissait juste d'un fossé de drainage qui servait seulement à la fin de la campagne d'arrosage. Il drainait un petit barrage. Les caniveaux servaient aussi quand il tombait beaucoup de pluie.

**Le président :** Vous en venez à votre question, n'est-ce pas?

**Le sénateur Brown :** J'ai déjà posé ma question : jusqu'où voulons-nous aller sur le plan écologique? Je crois que c'est très dangereux d'aller trop loin. Nous devons faire confiance aux gouvernements provinciaux et aux habitants des provinces.

I fear and worry about a national agency. I worry about national agencies because they become huge, they cost huge amounts of money and I am not so sure that they do the job, as Senators Neufeld and Lang have already said.

**Mr. Hazell:** I could not disagree more. There is a very broad — I would not say a universal — opinion from all credible scientists dealing with climate issues and greenhouse gas emissions and all credible scientists dealing with biodiversity issues that, as a human species, we are destroying the life-giving properties of the planet much faster than she can replace them. We are eating into the natural capital of the planet at an incredible rate.

Therefore, when you say “environmentalism goes too far,” it is not the environmentalists who are saying these things. It is the scientists working on these issues who are saying, “We have a huge problem as a species. We cannot go on doing what we are doing — burning more greenhouse gas emissions.” The concentration of CO<sub>2</sub> in the atmosphere was increasing by one part per million a few years ago; now it is triple that. It is escalating.

We could not be in a more serious situation. In terms of your example, there are more Canada geese in the Toronto area because of human destruction of habitat. You have all these open lands and the geese have decided it is copacetic to hang around Toronto rather than go south in the winter. The increase in the Canada geese population is directly a result of too much human interference with wildlife habitat. If the original forest were there, those geese would not be there. Very much of the blame falls at our door for many the problems you have outlined.

The wolf introduction into the Yellowstone area has been a huge success and has had a number of very important environmental benefits in terms of keeping the ungulate populations down. It also has allowed the re-establishment of aspen, for different ecological reasons that we can talk about. There are still some issues with the ranchers, as I understand, but the wolf introduction program has been a huge success in Montana. Thank goodness for those Alberta and Yukon wolves, that there was a residual population there that could be re-introduced into the United States.

**The Chair:** We are changing the name of Toronto from Hogtown to Goosetown; is that it?

**Senator Brown:** The answer to geese is to remove Toronto and Regina and Stanley Park in Vancouver. If that is what environmentalism means, then that is what I say has gone too far, because there always has to be a balance in here. We lost tremendous amounts of electrical energy that could have been generated in the United States. It cost all of North America huge amounts of money because no power plants were built. Now we will probably go to nuclear energy, and I am not sure environmentalists are happy with that either, but it may be the only thing we are left with because we cannot build hydroelectric

Je suis très préoccupé par la création d’une agence nationale. Les agences nationales me préoccupent parce qu’elles deviennent très grandes, elles coûtent très cher, et je ne suis pas convaincu qu’elles fonctionnent, comme les sénateurs Neufeld et Lang l’ont déjà dit.

**M. Hazell :** Je suis tout à fait en désaccord avec vous. L’opinion générale — je ne dirais pas universelle — que partagent tous les scientifiques crédibles qui travaillent dans le domaine du climat et des émissions de gaz à effet de serre ainsi que tous ceux qui travaillent dans la biodiversité, est que nous, en tant qu’espèce humaine, sommes en train de détruire les sources de vie de la planète plus vite qu’elle peut les remplacer. Nous dévorons le capital naturel de la planète à un rythme incroyable.

Vous dites que l’écologisme va trop loin, mais ce ne sont pas les écologistes qui font ces déclarations. Ce sont les scientifiques qui travaillent sur ces questions qui disent que l’espèce humaine a un énorme problème; que nous ne pouvons pas continuer à agir comme nous le faisons, à augmenter nos émissions de gaz à effet de serre. Il y a quelques années, la concentration de CO<sub>2</sub> dans l’atmosphère augmentait d’une partie par million; aujourd’hui, ce chiffre a triplé, et il continue à monter.

Nous ne pourrions pas nous trouver dans une pire situation. Pour parler de votre exemple, le nombre de bernaches du Canada qui se trouvent à Toronto a augmenté parce que nous avons détruit leur habitat. Il y a plein d’espaces libres, et les bernaches ont décidé qu’elles préféreraient rester dans le coin de Toronto que d’aller passer l’hiver dans le Sud. L’augmentation du nombre de bernaches du Canada est le fruit direct d’un excès d’interventions humaines dans les habitats fauniques. Si la forêt était toujours là, les bernaches ne le seraient pas. Nous sommes à blâmer pour beaucoup des problèmes que vous avez décrits.

L’introduction du loup dans la région de Yellowstone a été un énorme succès, et elle a été très avantageuse sur le plan écologique dans la mesure où elle a permis de contrôler les populations d’ongulés. Elle a aussi permis de rétablir le tremble, pour différentes raisons écologiques dont nous pouvons parler. Je crois comprendre qu’il y a encore quelques problèmes à régler avec les éleveurs, mais le programme d’introduction du loup au Montana est un énorme succès. Heureusement qu’il y avait assez de loups en Alberta et au Yukon pour que nous puissions les réintroduire aux États-Unis.

**Le président :** Si j’ai bien compris, nous allons devoir changer le surnom de Toronto de Hogtown à Goosetown, n’est-ce pas?

**Le sénateur Brown :** Pour résoudre le problème des outardes, il suffit d’éliminer Toronto, Regina et le parc Stanley à Vancouver. Si c’est le sens du mot environnementalisme, alors je dis que cela va trop loin parce qu’il faut toujours conserver un certain équilibre. Nous avons perdu d’énormes quantités d’électricité qui auraient pu être produites aux États-Unis. Toute l’Amérique du Nord dépense beaucoup d’argent parce qu’aucune centrale électrique n’a été construite. Maintenant, nous allons probablement devoir nous tourner vers l’énergie nucléaire, et je doute que cela va plaire aux environnementalistes, mais c’est

dams any more. Environmentalism does do damage when you carry it too far. It is like anything else. You carry something to an extreme and cause unintended consequences.

**Mr. Hazell:** The overall objective is not to do away with Toronto or Vancouver. The overall objective is to achieve sustainability and to try to reach a state at which the human population can survive and prosper in some sort of harmony with their natural surroundings. We are far past that now.

As I say, I could not disagree more with the idea that we are doing too much for the environment. We are doing far, far too little. Read the most recent report of the intergovernmental panel on climate change. Read any of the stuff that is coming out of the biodiversity convention. We are in grave danger. Our species will survive, but will hundreds of millions of people die? It is very likely, if we do not get a handle on the greenhouse gas emissions. Allowing bridges that are designed to carry more cars that will produce more greenhouse gas emissions will cause further climate change and further shrink the polar icecaps and cause more and more crazy weather would be crazy.

**Senator Brown:** You and I agree on one thing absolutely, and that is sustainability.

**The Chair:** We are just about at our time. I would like Senator Peterson to have his time, and then the deputy chair will have the last word.

**Senator Peterson:** The government official here last week said that they are motivated now to find a definition for navigable waters because of the plethora of applications that are piling up. On straightforward cases, he claims they are in the process of finalizing a template formula that would draw it down from six months to maybe weeks. Do you think that is doable?

**Mr. Morrison:** Frankly, senator, I could not possibly answer that question without having discussions with the officials in the Department of Transport, because we have no indication as to what the specifics of their proposals are.

**Senator Peterson:** Do you think it would be a reasonable thing to try to achieve?

**Mr. Morrison:** In my old profession, when I was in the public service as a management consultant, I was always trying to find a better way of doing things. That is the way I live my life, I hope. Yes, in principle, that is an excellent thing to be doing.

**Senator Peterson:** As well, the Department of Transport is not the final authority. They can say, "You can go ahead and do this," but another jurisdiction can step up and say, "No, just a minute, we are not so sure." Do you accept that? Would this be the checks and balances that could help over the long run?

probablement le seul choix qui nous reste parce que nous ne pouvons plus construire de barrages hydroélectriques. Lorsqu'on le pousse trop loin, l'environnementalisme nous fait du tort. C'est comme le reste. Lorsque l'on porte quelque chose à l'extrême, cela a des conséquences non voulues.

**M. Hazell :** L'objectif général n'est pas de se débarrasser de Toronto ou de Vancouver, mais plutôt d'atteindre la durabilité écologique et d'essayer de parvenir à un stade où la population humaine peut survivre et prospérer en harmonie avec son environnement naturel. Nous avons de loin dépassé ce stade maintenant.

Comme je l'ai dit, je suis complètement en désaccord avec l'idée que nous en faisons trop pour l'environnement. En fait, nous en faisons beaucoup trop peu. Lisez le plus récent rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Lisez n'importe quel document relatif à la Convention sur la diversité biologique. Nous courons un grave danger. Notre espèce survivra, mais est-ce que des centaines de millions de personnes mourront? C'est très probable, si nous n'arrivons pas à contrôler les émissions de gaz à effet de serre. Il serait dément d'approuver la construction de ponts conçus pour accueillir plus de voitures qui produiront plus d'émissions de gaz à effet de serre qui accentueront le changement climatique et la fonte des glaciers et entraîneront des conditions atmosphériques de plus en plus imprévisibles.

**Le sénateur Brown :** Vous et moi nous entendons absolument sur une chose, et c'est la durabilité.

**Le président :** Nous avons presque atteint la fin de votre tour. J'aimerais que le sénateur Peterson ait aussi son tour, puis le vice-président parlera en dernier.

**Le sénateur Peterson :** Le haut fonctionnaire qui était ici la semaine dernière a dit qu'ils étaient maintenant déterminés à arrêter une définition des eaux navigables parce que les demandes n'arrêteraient pas de s'empiler. Il affirme qu'ils sont en train de mettre au point un modèle de formule qui, dans les cas peu complexes, permettrait de traiter peut-être les demandes en quelques semaines au lieu de six mois. Pensez-vous que c'est faisable?

**M. Morrison :** Honnêtement, sénateur, il m'est impossible de répondre à cette question sans discuter d'abord avec les représentants du ministère des Transports, parce que nous ignorons complètement en quoi consistent leurs propositions.

**Le sénateur Peterson :** Pensez-vous que ce qu'ils essaient d'accomplir soit raisonnable?

**M. Morrison :** Dans mon ancienne profession, lorsque je travaillais à la fonction publique comme conseiller en gestion, j'essayais toujours de trouver une meilleure façon de faire les choses. C'est comme ça que je vis ma vie, du moins je l'espère. Oui, en principe, leurs efforts sont louables.

**Le sénateur Peterson :** En outre, le ministère des Transports n'a pas le dernier droit de regard là-dessus. Ils peuvent dire « Allez-y, faites-le », mais une autre autorité peut intervenir et dire « Non, attendez, nous ne sommes pas certains. » Cela vous satisfait-il? Ces freins et contrepoids pourraient-ils aider à long terme?

**Mr. Hazell:** Not necessarily, because for 107 of the 175 bridges currently being assessed, the only environmental assessment is through this NWPA trigger. Without that trigger which is not there any more, and that means that there is no provincial environmental assessment either, you fall back on zoning decisions by local municipalities, possibly. Frankly, there is rarely any requirement to assess the environmental impacts associated with a municipal decision of that sort, so you have nothing much of the time. Sometimes a provincial process will kick in and take care of it, but as I said, it really varies a lot across the country.

**Senator Peterson:** Those 107 are all related to the stimulus package?

**Mr. Hazell:** That is right.

**Senator Mitchell:** Thank you to each of you. This has been very informative. I will make a couple of quick comments and then ask one or two questions.

As you were talking, Mr. Hazell, I was quite compelled by what you were saying, because I happen to agree profoundly with you. There is this relationship between the progressive destruction of a species' habitat and ultimately them being put on the endangered species list, and it gets worse and worse. If we are doing what we are to our habitat, at what point do we get on the endangered species list.

Also, on the 1882 issue, I know it has been changed, but even if it has not been changed since 1882 and it needs to change, perhaps we should be considering making it more rigorous and more vigilant, not less, because we were not building many bridges or power plants or major projects back in 1882. This goes against that particular logic.

If the NWPA is required to trigger many environmental assessment projects, the flip side of that would be that it might trigger an environmental assessment project, but the environmental minister's new powers to exempt a project under \$10 million would then de-trigger that trigger? Is that true?

**Mr. Hazell:** I am glad you mentioned the \$10-million limit, senator, because that is another way in which projects get exempted. When I was the director of regulatory affairs with the agency, we fought against that particular provision because the amount of money that a project is worth has very little relationship to the amount of environmental harm that might be done. You could have a little tiny project built in a very sensitive wetland where it will cause huge ecological harm, but you could have a \$1-billion project that has no environmental impact. The \$10-million limit is not good. It is administratively convenient, but it does not really, in my opinion, meet the objectives of the act.

**M. Hazell :** Pas nécessairement, parce que dans le cas de 107 des 175 ponts qui font actuellement l'objet d'une évaluation, la LPEN est la seule raison pour laquelle une évaluation environnementale est effectuée. Sans ce mécanisme qui n'existera plus, cela veut dire que les provinces ne se livreront pas non plus à une évaluation environnementale et que tout reposera peut-être sur les décisions de zonage des municipalités. En toute honnêteté, il est rarement nécessaire de mener une étude des impacts environnementaux dans le cadre de décisions municipales de ce genre. Donc, peu de choses se passent à ce moment-là. Parfois, un processus provincial intervient et s'occupe de la question, mais, comme je l'ai mentionné, cela varie énormément d'un bout à l'autre du pays.

**Le sénateur Peterson :** Ces 107 ponts sont tous liés au plan de relance?

**M. Hazell :** C'est exact.

**Le sénateur Mitchell :** Je vous remercie tous les deux. Cette discussion a été très instructive. Je vais faire quelques observations, puis je poserai une ou deux questions.

À mesure que vous parliez, monsieur Hazell, j'ai été conquis par vos paroles parce qu'il se trouve que je suis profondément d'accord avec vous. Il y a une relation entre la destruction progressive de l'habitat d'une espèce et le fait de l'ajouter en fin de compte à la liste des espèces en voie de disparition, et elle est de plus en plus évidente. Si nous continuons de détruire notre habitat, à quel moment serons-nous ajoutés à la liste.

De plus, en ce qui concerne la loi de 1882, je sais qu'elle a été modifiée, mais en supposant qu'elle ne l'ait pas été depuis 1882 et qu'il soit nécessaire de le faire, peut-être devrions-nous songer à la rendre plus stricte et plus vigilante et non pas moins, parce qu'en 1882, nous ne construisions pas beaucoup de ponts ou de centrales électriques, et nous n'entreprenions pas beaucoup de grands projets.

Si l'on a besoin de la LPEN pour mettre en branle des projets d'évaluation environnementale, en contrepartie, n'est-il pas vrai que les nouveaux pouvoirs du ministre de l'Environnement, qui lui permettent d'exempter tout projet de moins de 10 millions de dollars, annulent ce mécanisme?

**M. Hazell :** Je suis heureux que vous mentionniez la limite de 10 millions de dollars, sénateur, parce que c'est une autre façon d'exempter les projets. Lorsque j'étais directeur des affaires réglementaires de l'agence, nous luttons contre cette disposition parce que le montant engagé dans un projet a peu à voir avec l'importance des dommages environnementaux qu'il pourrait causer. Un tout petit projet mis en œuvre dans un milieu humide très fragile pourrait avoir d'énormes répercussions écologiques tandis qu'un projet d'un milliard de dollars pourrait n'en avoir aucune. La limite de 10 millions de dollars est inefficace. Elle est pratique d'un point de vue administratif, mais, à mon avis, elle ne respecte pas vraiment les objectifs de la loi.

**Senator Mitchell:** Thank you. Finally, just to clarify this, under the Building Canada program, where you have Public Works, government works, say federal government works, is there a special exemption for those, or do the same criteria apply?

**Mr. Hazell:** The regulations that I was speaking of, the so-called changes to the exclusion list regulations and the adaptation regulations, at the present time are focused on Build Canada projects and they do not apply to other non Build Canada projects. My worry is that the government will expand the scope of those, but right now those two sets of regulations really are limited to the Build Canada stuff.

**Senator Mitchell:** Thank you very much.

**The Chair:** Thank you, senators. It is now 20 after 7. We have used up our allotted time. We will not hold a meeting this Thursday at our usual time for reasons of which we are all aware. We will reconvene next Tuesday when the Senate rises or five o'clock or soon thereafter. The witness will be the parliamentary secretary to the Minister of Transport, and we will probably have the same officials from the department back again. It looks like we may have further questions for those individuals from Transport Canada, so be forewarned that they will be here. I am quite sure they will be here. I am not promising but I cannot imagine that the Parliamentary Secretary would come without the officials.

**Senator Banks:** Can I ask, with your indulgence, one small question of the witnesses, which I think will help us come to a conclusion at the end of the road you have described?

**The Chair:** Is everyone comfortable with that? We always like to hear from Senator Banks.

**Senator Banks:** Not always, chair.

**The Chair:** You are always very constructive, except when we are talking about migratory birds.

**Senator Banks:** Thank you, chair.

We hear everyone use the word "balance," but what is meant by balance in one person's mind is not necessarily what is meant by balance in another person's mind. What I think I understand the government's position to be is that a balance is sometimes going to be struck as between the developmental or economic use that needs to be built, made, taken advantage of in this particular stream, on the one hand, and the environmental impact, including the impediments to navigation on the other. Sometimes the developmental imperative is going to outweigh, in terms of balance, the ecological one.

Is it your view that balance means defining navigable waters and that if waters are moveable and navigable they are therefore sacrosanct and that the banana principle takes over — Build Absolutely Nothing Anywhere, Near Anything — or do you agree that some navigable waters can sometimes — notwithstanding that they are navigable — be compromised, in your view, in the interests of development of some kind? Do you accept that that kind of balance exists?

**Le sénateur Mitchell :** Merci. Enfin, à titre de précision, dans le cadre du programme Chantiers Canada, les travaux publics et les travaux gouvernementaux, disons les travaux du gouvernement fédéral, font-ils l'objet d'une exemption particulière ou sont-ils assujettis aux mêmes critères?

**M. Hazell :** Les règlements dont je parlais, les soi-disant changements apportés au Règlement sur la liste d'exclusion et au Règlement d'adaptation, concernent, pour l'instant, les projets de Chantiers Canada et ne s'appliquent pas aux autres. Je crains que le gouvernement en étende la portée, mais, en ce moment, ces deux séries de règlements se limitent vraiment aux projets de Chantiers Canada.

**Le sénateur Mitchell :** Merci beaucoup.

**Le président :** Merci, chers collègues. Il est maintenant 19 h 20. Nous avons utilisé tout le temps qui nous était alloué. Nous n'aurons pas de réunion à l'heure habituelle jeudi pour les raisons que vous connaissez tous. Nous nous retrouverons mardi prochain à l'ajournement du Sénat lèvera la séance ou à 17 heures ou peu de temps après. Le témoin sera le secrétaire parlementaire du ministre des Transports et il sera probablement accompagné des mêmes représentants du ministère que nous avons reçus avant. Il semble que nous ayons d'autres questions à poser à ces hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Donc, vous êtes prévenus de leur présence. Je suis pas mal certain qu'ils seront là. Je ne peux rien promettre, mais j'imagine mal le secrétaire parlementaire se présenter ici sans les hauts fonctionnaires.

**Le sénateur Banks :** Avec votre permission, pourrais-je poser une petite question aux témoins qui, je pense, nous aidera à tirer une conclusion à la fin du parcours que vous avez décrit?

**Le président :** Est-ce que tout le monde est d'accord? Nous aimons toujours entendre les commentaires du sénateur Banks.

**Le sénateur Banks :** Pas toujours, monsieur le président.

**Le président :** Vos remarques demeurent très constructives tant que nous ne discutons pas des oiseaux migrateurs.

**Le sénateur Banks :** Merci, monsieur le président.

J'entends tout le monde utiliser le mot « équilibre », mais il n'a pas nécessairement le même sens pour tout le monde. Si j'ai bien compris la position du gouvernement, il est d'avis qu'il faut parfois maintenir un équilibre entre l'utilisation d'un certain cours d'eau à des fins productives et économiques et la protection contre les impacts environnementaux, y compris les obstacles à la navigation. À l'occasion, la nécessité de développer l'économie l'emportera sur la nécessité de protéger l'environnement.

D'après vous, cet équilibre exige que l'on définisse ce en quoi consistent des eaux navigables et que, si elles le sont, elles deviennent par le fait même sacro-saintes et le principe selon lequel on ne doit rien construire où que ce soit, près de quoi que ce soit, prime, ou convenez-vous que, parfois, certaines eaux navigables — malgré qu'elles soient navigables — peuvent être compromises dans l'intérêt d'un développement quelconque? Reconnaissez-vous que ce genre d'équilibre existe?

**Mr. Morrison:** I will go out on a limb here and say yes. Certainly look at the Ottawa River. Look at the Winnipeg River, the hydro dams on it. If we did not have those hydro dams, look at the carbon emissions that would be going into the air. Sometimes, though, I think that the question of putting it that way, of balancing between the economy and the environment, is a false argument. There is a right way and a wrong way of doing things.

For example, I spoke with the former chief of the Pic River First Nation on Lake Superior. His band was unique in the ability to develop a partnership with a private hydro developer in which the First Nations band retained 51 per cent ownership of this hydro project. It was a run of the river project; it did not involve a headwaters pond flooding out, so it was minimal environmental impact. Yet this First Nations band now has an income stream in perpetuity.

**Senator Banks:** Can you canoe down that river now?

**Mr. Morrison:** As a paddler — and maybe my fellow paddlers would not be happy to hear me say this — that is the kind of sacrifice or compromise that I think can reasonably be made. However, I think in this particular case, that project was done in the right way. I do not have studies and papers on it; I had a conversation with the chief. That is my impression. That is just one example of how things can be done correctly. Of course, we have seen many things that have not been done correctly.

**Mr. Hazell:** The issue is not whether development should happen; it must. What we are trying to do with the permitting process we used to have under the Navigable Waters Protection Act and the environmental assessments, is to ensure that the decision makers understand they have some idea about what they are doing when they build a dam across a river and they do not make decisions in complete ignorance. That is what we are throwing away. We are throwing away this information-gathering tool. We are not saying there should not be development.

On the question of balance between environment and economy, that is an idea that I thought we got rid of with the Brundtland commission in 1986 because it is a false dichotomy. What the Brundtland commission tried to do and successive governments have also agreed with, up until Minister Prentice, who does not use the word “sustainability” any more, was introduce the idea of sustainable development. That is to say we want development but we want it to be ecologically sustainable, socially sustainable and economically sustainable as well.

For some reason, the current government has thrown out the idea of sustainability and that is a very grievous concern of the Sierra Club of Canada.

**M. Morrison :** Je vais prendre le risque de répondre par l'affirmative. Prenez, par exemple, la rivière des Outaouais ou la rivière Winnipeg. Sans leurs barrages hydroélectriques, imaginez combien de dioxyde de carbone de plus serait émis. Cependant, je pense parfois que la question de maintenir un équilibre entre l'économie et l'environnement est une fausse argumentation. Il y a une bonne et une mauvaise façon de faire les choses.

Par exemple, j'ai parlé à l'ancien chef de la Première nation de la rivière Pic qui se trouve au bord du lac Supérieur. Sa bande a fait quelque chose d'unique. Elle a été en mesure de former un partenariat avec un promoteur de projets hydroélectriques du secteur privé et de conserver 51 p. 100 des droits de propriété liés au projet. Le projet consistait à construire une centrale hydroélectrique au fil de l'eau; il n'exigeait pas la création d'un bassin en amont et l'inondation de terrains. Les impacts environnementaux étaient donc minimes. Et pourtant, cette bande des Premières nations bénéficie maintenant d'un revenu à perpétuité.

**Le sénateur Banks :** Pouvez-vous descendre la rivière en canot maintenant?

**M. Morrison :** En tant que pagayeur — et les autres pagayeurs ne seront peut-être pas très heureux de m'entendre parler ainsi —, c'est le genre de sacrifice ou de compromis qu'à mon avis il est raisonnable de faire. Cependant, dans ce cas-là, le projet a été mené de la bonne manière. Ce que je dis n'est pas étayé par des études ou des documents; j'ai eu une conversation avec le chef et c'est l'impression qu'il m'a laissée. Voilà seulement un exemple de la façon dont on peut faire les choses correctement. Bien entendu, nous avons été témoins de pas mal de cas où les choses n'ont pas été faites correctement.

**M. Hazell :** La question n'est pas de déterminer si l'on doit développer; on doit le faire. Ce que nous nous efforçons d'accomplir grâce au processus d'autorisation que nous avons l'habitude d'avoir en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables et avec aux évaluations environnementales c'est de veiller à ce que les décideurs comprennent ce qu'ils font lorsqu'ils construisent un barrage sur une rivière et à ce qu'ils ne prennent pas ces décisions dans l'ignorance totale des faits. Voilà ce que nous éliminons. Nous éliminons un outil qui nous permettait de recueillir des renseignements. Nous ne prétendons pas qu'il ne faut pas développer.

En ce qui concerne la question de l'équilibre entre l'économie et l'environnement, c'est un concept dont je croyais que nous nous étions débarrassés depuis la Commission Brundtland en 1986, parce que c'est une fausse opposition. Ce que la commission a essayé de faire et les différents gouvernements qui se sont succédé avant l'arrivée du ministre Prentice — qui n'utilise même plus le mot « durabilité » — étaient également d'accord avec cela, c'est de lancer l'idée du développement durable. Autrement dit, nous voulons développer, mais nous désirons que ce développement soit durable d'un point de vue écologique, social et économique.

Pour une raison quelconque, le gouvernement actuel a rejeté la notion de durabilité et cela inquiète énormément le Sierra Club du Canada.

**The Chair:** I would like to thank you, witnesses, very much for your contributions to this matter. Colleagues, thank you all for your interesting input. I will call the meeting adjourned until next Tuesday at about five o'clock.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, May 5, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 6:20 p.m. to examine the following elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

**Senator W. David Angus** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, I would like to welcome all present in the room as well as those listeners on the CPAC network and on the World Wide Web who are sharing in our deliberations with us.

I would like, in particular, to welcome our witnesses this evening. In the centre, we have Brian Jean, an MP, as I recall from a visit to his riding, from Fort McMurray-Athabasca, the scene of the famous oil sands.

Mr. Jean was first elected to the House of Commons in 2004 and re-elected in 2006 and 2008, and he was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities in February 2006. Prior to entering federal politics, he practised law, was an instructor at Keyano College, a business owner and a publisher. We have been waiting anxiously to have him appear at our committee. Accompanying Mr. Jean tonight are Mr. Roussel and Mr. Osbaldeston of Transport Canada, who have appeared before us previously in connection with this matter.

This is our third meeting on the subject of the Navigable Waters Protection Act amendments as contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, legislation that was passed by both the House of Commons and the Senate. It is now law. As part of the process that led to that passage, this section on the Navigable Waters Protection Act, NWPA, was referred to this committee for study and review, reporting back no later than June 11.

We have had a number of sessions. We are interested in knowing from you, Mr. Jean, the government's policy with respect to this particular legislation and why it was contained in Bill C-10 as well as whatever else you can tell us so that we will understand better.

Obviously, this is a rather unusual process, being asked to review a section of a bill that has already gone forward, but we take our work seriously. We will report back our findings based on the evidence that we hear. It is important that we understand exactly the government's position.

**Le président :** J'aimerais remercier sincèrement les témoins de leur contribution à cette question. Chers collègues, je vous remercie tous d'avoir formulé d'intéressantes remarques. Nous nous réunissons mardi prochain à environ 17 heures.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 5 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles s'est réuni aujourd'hui à 18 h 20 pour examiner les éléments suivants du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009 : les éléments concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

**Le sénateur W. David Angus** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président :** Honorables sénateurs, j'aimerais souhaiter la bienvenue à tous ceux qui sont présents dans cette salle ainsi qu'à ceux qui suivent nos délibérations sur le réseau CPAC et sur Internet.

J'aimerais tout particulièrement souhaiter la bienvenue à nos témoins de ce soir. Au centre se trouve Brian Jean, député; je me souviens l'avoir rencontré dans sa circonscription, à Fort McMurray-Athabasca, là où on exploite des sables bitumineux.

M. Jean a été élu pour la première fois à la Chambre des communes en 2004, et a été réélu en 2006 et en 2008. Il a été nommé secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en février 2006. Avant d'entrer en politique fédérale, il a exercé le droit, enseigné au Collège Keyano, dirigé une entreprise et travaillé dans l'édition. Nous attendions impatiemment sa comparution devant notre comité. Il est accompagné de M. Roussel et de M. Osbaldeston, de Transports Canada, qui ont déjà comparu devant nous sur le même sujet.

C'est notre troisième réunion sur le projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, qui modifie la Loi sur la protection des eaux navigables. Ce projet de loi a été adopté par la Chambre des communes et par le Sénat et a donc aujourd'hui force de loi, mais il avait été convenu, lors de son adoption, que cette partie de la Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN, serait renvoyée à notre comité pour y être étudiée; notre rapport doit être déposé le 11 juin au plus tard.

Nous avons déjà eu plusieurs réunions sur le sujet, et nous aimerions tout particulièrement que vous nous expliquiez, Monsieur Jean, la position du gouvernement sur ce texte législatif et pourquoi il a été intégré au projet de loi C-10, et que vous nous donniez d'autres précisions qui nous permettraient de mieux comprendre ce dont il retourne.

Il est assez inhabituel de devoir examiner une partie d'un projet de loi qui a déjà été adopté, mais nous prenons cela très au sérieux. Nous préparerons notre rapport en fonction des témoignages que nous aurons entendus, et il importe, bien entendu, que nous comprenions bien la position du gouvernement.

I must say that Mr. Roussel and Mr. Osbaldeston have done their best to give us the background, but Mr. Jean is the man.

I am David Angus, and I am chair of the committee. To my right is the deputy chair, who is from just south of Fort McMurray, Senator Grant Mitchell. We also have Senator McCoy, Senator Banks, Senator Brown, Senator Neufeld, Senator Lang and, to my left, Senator Peterson, Senator Milne, Senator Sibbeston and Senator Spivak.

We are ready to go after you make your presentation. We all have a number of questions. We will get to the questions afterwards. Let us now get to the substance.

**Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities:** I cannot tell you what an honour it is to be here today and for myself to present in front of you to answer any questions that you may have.

I do know many of you from previously, Senator Mitchell in particular and, of course, Senator Angus, as many of the Conservatives in my caucus. I have had the opportunity to speak with many of you by phone. I appreciate your patience with me as I go through this particular presentation. I want to also apologize for being late as a result of a vote in the house.

It is correct that I am from Fort McMurray, 44 years. I am one of the few people who have been there since the population was approximately 1,500 people; now there are more in the neighbourhood of 100,000 people. Indeed, the area was called the tar sands at one time; it is now called the oil sands because we have the process perfected, and of course now we produce oil instead of tar.

By way of history, my understanding is that Jasper Avenue, as well as Parliament Hill, was at one time tarred with tar sands from the Fort McMurray area. Indeed, now we put it into our vehicles and produce energy.

The changes to the Navigable Waters Protection Act were part of Bill C-10, as you know, the Budget Implementation Act, which received Royal Assent on March 12. Although unusual, it is imperative that this happened because of the necessity with the global economic crisis. Canada's Economic Action Plan set out a very ambitious agenda to stimulate the economy, create jobs and help Canadian families. That was the intention of the government by placing it into the Budget Implementation Act.

One component of this plan, as you know, was a move to modernize the Navigable Waters Protection Act in order to make it a more effective and efficient piece of legislation. It had remained largely unchanged since the 1880s, and I believe it was

Je reconnais que M. Roussel et M. Osbaldeston nous ont déjà brossé un tableau assez précis de la situation, mais le témoignage de M. Jean va être capital.

Je m'appelle David Angus et je suis le président du comité. À ma droite se trouve le vice-président, le sénateur Grant Mitchell, qui vient d'une région située juste au sud de Fort McMurray. Sont également présents le sénateur McCoy, le sénateur Banks, le sénateur Brown, le sénateur Neufeld, le sénateur Lang et, à ma gauche, le sénateur Peterson, le sénateur Milne, le sénateur Sibbeston et le sénateur Spivak.

Nous serons prêts à vous poser des questions, et nous en avons un certain nombre, dès que vous aurez fait votre déclaration liminaire. Passons donc au vif du sujet.

**Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités :** Je ne saurais vous dire combien je suis honoré de prendre la parole devant votre comité aujourd'hui, et je répondrai avec plaisir à vos questions dès que j'aurai terminé ma déclaration.

Je connais déjà un certain nombre d'entre vous, notamment le sénateur Mitchell et, bien sûr, le sénateur Angus, sans parler et des sénateurs conservateurs que je rencontre au caucus. J'ai eu l'occasion de parler à bon nombre d'entre vous au téléphone. Je vous remercie d'avoir la patience d'écouter ma déclaration. Je vous demande également de m'excuser de mon retard, mais il y avait un vote à la Chambre.

Je viens en effet de Fort McMurray, où j'habite depuis 44 ans. Je suis l'un des rares résidents à y vivre depuis que la population comptait environ 1 500 personnes; aujourd'hui, il y en a autour de 100 000. Depuis qu'on a commencé à exploiter les sables bitumineux, les procédés de raffinage se sont améliorés et on en extrait aujourd'hui davantage de pétrole que de bitume.

Sur une petite note historique, j'aimerais vous dire que l'avenue Jasper, ainsi que la Colline parlementaire, étaient, à une certaine époque, revêtues de bitume provenant des sables bitumineux de la région de Fort McMurray. Aujourd'hui, le pétrole des sables bitumineux sert à fabriquer de l'essence pour nos automobiles et sert aussi à produire de l'énergie.

Comme vous le savez, les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables ont été intégrées au projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, et ce projet de loi a reçu la sanction royale le 12 mars dernier. Cette procédure, quoiqu'inhabituelle, était nécessaire étant donné la crise économique mondiale. Le Plan d'action économique du Canada prévoit des initiatives très ambitieuses pour stimuler l'économie, créer des emplois et aider les familles canadiennes. L'intégration desdites modifications dans la Loi d'exécution du budget était une décision du gouvernement.

L'un des volets de ce plan consiste à actualiser la Loi sur la protection des eaux navigables afin d'en accroître l'efficacité. En fait, cette loi n'avait pas été vraiment modifiée depuis les années 1880 et, si je me souviens bien, c'était l'une des deux plus

the second-oldest piece of legislation in Canada, or thereabouts. It was about time we updated it to meet the needs of the 21st century.

By way of example, most of the amendments were done before airplanes were invented, so changes were necessary with regards to them. These changes streamline and modernize a regulatory process that oversees the protection of the public's right to navigate our waterways. I know that a number of committee members have received hundreds of emails and letters from Canadians who are concerned that these changes we have implemented will impact recreational boating and outdoor activities.

I want to assure this committee that I am myself a registered trapper and spend a tremendous amount of time in the bush as a canoeist and jet boater and I have watched this piece of legislation from start to finish. I am assured by my own investigation that the right to navigate our waterways will not be impeded as much as the letters and fear mongering I have seen myself have predicted.

I am here also to tell you that these changes will not in any way jeopardize the waterways that we have valued for generations. I want to be clear about one thing: if you can paddle down a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act.

The changes are focused on streamlining the process and removing bureaucratic red tape. The modern-day reality is that we need to keep pace with today's ever-evolving and complex marine environment and, at the same time, ensure that we are efficient and effective in dealing with the global economic crisis. We can only achieve such through a modernized act.

On average each year, some 2,500 Canadians apply for approval to construct a project in, on, above or across a waterway. A "waterway" is defined as any body of water that can float a canoe, and therein lies the problem. Until these particular changes, the act would treat major works, such as the Confederation Bridge to Prince Edward Island, the same as a footbridge over a nearly dry stream or a stream that is, in essence, dry for most of the year. They both require the same approvals and the same scrutiny from inspectors.

In fact, some projects are so minor that before our governmental changes, it was basically the regulatory equivalent of hitting a tack with a sledgehammer. A ditch with water for three days a year, we heard evidence in our committee, would require the same regulatory approval as a large bridge.

This government wants to use the people of Canada's tax money and resources on projects that could actually pose real issues to Canadians for boating and navigation. Our modernized Navigable Waters Protection Act will continue to provide such scrutiny. Our revised act will exempt certain classes of waterways

anciennes lois du Canada. Il était temps que nous l'actualisions afin qu'elle réponde mieux aux besoins du XXI<sup>e</sup> siècle.

Pour vous donner une idée, la plupart des dispositions avaient été adoptées avant l'invention de l'avion; il était donc temps de les revoir. Les modifications qui viennent d'être adoptées simplifient et modernisent le processus de réglementation qui vise à protéger le droit du public d'emprunter nos voies d'eau. Je sais que plusieurs membres du comité ont reçu des centaines de courriels et de lettres de Canadiens qui s'inquiètent que les modifications adoptées ne nuisent à la navigation de plaisance et aux activités de plein air.

Je tiens à vous rassurer en vous disant que je pratique régulièrement le piégeage et que je consacre beaucoup de temps à des activités de plein air, notamment dans ma barque ou mon canot à moteur. J'ai suivi de près la préparation de ces modifications, du début jusqu'à la fin, et je suis convaincu qu'elles ne restreignent pas le droit du public d'emprunter les voies d'eau canadiennes, contrairement à ce que craignent les auteurs des lettres et les instigateurs d'une certaine psychose collective.

Je suis venu vous dire que ces modifications ne nuiront en aucune façon aux voies d'eau que nous chérissons depuis des générations. Et que ce soit bien clair : toute voie d'eau sur laquelle on peut faire flotter un canot est automatiquement couverte par la Loi sur la protection des eaux navigables.

Les modifications visent à simplifier le processus d'approbation et à réduire la paperasserie bureaucratique. La réalité est telle que nous devons nous adapter à un environnement marin complexe et en constante évolution, tout en étant efficaces dans un contexte de crise économique mondiale. Nous ne pouvions atteindre cet objectif qu'en actualisant la loi.

Chaque année, en moyenne, 2 500 Canadiens demandent un permis pour construire des équipements au-dessus, en dessous, en surface ou à l'intérieur d'une voie d'eau. On entend par « voie d'eau » tout plan d'eau sur lequel on peut faire flotter un canot, et c'est là que réside le problème. En vertu des modifications qui viennent d'être adoptées, la loi donnera à de grands ouvrages d'aménagement, comme le pont de la Confédération qui conduit à l'île du Prince-Édouard, le même statut qu'à une passerelle jetée sur un ruisseau qui reste sec la plupart du temps. Autrement dit, les deux types de constructions nécessiteront les mêmes niveaux d'inspection et d'approbation.

En fait, avant l'adoption de ces modifications, les formalités réglementaires étaient telles que, pour des projets tout à fait mineurs, cela revenait à enfoncer une punaise avec un marteau-pilon. Comme l'ont fait remarquer certains témoins devant notre comité, un fossé qui reste sec 362 jours par an était assujéti aux mêmes procédures d'approbation qu'un pont de grande envergure.

Notre gouvernement veut que l'argent du contribuable serve à réglementer des projets qui risquent de poser de vrais problèmes pour les Canadiens qui pratiquent la navigation. La nouvelle Loi sur la protection des eaux navigables permet de réglementer de tels projets, tout en exemptant des formalités d'approbation

and works from having to receive approval under the Navigable Waters Protection Act, and this would include those works that do not impede navigation — for instance, foot bridges over waters that any rational person would not deem to be navigable. Again, those would be nearly dry creek beds.

In this way, inspectors and government resources will be able to spend more time on the major projects as opposed to reviewing minor ones that do not create substantive issues. Most important, this will accelerate a number of projects of all sizes that will contribute to economic growth in our communities and ultimately to the prosperity of Canada.

Infrastructure projects were often delayed due to the provisions under the former Navigable Waters Protection Act, and sometimes even funding for critical infrastructure could lapse before the approvals were received. The revised act will expedite the development of projects through a more streamlined approval process. This supports the creation of jobs and, in turn, stimulates economic growth across the country.

This revised legislation will help us reach two very important goals: we will better protect the public interest in navigable waters, and we will expedite the approval process to get important projects under way.

**The Chair:** Another colleague has joined us, Senator St. Germain from British Columbia. Welcome.

**Senator St. Germain:** Thank you. I am glad to be here.

**Mr. Jean:** I want to make it absolutely clear that this government will not relax our standards on protecting the environment while maintaining access to waterways, nor will we abandon our efforts to maintain their safety. In fact, this revised legislation creates new enforcement provisions that would allow the government to fine people who violate the Navigable Waters Protection Act.

In the original act, the largest penalty that could be imposed for violation was \$5,000. This amount may have been significant in the 1880s, but now it may be considered simply the cost of doing business. This is not acceptable. Our changes will impose fines of up to \$50,000 per infraction per day. This is a serious and meaningful deterrent to noncompliance.

The changes we have made in the Navigable Waters Protection Act were brought forward after lengthy consultation was stakeholders. I would like to take this opportunity to thank the members of the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities for studying the proposed changes and for making informed recommendations.

I am happy to say that all of these recommended changes were fulfilled by the proposed legislation. By making these important changes to the Navigable Waters Protection Act, this government

certaines catégories de voies d'eau et d'ouvrages, notamment les ouvrages qui n'entravent pas la navigation, comme une passerelle jetée sur un plan d'eau que toute personne raisonnable jugerait impropre à la navigation. Je veux surtout parler ici des ruisseaux qui restent secs la plupart du temps.

De cette façon, les inspecteurs du gouvernement pourront consacrer davantage de temps aux grands projets, au lieu de s'attarder sur des projets mineurs qui ne posent aucun problème substantiel. Et surtout, cela permettra d'accélérer les procédures d'approbation de projets qui, quelle que soit leur envergure, contribueront à la croissance économique de nos collectivités et, partant, à la prospérité générale du Canada.

Les dispositions de l'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables ont souvent eu pour effet de retarder le lancement de projets d'infrastructure, et il est même arrivé que l'approbation des crédits nécessaires à des infrastructures cruciales n'arrive qu'après l'échéance de ces crédits. La nouvelle loi permettra de simplifier et d'accélérer ce processus d'approbation, tout en stimulant la création d'emplois et, partant, la croissance économique dans tout le pays.

La nouvelle loi nous permettra d'atteindre deux objectifs très importants : mieux protéger l'intérêt du public pour ce qui est des eaux navigables, et accélérer le processus d'approbation des grands projets d'aménagement.

**Le président :** Un autre collègue vient de se joindre à nous; il s'agit du sénateur St. Germain, de la Colombie-Britannique. Bienvenue, sénateur.

**Le sénateur St. Germain :** Merci beaucoup. Je suis ravi d'être ici.

**M. Jean :** Qu'il soit bien clair que notre gouvernement, tout en essayant de maintenir l'accès aux voies d'eau, n'a nullement l'intention de relâcher les normes de protection de l'environnement, et qu'il poursuivra au contraire ses efforts pour en maintenir la sécurité. En fait, le texte prévoit de nouvelles dispositions d'exécution de la loi, qui permettront au gouvernement d'imposer des amendes à ceux qui contreviennent à la Loi sur la protection des eaux navigables.

La loi initiale prévoyait une amende maximum de 5 000 \$. Dans les années 1880, cette somme était loin d'être négligeable, mais de nos jours, on peut facilement l'inclure dans les dépenses courantes d'une entreprise. C'est donc inacceptable. Selon les nouvelles modifications adoptées, les amendes pourront aller jusqu'à 50 000 \$ par jour, ce qui représente, à nos yeux, un puissant facteur de dissuasion.

Les modifications que nous avons apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables ont été élaborées après de nombreuses consultations auprès des parties intéressées. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les députés du Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports, l'infrastructure et les collectivités de nous avoir soumis des recommandations bien documentées.

Je suis heureux de pouvoir vous dire que toutes ces recommandations ont été reconduites dans le projet de loi. En modifiant ainsi la Loi sur la protection des eaux navigables, le

has taken a big step forward. We are removing red tape and allowing important projects to get under way without compromising our environmental oversight or Canadians' rights to navigate our waterways. This government has taken real action on this file, and it is only the beginning to our economic stimulus plan. I hope I can answer all your questions.

**The Chair:** Do the officials have anything to add at this point? Thank you, Mr. Jean. May we assume that you are familiar with the testimony we have heard already? Have you been briefed on the transcripts?

**Mr. Jean:** I have read most of the emails that I received and have talked to many of my constituents. I brought this particular piece of legislation forward four years ago from a constituent of my own to the former Liberal minister, whose response was that the legislation was fine as it was. I brought it forward again to this government and changes were suggested to be studied by the committee.

This was one of the most important issues that I heard about in Northern Alberta, where most people in my constituency pride themselves on their love of nature and their need to navigate waterways. I have heard from many constituents and I heard from all of the witnesses at every single meeting the Transport Committee had. I have read the emails and understand most of the issues.

**The Chair:** This is apropos of your statement about consulting with stakeholders. We had some witnesses here last Thursday who had a contrary view.

**Senator Spivak:** I have a few questions that I will try to ask quickly.

First, could you perhaps elaborate a little more on why the government chose to include these amendments to the Navigable Waters Protection Act within the budget bill?

To set the record straight, Mr. Osbaldeston did not deny this. When the Transport Committee reviewed the bill in the House of Commons and when they passed it, they made a promise to recreation and tourism industries that a full public hearing would be held before this bill could be passed. The government then simply inserted it into the budget bill.

The major objection that we have heard to the process is that paddlers, river people and boaters were not consulted. In the statement that Mr. Osbaldeston made, he listed who was consulted. There was not a single paddler in that list.

Perhaps you could explain this hurried measure to put the changes within the budget act. I know you said that it was to streamline the process, but could you be more precise?

gouvernement a fait un grand pas en avant. En effet, nous réduisons les formalités bureaucratiques et nous permettons à des projets importants de démarrer, sans pour autant compromettre le respect des exigences environnementales et le droit des Canadiens de naviguer sur nos voies d'eau. Notre gouvernement a su prendre des mesures énergiques sur ce front, et ce n'est là que le début de notre plan d'action économique. Je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

**Le président :** Les fonctionnaires ont-ils quelque chose à ajouter? Merci, Monsieur Jean. Je présume que vous êtes au courant des témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent? Vous a-t-on breffé?

**M. Jean :** J'ai lu la plupart des courriels que j'ai reçus, et j'ai eu l'occasion de parler avec bon nombre de mes électeurs. Il y a quatre ans, j'avais proposé ce projet de loi, qui m'avait été suggéré par un de mes électeurs, au ministre libéral de l'époque, lequel m'avait répondu que la loi en vigueur ne posait pas de problème. J'ai donc représenté mon projet de loi au gouvernement actuel, qui en a saisi le comité.

C'est l'un des sujets les plus importants dont j'entends parler dans le Nord de l'Alberta, où la plupart des habitants de ma circonscription affichent fièrement leur amour pour la nature et leur passion pour la navigation. C'est ce que j'ai entendu dire par un grand nombre de mes électeurs et par tous les témoins qui ont comparu devant le Comité des transports. J'ai lu tous les courriels, et je comprends bien tous les aspects de la question.

**Le président :** Vous avez dit que vous aviez consulté les parties intéressées. Mais jeudi dernier, nous avons entendu des témoins qui n'étaient pas du même avis.

**Le sénateur Spivak :** J'ai plusieurs questions à poser, et je vais essayer d'être brève.

Premièrement, pourriez-vous nous expliquer un peu mieux pourquoi le gouvernement a décidé d'intégrer ces modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables dans le projet de loi d'exécution du budget?

Pour que tout soit bien clair, je tiens à dire que M. Osbaldeston ne l'a pas nié. Lorsque le Comité des transports de la Chambre des communes a examiné le projet de loi, et que celle-ci l'a adopté, ils ont tous promis à l'industrie des loisirs et du tourisme que des audiences publiques seraient organisées avant l'adoption du projet de loi. Or, le gouvernement a tout simplement intégré le texte dans la Loi d'exécution du budget.

La première critique que nous avons entendue à ce sujet était que les canotiers, les plaisanciers et les riverains n'avaient pas été consultés. Dans sa déclaration liminaire, M. Osbaldeston a donné la liste des groupes qui avaient été consultés, et il n'y avait pas un seul groupe de canotiers.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi le gouvernement était tellement pressé d'intégrer ces modifications dans la Loi d'exécution du budget? Certes, vous nous avez dit que l'objectif était de simplifier le processus, mais pourriez-vous être plus précis?

**Mr. Jean:** I would like to answer that question. First, may I refer to the study itself and those persons who were invited to appear?

**Senator Spivak:** I have seen them and the committee has seen them.

**Mr. Jean:** Have you seen the paddlers and kayak associations and so on that were invited to submit briefs?

**Senator Spivak:** However, they did not.

**Mr. Jean:** They did not. That is correct.

**Senator Spivak:** I have heard they did not submit because they did not have enough notice, but that is alright. Perhaps you could go through the reasons.

**Mr. Jean:** I think it was included in the budget implementation bill because of the necessity for change based on the global economic downturn, the crisis and the ability to stimulate the economy through infrastructure investment, such as bridges and roads. Since Canada has approximately one third of the world's freshwater supply, the need in almost every case is to go over some form of water. The officials can be more specific, but in most cases, the average application process could take somewhere between 12 months and 20 months to process.

There were situations that would be a rubber-stamp process by the department. However, they would have to go through each and every hurdle in the process for the government to be able to rubber-stamp those. As a government, we felt that would not be necessary if we could create an environment where those rubber-stamped items were taken away from the bureaucrats.

**Senator Spivak:** With respect, Mr. Jean, you normally do not have a construction project on a ditch with three feet of water. My understanding is that even under the act as it was previously, it was possible to avoid certain environmental assessments.

I want to be clear about what you are saying. If it is a major project, are you of the opinion that in the interests of economic stimulus, we do not need to consult or examine?

**Mr. Jean:** Not at all.

**Senator Spivak:** Okay. How will you streamline?

**Mr. Jean:** I am suggesting that every body of water in Canada is a navigable waterway. The definition of "navigable water" is that every piece of water, including a ditch in a farmer's backyard that he dug 60 years ago, was considered to be a navigable water. For example, he had to go through each part of the process in order to have an application approved to build a footbridge over it.

As a government, we are trying to create the exemptions that were already in place but that had to go through a lengthy, time consuming and costly process to be rubber-stamped.

**M. Jean :** Je vais répondre à votre question. Premièrement, je vais me reporter à l'étude qui a été faite et à la liste des personnes qui ont été invitées à témoigner.

**Le sénateur Spivak :** J'en ai déjà pris connaissance, et le comité aussi.

**M. Jean :** Avez-vous vu que les utilisateurs de canots et de kayaks ont été invités à soumettre des mémoires?

**Le sénateur Spivak :** Mais ils ne l'ont pas fait.

**M. Jean :** Exactement.

**Le sénateur Spivak :** J'ai entendu dire qu'ils estimaient qu'ils n'avaient pas eu assez de préavis. Quoi qu'il en soit, pourriez-vous nous expliquer pourquoi le gouvernement était aussi pressé d'agir?

**M. Jean :** Je crois que ce projet de loi a été intégré à la Loi d'exécution du budget parce qu'il était nécessaire d'intervenir rapidement étant donné la crise économique mondiale; autrement dit, il était urgent de stimuler l'économie par des investissements dans les infrastructures, notamment dans les ponts et les routes. Étant donné que le Canada renferme environ le tiers des ressources d'eau de la planète, il est quasiment toujours nécessaire, pour la construction de ces infrastructures, d'enjamber ou de longer un plan d'eau quelconque. Les fonctionnaires pourraient vous donner plus de détails, mais je sais qu'en moyenne, le processus d'approbation est tel qu'il faut entre 12 et 20 mois pour obtenir un permis.

Pour certains projets mineurs, il suffirait d'un simple tampon d'approbation du ministère, mais l'ancienne loi exigeait que tous les projets soient assujettis à toutes les formalités bureaucratiques. Notre gouvernement a jugé préférable d'exempter ces projets mineurs des formalités bureaucratiques.

**Le sénateur Spivak :** Je me permets de vous faire remarquer, Monsieur Jean, qu'on ne construit pas des ouvrages sur un fossé de trois pieds d'eau. Même avec l'ancienne loi, il était possible d'éviter certaines évaluations environnementales.

J'aimerais être sûre de bien comprendre ce que vous dites. S'il s'agit d'un projet d'envergure, estimez-vous que, vu la nécessité de stimuler l'économie, nous n'avons plus besoin de consulter ou de surveiller la situation?

**M. Jean :** Pas du tout.

**Le sénateur Spivak :** Bien. Comment allez-vous simplifier le processus?

**M. Jean :** La nouvelle loi considère tous les plans d'eau comme des eaux navigables. Selon la définition, « eaux navigables » incluait tous les plans d'eau, y compris le fossé qu'avait creusé un fermier dans sa cour il y a 60 ans. Par exemple, pour construire une passerelle au-dessus de ce fossé, il fallait passer par toutes les formalités d'approbation prévues dans la loi.

Notre gouvernement essaie d'officialiser les exemptions qui existaient déjà mais qui étaient quand même assujetties à un processus d'approbation lourd et coûteux.

**Senator Spivak:** Okay. I have one more question. Ministers will now have the power to distinguish between “works” and “waters” for which an environmental assessment of a project is necessary. In other words, there will be two classes, and an order to create classes of works and classes of water will not need to comply with the Statutory Instruments Act. Bypassing the requirements of that act expedites the coming into force of such an order, but dispenses with the examination, registration and parliamentary scrutiny of such orders. The minister’s power is not limited only to minor works; it could be a major work.

Perhaps you could explain why that was necessary. Are you also suggesting in that the interests of time we should bypass the Statutory Instruments Act?

**Mr. Jean:** Absolutely not, madam. My understanding is that scrutiny will continue to take place in major works. Let me assure you that the integrity of environmental assessments will not be hampered in any way by the coming into force of this act.

My understanding of the minister’s ability to exclude particular works or waterways is those waterways that are already, as I mentioned, rubber-stamped and excluded by the department.

**Senator Spivak:** My apologies. I did not ask the question properly.

**Mr. Jean:** Maybe I misheard; I apologize.

**Senator Spivak:** It is within the minister’s power to create classes of works and classes of water. The minister can do that without going through the necessities of the Statutory Instruments Act. We were told that was indeed the case.

**Mr. Jean:** I will refer to the official here.

**David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada:** That is correct. That was determined to be a requirement in order to deal in a timely basis with the economic crisis that was at hand. The NWPA approvals were recognized as a key piece to refurbishment and development of infrastructure. Also, for major refurbishment and major redevelopment projects, which is what we are speaking of, in order to achieve benefits out of the two-year infrastructure funding, the timing had to be streamlined.

Thus, yes, orders are used with the concept that ultimately they would be reverted into regulations, and that converting them to regulations would provide the full regulatory process, including full public consultation.

**Senator Spivak:** Again, I want to be clear that I am interpreting what you are saying. All of this is in the interest of speed — let us get things done more quickly. Is that right?

**Mr. Osbaldeston:** The orders provide for speed, but not to the detriment of navigational safety or environmental oversight.

**Le sénateur Spivak :** Bien. J’aimerais poser une autre question. Le ministre a maintenant le pouvoir de déterminer si, pour certains « ouvrages » et « voies d’eau », une évaluation environnementale est nécessaire. En d’autres termes, il y aura deux catégories d’ouvrages et de voies d’eau, et on pourra décider, par arrêté, que certains ouvrages et voies d’eau ne sont plus assujettis à la Loi sur les textes réglementaires. L’exemption de ces ouvrages et voies d’eau accélérera leur approbation, certes, mais les projets en question ne seront plus assujettis à des examens, à des formalités d’approbation et à des évaluations parlementaires. De plus, le pouvoir du ministre ne se limite pas à des ouvrages secondaires; il pourrait s’agir d’ouvrages de grande envergure.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi il était nécessaire de procéder de cette façon? Voulez-vous dire que, pour ne pas perdre de temps, il faut tourner la Loi sur les textes réglementaires?

**M. Jean :** Absolument pas, Madame. Que je sache, cette surveillance va être maintenue pour les ouvrages d’envergure. Permettez-moi de vous rassurer en vous disant que l’entrée en vigueur de cette nouvelle loi ne compromettra en aucune façon l’intégrité des évaluations environnementales.

Que je sache, le pouvoir du ministre d’exempter certains ouvrages ou voies d’eau concerne, comme je l’ai déjà dit, ceux qui ne nécessitent déjà maintenant qu’un tampon d’approbation du ministère.

**Le sénateur Spivak :** Excusez-moi, je n’ai pas bien formulé ma question.

**M. Jean :** Je l’ai peut-être mal comprise, excusez-moi.

**Le sénateur Spivak :** Le ministre a le pouvoir de créer des catégories d’ouvrages et des catégories de voies d’eau, et il peut le faire sans tenir compte des exigences de la Loi sur les textes réglementaires. C’est ce qu’on nous a dit.

**M. Jean :** Je vais demander au représentant du ministère de vous répondre.

**David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables, Transports Canada :** C’est exact. Cela a été jugé nécessaire étant donné la crise économique que nous traversons. On a estimé que le processus d’approbation de la LPEN était un élément important pour la construction et la réparation des infrastructures. De plus, pour ce qui est des grands projets d’infrastructure, ce dont nous parlons, il fallait simplifier le processus d’approbation afin que le financement prévu pour deux ans puisse être débloqué plus rapidement et donner des résultats.

Des arrêtés seront pris, en effet, qui finiront par être reconduits dans les règlements, ce qui constituera le processus de réglementation, et il y aura des consultations publiques.

**Le sénateur Spivak :** Permettez-moi encore une fois de m’assurer que j’ai bien compris. Toutes ces mesures sont prises par souci d’accélérer les choses, n’est-ce pas?

**M. Osbaldeston :** Les arrêtés permettront d’accélérer les choses, mais ils ne compromettront ni la sécurité de la navigation ni la protection de l’environnement.

**Senator Spivak:** Yes, but it is the case that you do not need parliamentary scrutiny of those orders. The minister has the sole power to determine, without any other person or Parliament, which classes of waters — to separate those works and waters.

**Mr. Osbaldeston:** That is correct.

**The Chair:** I point out, Mr. Osbaldeston, and for your information, Mr. Jean, that when the officials appeared before us on April 22 or April 23, they undertook to provide us with additional information, including the 10 orders that have already been made by Minister Baird under this law. We have not received that information yet and we are anxiously awaiting it.

**Mr. Jean:** May I respond to that? I did receive them; they are public knowledge now. I have copies to distribute to the committee. They are hot off the press less than an hour ago. I will have someone distribute them.

As well, I wish to advise Senator Spivak that part of the ministerial issue is why there is a proposed further review of the act in five year.

**Senator Spivak:** That is too late. I am sorry; continue.

**Mr. Jean:** That was what I was going to say, madam. I understand that particular issue may be of some concern. It is also a concern to other people, myself included.

However, in this particular case, I suggest that the situation will be remedied and is necessary, based on not only the global economic downturn but, as you said, to speed things up. These decisions were already being made; they just had to go through a process. For instance, to revitalize the deck of a bridge or to replace a bridge that already existed, a project must go through that entire process.

It seems to me that in some cases this would be a bad use of tax dollars and a bad use of time. If I may give a personal example, as you know, I am from Fort McMurray, which has had a tremendous growth rate. My constituents have a four-hour drive to go 30 kilometres because of a bridge going over the Athabasca River. When there is an accident, or any kind of holdup, they must wait for two hours there and two hours back to be able to spend time with their family. It should take them about 26 minutes.

The regulatory approval on that particular bridge happened a month and a half ago. From my perspective, that is an unacceptable thing for the quality of life of my citizens. Indeed, two bridges already exist in that location; a third bridge is necessary to add an additional five lanes, and it has been necessary for some three or four years.

**The Chair:** I would like to thank you for bringing the orders that are now being circulated to my colleagues on the committee.

**Senator Milne:** I have just discovered another question in these orders that I am scanning through quickly.

**Le sénateur Spivak :** Certes, mais le Parlement n'a pas son mot à dire pour ce qui est de ces arrêtés. Le ministre a le pouvoir à lui seul de définir des catégories d'ouvrages et de voies d'eau.

**M. Osbaldeston :** C'est exact.

**Le président :** Permettez-moi de vous faire remarquer, Monsieur Osbaldeston, et à vous aussi, Monsieur Jean, que lorsque les représentants du ministère ont comparu devant nous le 22 ou le 23 avril derniers, ils nous ont promis de nous faire parvenir d'autres informations, notamment les 10 arrêtés qui ont été pris par le ministre Baird en vertu de cette loi.

**M. Jean :** Puis-je répondre à cela? J'ai reçu ces arrêtés, ils font partie du domaine public. Je peux en distribuer des exemplaires aux membres du comité. En fait, ils ont été imprimés il y a moins d'une heure. J'en ai quelques exemplaires que je peux faire distribuer.

J'aimerais dire au sénateur Spivak que c'est justement en raison de cette discrétion ministérielle que nous avons prévu un examen de la loi dans cinq ans.

**Le sénateur Spivak :** C'est trop loin. Excusez-moi, vous pouvez continuer.

**M. Jean :** C'est ce que j'allais dire, Madame. Je comprends votre préoccupation; d'autres personnes la partagent, et j'en fais partie.

Toutefois, dans ce contexte, j'estime que c'était nécessaire car il fallait intervenir rapidement, et pas seulement à cause de la crise économique mondiale. Ces projets étaient déjà approuvés dans le passé, mais ils étaient assujettis à toute une série de formalités. Par exemple, pour réparer le tablier d'un pont ou remplacer un pont existant, il fallait passer par tout le processus d'approbation.

Il me semble que, dans certains cas, c'est du gaspillage de temps et d'argent du contribuable. Permettez-moi de vous donner un exemple personnel. Comme vous le savez, je viens de Fort McMurray, qui a connu un taux de croissance spectaculaire. Mes électeurs mettent quatre heures pour faire 30 km à cause d'un pont qui enjambe la rivière Athabasca. Lorsqu'il y a un accident, ou n'importe quel embouteillage, ils doivent attendre deux heures à l'aller et deux heures au retour avant de retrouver leur famille. Normalement, ça devrait leur prendre environ 26 minutes.

Le processus réglementaire a finalement autorisé la réfection de ce pont il y a à peine un mois et demi. J'estime que c'est inacceptable car cela nuisait considérablement à la qualité de vie des habitants de ma circonscription. En fait, il y a deux ponts dans cette région, mais il en faudrait un troisième car on a besoin de cinq voies supplémentaires depuis trois ou quatre ans déjà.

**Le président :** Je vous remercie d'avoir apporté les arrêtés que nous sommes en train de distribuer aux membres du comité.

**Le sénateur Milne :** Je suis en train de parcourir rapidement ces arrêtés, et une autre question me vient à l'esprit.

Mr. Jean, thank you very much for coming before us tonight; I appreciate it. My question follows along Senator Spivak's question. It is political.

We understood from the department officials who were here before that they have been studying revisions to this act for 20 years. Because of the great rush to get this through, only some of the revisions that they have been looking at are included.

Who made the decision to cut the process even shorter and stick the revisions in the Budget Implementation Act? Was it the minister? If not, was it even higher up?

**Mr. Jean:** Quite frankly, your question is beyond my pay grade. I am not privy to that information.

**Senator Milne:** As a lowly parliamentary secretary, surely you know whether the minister made the decision?

**Mr. Jean:** To be honest, senator, I do not; but if I had that option, I would have included it as well, with respect.

**Senator Milne:** I have a question about canoeing that I will save perhaps for a second round, but the other political thing that concerns me about this bill is that so much discretion is given to the minister. If he is a good minister, he may not use it; but in the future, a minister may use it and entirely exempt any work whatsoever from environmental regulations. That power exists now in these revisions to the act, which is one concern.

The other concern is that the regulations are not statutory regulations. That is paragraph 327(12)(2.2); they are not statutory regulations and cannot be reviewed by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. There is no parliamentary overview whatsoever. This rests entirely in the hands of the minister, and there are enormous powers being given to the minister by this portion of the bill.

**Mr. Jean:** In relation to the committees and their own mandate, my understanding of the standing orders is that a committee can take it upon itself to study whatever it wishes to study and make recommendations to the government and to the house on whatever that issue may be.

I certainly would suggest that something as intrinsic to our country's values as the navigational ability from one end of this country to the other should be of great concern to the people of Canada. Based upon a letter-writing campaign or information provided to the House of Commons or to any member of the house through the people they represent, the appropriate committee would be able to study that issue. As a parliamentary secretary, I have many issues brought forward by members of other parties. We are bound by the will of the committee to study those things.

**Senator Milne:** In the Senate, committees cannot study things that have not been referred to them. There are only two committees that can do that, Rules and Internal Economy. Those are the only two committees that can take up studies on their own. The rest must have studies or issues sent to them.

Monsieur Jean, je vous remercie sincèrement de comparaître devant nous ce soir. Ma question est du même ordre que celle du sénateur Spivak. Elle est politique.

Les représentants du ministère qui ont comparu devant notre comité nous ont dit qu'ils travaillaient à la révision de cette loi depuis une vingtaine d'années. Dans sa hâte à faire adopter le projet de loi, le gouvernement n'a retenu qu'une partie des modifications envisagées par le ministère.

Qui a décidé de raccourcir encore davantage le processus et d'intégrer les modifications dans la Loi d'exécution du budget? Était-ce le ministre ou quelqu'un au-dessus?

**M. Jean :** Très franchement, votre question me dépasse un peu. Je ne suis pas dans le secret des dieux.

**Le sénateur Milne :** Même un simple secrétaire parlementaire doit savoir si c'est son ministre qui a pris la décision?

**M. Jean :** Très franchement, sénateur, je ne le sais pas. Mais si j'avais été à sa place, j'aurais pris la même décision.

**Le sénateur Milne :** Je voulais poser une question au sujet du canotage, mais je vais la garder pour un deuxième tour, éventuellement. L'autre aspect politique qui me préoccupe au sujet de ce projet de loi est qu'il donne autant de pouvoir au ministre. Si c'est un bon ministre, il ne s'en servira peut-être pas, mais qui sait si, à l'avenir, un ministre ne voudra pas exempter n'importe quel ouvrage des règlements environnementaux? Or, selon les modifications apportées à la loi, il sera habilité à le faire.

L'autre aspect qui me préoccupe est le fait que les règlements ne sont pas des règlements d'application. En effet, le paragraphe 327(12)(2.2) dit bien qu'il ne s'agit pas de règlements d'application et qu'ils ne peuvent pas être examinés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le Parlement n'a donc aucun droit de regard. Tout dépend uniquement du ministre, et cette partie du projet de loi lui donne énormément de pouvoir.

**M. Jean :** Pour ce qui est des comités et de leur mandat, le règlement prévoit, sauf erreur de ma part, qu'un comité peut décider d'entreprendre une étude de sa propre initiative, et de faire des recommandations au gouvernement et à la Chambre sur quelque question que ce soit.

Je suis convaincu qu'une question aussi rattachée aux valeurs canadiennes que le droit de naviguer sur toutes les voies d'eau du pays revêt une grande importance pour tous les Canadiens. Si un grand nombre d'entre eux adressent des lettres ou des questions en ce sens à la Chambre des communes ou à leur député, le comité compétent pourra entreprendre une étude sur le sujet. En qualité de secrétaire parlementaire, je reçois beaucoup de questions que me soumettent des députés d'autres partis, mais, en dernière analyse, c'est le comité qui décide s'il veut entreprendre ou non un examen de la question.

**Le sénateur Milne :** Au Sénat, les comités ne peuvent pas examiner des questions dont ils n'ont pas été saisis, à l'exception du comité de la réglementation et du comité de la régie interne. Ce sont les deux seuls comités qui peuvent décider d'entreprendre une étude de leur choix. Les autres comités doivent avoir été saisis d'une question ou d'un dossier par le Sénat.

Whether this applies to Scrutiny of Regulations I do not know; but I do know that the committee has enough regulations it is required to study that I would be astounded if it picked up on something it was not required to study.

**Mr. Jean:** I was not aware of that, senator.

**Senator Milne:** I am very concerned about the enormous powers this bill gives to the minister.

**Senator St. Germain:** On a point of clarification, are you saying that a committee requires a reference from the Senate before it can study something?

**Senator Milne:** Yes, as I know your committee has.

**Senator St. Germain:** I was just wondering exactly what the question was.

**Senator Milne:** That is what I said.

**Senator St. Germain:** The thing is if we want to study something, we can go to the Senate. As the parliamentary secretary has pointed out, maybe it would be a good idea to study things like this. I am sure we could get a reference.

**Senator Milne:** Unfortunately, as you know, senator, many of our committees are bogged down in government legislation; certainly, the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs is bogged down in government legislation and simply has not had the time to do even the statutory five-year reviews on some of the things that we should have been doing them on.

**Senator St. Germain:** Clear the deck, Senator Milne; I know you are capable of it.

**Senator Milne:** I am trying to clear your deck.

Mr. Jean, you are sitting beside a department official who appeared before us a week or two ago and told me if I sat in a canoe in a foot of water, I would probably sink it. As a canoeist, I am sure you can tell him that if you are sitting in a 16-foot canoe, it will probably go down about two inches. If you put almost a tonne of weight in the canoe, it will go down four inches at the maximum.

Navigable waters, as you yourself have said, are every body of water in Canada. It is anything that is over an inch deep. I am concerned about some of the items in this bill — for example, that 100 metres are protected upstream and downstream from various and assorted works. You can certainly canoe through 100 metres very quickly. You can canoe every body of water in Canada, so I think that this is far too wide.

Mr. Osbaldeston, I think you were the one who told me that.

**Mr. Jean:** I also wanted to clarify, Senator Spivak, why this was included in the Budget Implementation Act. As a matter of course, the previous Liberal budget, in the Thirty-eighth Parliament, in 2005, introduced Bill C-43, which amended nearly 20 pieces of legislation. There is precedent for that; it has

Je ne sais pas si cela s'applique au Comité d'examen de la réglementation, mais je sais que ce comité a déjà un grand nombre de règlements à examiner obligatoirement, et je serais donc fort étonné qu'il décide d'en examiner d'autres.

**M. Jean :** J'ignorais cela, sénateur.

**Le sénateur Milne :** Ce projet de loi donne au ministre des pouvoirs énormes, et cela me préoccupe beaucoup.

**Le sénateur St. Germain :** J'aimerais avoir une petite précision. Avez-vous dit qu'un comité ne pouvait entreprendre l'examen d'une question qu'après en avoir été saisi par le Sénat?

**Le sénateur Milne :** Oui, et c'est le cas de votre comité.

**Le sénateur St. Germain :** Je me demandais simplement quelle était la question.

**Le sénateur Milne :** C'est ce que j'ai dit.

**Le sénateur St. Germain :** En fait, si nous voulons entreprendre une étude, nous pouvons nous adresser au Sénat. La façon de faire proposée par le secrétaire parlementaire est sans doute une bonne idée. Je suis sûr que nous pourrions obtenir un renvoi.

**Le sénateur Milne :** Malheureusement, comme vous le savez, sénateur, bon nombre de nos comités ont beaucoup de projets de loi à examiner; c'est notamment le cas du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, qui n'a même pas eu le temps de faire les examens quinquennaux réglementaires qu'il aurait dû faire.

**Le sénateur St. Germain :** Faites le ménage, sénateur; vous en êtes parfaitement capable.

**Le sénateur Milne :** C'est plutôt votre ménage que je suis en train de faire.

Monsieur Jean, vous êtes assis à côté d'un fonctionnaire qui a comparu devant notre comité il y a une semaine ou deux et qui m'a dit que, si je prenais place dans un canot dans un pied d'eau, je le ferais probablement couler. Puisque vous faites du canot, vous pouvez certainement lui dire que, lorsqu'on prend place dans un canot de 16 pieds, il s'enfonce d'à peu près deux pouces, et que si vous y placez une charge d'une tonne, il s'enfonce de quatre pouces au maximum.

Comme vous l'avez dit vous-même, les eaux navigables comprennent tous les plans d'eau du Canada c'est-à-dire tout ce qui a plus d'un pouce d'eau de profond. Il y a certaines dispositions du projet de loi qui m'inquiètent, par exemple, le fait que les 100 mètres en amont et en aval d'un ouvrage soient protégés. En canot, cette distance se fait très rapidement. On peut faire du canot sur tous les plans d'eau au Canada, et je pense donc que cette disposition est beaucoup trop générale.

Monsieur Osbaldeston, je crois que c'est vous qui m'avez dit cela.

**M. Jean :** Je voulais aussi vous expliquer, sénateur Spivak, pourquoi ces modifications ont été intégrées à la Loi d'exécution du budget. En fait, l'ancien budget libéral de 2005, celui de la 38<sup>e</sup> législature, était assorti du projet de loi C-43, qui modifiait près de 20 textes législatifs. Il y a donc un précédent : cela a déjà

happened in the past, and certainly under different governments; examples include the Canadian Environmental Protection Act, the Asia-Pacific Foundation of Canada Act and the Income Tax Act. Significant changes have been made to particular acts through budget implementation bills.

Remember that as a government we wanted to ensure that no body of water fell through the cracks, and that is why “navigable waters” includes every single body of water in Canada. We are making exclusions, instead of having a definition of navigable waters and having things fall through the cracks that should not fall through the cracks, and that is how we will ensure that we keep navigable water as an intrinsic part of our culture in Canada and create those exemptions that Mr. Osbaldeston commented upon.

**Senator Milne:** Including the farmer’s ditch.

**Mr. Jean:** But then making exclusions so that we can exclude those particular pieces that do not make sense to be in the act.

**Senator Milne:** You are depending too much on a single minister.

**The Chair:** You made available to us a few moments ago a Minor Works and Waters (Navigable Waters Protection Act) Order. Could one of you describe for us what it is you have handed to us in both official languages? To me, it looks like only one particular order, and we wrote a letter listing a whole lot of other things. I do not want the record to be confused. This is not a response to our letter, is it, Mr. Osbaldeston?

**Mr. Osbaldeston:** No. The material is being prepared for that.

**The Chair:** What is this?

**Mr. Jean:** This is an example of the ministerial order that has just been released for public consumption. Indeed, I wanted to ensure I brought it tonight, as soon as it was off the presses. I made several phone calls to some of your members, asking them what they were particularly interested in and if I could provide any additional information. I did receive those requests, and this is one of them.

**The Chair:** I meant to say at the outset, thank you very much for having made those phone calls. We thought it was a very proactive and constructive thing you did, and we appreciate it.

**Senator Neufeld:** First, for an act that was developed in 1882 and had one small amendment in 1965, I think some amendments were long overdue. I am not here to beat up some of those amendments; I just want some clarification on a couple of items.

été fait par des gouvernements différents. À titre d’exemple, je peux vous citer la Loi canadienne sur la protection de l’environnement, la Loi sur la Fondation Asie-Pacifique du Canada, et la Loi de l’impôt sur le revenu. Des modifications importantes ont été apportées à ces lois au moyen de projets de loi d’exécution du budget.

N’oubliez pas que notre gouvernement veut s’assurer qu’aucun plan d’eau ne passe entre les mailles du filet, si je puis m’exprimer ainsi, et c’est pour cela que l’expression « eaux navigables » comprend tous les plans d’eau du Canada. Nous préférons faire des exceptions, plutôt que de définir « eaux navigables » d’une façon qui permettrait à certaines situations de passer entre les mailles du filet. C’est ainsi que nous réussirons à faire en sorte que les eaux navigables continuent de faire partie intrinsèque de notre culture canadienne, et également en autorisant les exemptions dont vous a parlé M. Osbaldeston.

**Le sénateur Milne :** La passerelle au-dessus du fossé du fermier.

**M. Jean :** En prévoyant des exemptions pour les projets qu’il était déraisonnable d’assujettir à toutes les formalités d’approbation.

**Le sénateur Milne :** Vous donnez trop de pouvoirs à un seul ministre.

**Le président :** Vous nous avez remis, il y a quelques instants, l’Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables). L’un d’entre vous pourrait-il nous expliquer le contenu de ce document que vous nous avez remis dans les deux langues officielles? Il me semble qu’il n’y a là qu’un seul arrêté, alors que nous avons demandé dans notre lettre toute une liste de documents. Je tiens à ce que les choses soient clairement consignées au procès-verbal. Ce n’est pas la réponse à notre lettre, n’est-ce pas, Monsieur Osbaldeston?

**M. Osbaldeston :** Non. Nous sommes en train de réunir toutes les informations nécessaires pour répondre à votre lettre.

**Le président :** De quoi s’agit-il?

**M. Jean :** C’est l’exemple d’un arrêté ministériel qui vient d’être publié. Je tenais à vous l’apporter ce soir, dès son impression. J’ai appelé plusieurs membres du comité pour leur demander s’il y avait des choses qui les intéressaient en particulier, et certains m’ont demandé, entre autres, d’apporter ce document.

**Le président :** Je vous remercie sincèrement d’avoir pris la peine d’appeler certains membres du comité. Cela témoigne d’une attitude proactive et constructive, et nous vous en sommes reconnaissants.

**Le sénateur Neufeld :** Étant donné que la loi remonte à 1882 et qu’une seule modification mineure y a été apportée en 1965, je pense qu’il était grand temps de l’actualiser. Mais je ne suis pas ici pour critiquer certaines modifications, je voudrais simplement avoir quelques précisions.

Witnesses came before us a week ago and also wrote in a letter that the Navigable Waters Protection Act is an important trigger for the Canadian Environmental Assessment Act, and in some cases it is the only trigger for any environmental assessment, federal or provincial.

I am not asking you to comment on the provincial case but on the federal case. Would that in fact be true, or is that someone just writing something?

**Mr. Osbaldeston:** It is highly unlikely that that would be the case. I think I mentioned during my testimony that, because of the nature of the business we are in, which is review and approval of works in, on, through, over or under water, we work very closely, hand in hand, with the Department of Fisheries and Oceans. For example, even though a bridge may not actually touch the water surface, it does create a shadow over the water surface, and if the shadow is big enough, that has interest to Fisheries and Oceans with respect to fish habitat. My answer is that it is a rarity.

**Senator Neufeld:** Thank you. I appreciate that, because I remembered to a degree what you had told me and I wanted to reconfirm that that was in fact the case.

**Mr. Jean:** My understanding is that the trigger within the Navigable Waters Protection Act — and I would ask the officials here today to make any suggested changes — is whether the work would interfere substantially in some form with the waterway, which would be picked up, to my understanding, primarily by provincial legislation, notwithstanding that it would be picked up by the Navigable Waters Protection Act as well. The government is trying to eliminate the duplication and unnecessary expenditures and actions by government officials. However, if the work does trigger a substantial interference, my understanding is that indeed an environmental assessment would still be necessary, notwithstanding the changes to the Navigable Waters Protection Act.

**Senator Neufeld:** Thank you.

**Mr. Jean:** Would you like clarification from the officials on that?

**Senator Neufeld:** No. That is good enough for me. I just wanted to be sure about what you said the first time, and you are saying almost exactly the same thing now, so I am satisfied with that response.

**Mr. Jean,** you said that if you can paddle a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act. How do you define a small creek or a small waterway that you could float a canoe on for maybe four months out of the year and the rest of the time it is dry? Is that navigable water or not?

**Mr. Jean:** Yes, it is. However, it might be exempted, depending on the size and the exemptions set out in the amendments. As I said before, everything is a navigable waterway in Canada, but there are exemptions provided by this legislation, and exemptions that can be taken out because the waterway is simply not

Des témoins ont déclaré devant notre comité il y a une semaine, et ont également indiqué dans une lettre, que la Loi sur la protection des eaux navigables est une balise importante, voire la seule, pour la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, qu'il s'agisse d'évaluations fédérales ou provinciales.

Je ne vous demande pas ce qu'il en est des évaluations provinciales, mais pourriez-vous me dire si cela est vrai pour les évaluations fédérales, ou bien s'il s'agit simplement de quelque chose qu'on écrit, sans plus.

**M. Osbaldeston :** Je crois que c'est fort peu probable. Je pense avoir mentionné au cours de mon témoignage que, étant donné la nature de notre rôle, qui consiste à examiner et à approuver la construction d'ouvrages au-dessus, en dessous, à la surface ou à l'intérieur des voies d'eau, nous travaillons en étroite collaboration avec le ministère des Pêches et Océans. Par exemple, même si un pont ne touche pas vraiment la surface de l'eau, il peut jeter une ombre sur la surface qui, selon son ampleur, peut attirer l'attention de Pêches et Océans dans la mesure où cela nuit à l'habitat des poissons qui s'y trouvent. Je dirais cependant que c'est rare.

**Le sénateur Neufeld :** Merci. Je voulais entendre votre réponse car je me souvenais assez bien de ce que vous m'aviez dit, et je voulais m'assurer que j'avais bien compris.

**M. Jean :** Que je sache, le critère que prévoit la Loi sur la protection des eaux navigables — et les fonctionnaires ici présents me corrigeront si je me trompe — est de savoir si l'ouvrage nuit d'une façon ou d'une autre à la voie d'eau, ce qui relèverait alors principalement de la législation provinciale mais aussi de la Loi sur la protection des eaux navigables. Le gouvernement essaie d'éliminer les chevauchements et toute dépense ou intervention inutile de la part des fonctionnaires. Cependant, si l'ouvrage nuit effectivement à la voie d'eau, je crois comprendre qu'une évaluation environnementale sera toujours jugée nécessaire, malgré les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables.

**Le sénateur Neufeld :** Merci.

**M. Jean :** Désirez-vous un complément d'informations de la part des fonctionnaires?

**Le sénateur Neufeld :** Non. La réponse me suffit. Je voulais m'assurer que, lors de votre première comparution, vous aviez dit la même chose qu'aujourd'hui. Je suis satisfait de votre réponse.

Monsieur Jean, vous avez dit que toute voie d'eau sur laquelle on peut faire flotter un canot est automatiquement couverte par la Loi sur la protection des eaux navigables. Comment définissez-vous le petit ruisseau ou la voie d'eau mineure sur lesquels on ne peut faire flotter un canot qu'à peine quatre mois par an, car le reste du temps, ils sont secs? S'agit-il d'eaux navigables ou pas?

**M. Jean :** Oui, ce sont des eaux navigables, mais ils peuvent faire l'objet d'une exemption, conformément aux modifications apportées à la loi. Comme je l'ai dit tout à l'heure, tous les plans d'eau sont considérés comme des eaux navigables au Canada, mais la loi prévoit des exemptions, notamment lorsque les eaux ne

navigable. Those include many of the creeks on my trapline in Northern Alberta, for instance, where you could not get a canoe through the creek even if there was enough water, because of the beaver dams and trees across it. I would ask the officials to confirm whether that is the case. That is why, again, we said that all waterways will be navigable, but there will be exemptions to exclude them from the process. It takes up to 20 months to go through the application process.

Would that be fair to say?

**Mr. Osbaldeston:** That is correct. It is key. If you are paddling on the waterway now, you will be able to paddle on it in future. If you are paddling on it now, it falls under the purview of this legislation and it will continue to fall under the purview of this legislation.

We recognize fully that some of the best whitewater is around only for a short period of time in any given season, for the purpose of whitewater kayaking and rafting. That is recognized. If you are paddling it, you will continue to be able to paddle it and it will continue to be reviewed under this legislation.

One key piece is that the very first review of any waterway determines the navigation that currently exists on the waterway. Is there navigation currently there, and what is it? What is its nature?

**Senator Neufeld:** I live just west of you, so I am aware of and talking about the same things you experience. It still bothers me. Not all those streams are whitewater. Not everything is whitewater, and we should never think it is. There are well over 300,000 streams in British Columbia alone. There are many places to put in a canoe or kayak and have some fun, but there are problems with streams that only run in the spring with spring run-off and then they are dry. You are telling me they would still be subject to the Navigable Waters Protection Act and the minister would have to make a decision to exempt that? Is that correct? He or she could do that on what grounds? How does the minister, whoever it happens to be, make that decision?

**Mr. Osbaldeston:** Under the orders, as a class of water, not for exemption — and I want to emphasize that it is not exemption to the legislation — the orders merely exempt you from having to apply for approval in advance of construction. All other aspects of the legislation apply, which continues with respect to the fact that if someone subsequently makes a complaint that you have constructed something in accordance with the order improperly or that there is another factor that came into play that was not considered, we can still go back and order you through a full review process and modification process if necessary in order to meet safety requirements and to balance the public right of navigation. It is not exemption; it is exclusion from a process of application for approval. All other aspects apply.

sont manifestement pas navigables. Cela comprend bon nombre des ruisseaux qui sillonnent mon territoire de piégeage dans le Nord de l'Alberta, par exemple, où vous ne pourriez pas faire flotter un canot même s'il y avait assez d'eau, à cause des barrages de castors et des troncs d'arbres qui obstruent le passage. J'aimerais que les fonctionnaires confirment que je ne me trompe pas. C'est la raison pour laquelle, encore une fois, nous avons décidé que tous les plans d'eau seraient considérés comme des eaux navigables, mais qu'on accorderait des exemptions pour affranchir certaines situations de tout le processus d'approbation qui, dans certains cas, peut prendre jusqu'à 20 mois.

Pouvez-vous confirmer ce que je viens de dire?

**M. Osbaldeston :** C'est exact. C'est là l'essentiel de tout le projet de loi : si vous pouvez faire flotter un canot sur une voie d'eau aujourd'hui, vous pourrez continuer à le faire à l'avenir. Aujourd'hui comme demain, la voie d'eau tombe sous le coup de la loi.

Nous sommes bien conscients que la descente des rapides en canot ou en kayak ne se fait que pendant une courte période chaque année. Si vous faites déjà du canot, vous pourrez continuer à en faire, mais la loi s'appliquera.

La toute première évaluation de la voie d'eau permet de déterminer le type de navigation qui s'y fait déjà, sa nature, et cetera.

**Le sénateur Neufeld :** J'habite juste à l'ouest de là où vous habitez, et je connais donc bien les situations dont vous avez parlé. Il y a quand même quelque chose qui continue de me tracasser. Il ne faut pas croire que tous les cours d'eau se prêtent à la descente des rapides. Il y a plus de 300 000 cours d'eau rien qu'en Colombie-Britannique. On peut faire du canot ou du kayak sur un grand nombre d'entre eux, mais les problèmes se posent avec ceux qui n'ont de l'eau qu'au printemps et à la fonte des neiges, et qui sont à sec le restant de l'année. Voulez-vous dire que ces cours d'eau sont quand même assujettis à la Loi sur la protection des eaux navigables, et que le ministre devra prendre la décision de les exempter? C'est bien cela? Pour quels motifs le ferait-il? Comment le ministre pourra-t-il prendre une telle décision?

**M. Osbaldeston :** Par voie d'arrêté, le ministre va déterminer des catégories d'eaux navigables, et non pas décréter des exemptions; j'insiste là-dessus, il ne s'agit pas d'exemptions à la loi. Les arrêtés consisteront simplement à exempter certains projets de construction du processus d'approbation préalable. Toutes les autres dispositions de la loi s'appliqueront, notamment si quelqu'un se plaint par la suite que vous avez construit un ouvrage qui n'est pas conforme à l'arrêté, ou si un autre facteur intervient, qui n'avait pas été pris en compte au départ. À ce moment-là, on pourra vous faire revenir à la case départ, et vous assujettir à tout le processus d'approbation et d'examen des modifications, s'il y a lieu, afin que le projet soit conforme aux exigences de sécurité et ne nuise pas au droit du public de naviguer sur le cours d'eau en question. Il ne s'agit donc pas d'une exemption, mais d'un affranchissement du processus d'approbation. Toutes les autres dispositions s'appliquent.

With respect to your question about seasonal streams, how would we exclude them from an application process if someone wanted to build something on them? We would have to create, under this new legislation, a class of waters specifically defining a seasonal stream, for example. It could be flows; it could be whatever. I do not know what it would be. I have not thought that far. We have not considered it.

However, one thing that would go in the face to negate such a proposal would be the question of whether navigation actually exists on that particular stream, albeit over the course of four months. If there is active navigation based on a local situation and we have obtained that local knowledge, we would be hard-pressed to make an order saying you would not need to apply, I would suggest.

**Senator Neufeld:** Actually, those answers bother me a little bit because I thought we were trying to simplify things to actually get some things done on the ground. I am familiar with working on the ground. I am familiar with some of these waterways I am asking questions about, so I will ask one final question.

When you were here before, if I remember correctly, you said you had 70 people in all, including 40 inspectors for the whole country of Canada. Mr. Jean, how do you enforce the Navigable Waters Protection Act on all these streams that we just clarified? There are thousands, hundreds and hundreds of thousands of them that may have activity — not all have activity, but many do, especially where I come from. I cannot imagine it is any different where you come from. How do you manage that with 40 inspectors across all of Canada? I am not even talking about Ontario and Quebec. Think about all the waterways there. Explain to me how you do that.

**Mr. Jean:** My understanding is it would be based primarily on a complaint process, and indeed the monetary penalties, which we have raised from \$5,000 per occurrence to \$50,000 per day, would be a deterrent to people intending to do something. For instance, in our particular area, the oil and pipeline industry will not want to be subject to the course of business; they will want to ensure they comply with this act because of the penalty, and of course it could harm them in substance.

I understand Premier Campbell has indicated that this act in its prior form was the number one job killer in British Columbia. I am sure you have heard that before. A constituent of mine in High Prairie, not far from where you are from, brought this to my attention when I was first running for this position. It was also brought forward by many constituents as being a job killer in Northern Alberta where, as I said, people take the environment very seriously. Although the act is a change, and although we may not have implemented it to the degree some wish it would be implemented, I believe it is a balance between the competing interests in this case — a good balance and a good start.

**Senator Neufeld:** I would have been the one prompting Premier Campbell to say that, because in my past life I was the Minister of Energy, Mines and Petroleum Resources. We had lots of projects

Pour ce qui est de votre question sur les cours d'eau intermittents et sur la façon dont nous pourrions les affranchir du processus d'approbation si quelqu'un voulait y construire un ouvrage quelconque, je vais vous répondre de la façon suivante. Nous allons devoir créer, dans le cadre de cette nouvelle loi, une catégorie d'eaux navigables définissant ce qu'est un cours d'eau intermittent, par exemple, selon le débit ou d'autres facteurs. Nous n'y avons pas encore réfléchi.

Cependant, il me semble que, dans ce cas particulier, si l'on pratique la navigation sur le cours d'eau ne serait-ce que pendant quatre mois par an, il sera difficile de ne pas refuser un projet d'aménagement. Si des études indiquent que le cours d'eau est effectivement utilisé, il me semble que nous pourrions difficilement prendre un arrêté affranchissant un projet d'aménagement du processus d'approbation.

**Le sénateur Neufeld :** En fait, vos réponses m'inquiètent un peu car je croyais que nous voulions simplifier le processus pour que les choses puissent se faire vraiment. Je connais bien la région et certaines des voies d'eau dont je parlais tout à l'heure, et j'aimerais vous poser une dernière question.

Quand vous avez comparu devant nous, vous avez dit, si je me souviens bien, que vous avez un effectif de 70 personnes, dont 40 inspecteurs, pour tout le Canada. Monsieur Jean, comment pouvez-vous faire appliquer la Loi sur la protection des eaux navigables sur tous les cours d'eau dont nous venons de parler? Il y en a des milliers, peut-être des centaines de milliers qui sont utilisés d'une façon ou d'une autre, peut-être pas tous, mais la plupart, surtout dans ma région, et c'est sans doute la même chose chez vous. Comment faites-vous pour surveiller la situation avec 40 inspecteurs à l'échelle du Canada? Je ne parle même pas de l'Ontario et du Québec, et de tous les cours d'eau qui s'y trouvent. Expliquez-moi comment vous faites.

**M. Jean :** Je crois savoir qu'on envoie un inspecteur quand il y a eu des plaintes et que des amendes sont imposées. Comme vous le savez, nous avons fait passer le montant de ces amendes de 5 000 à 50 000 dollars par jour. Par exemple, dans notre région, l'industrie du pétrole et des pipelines aura certainement intérêt à bien respecter cette loi car les amendes pourraient lui nuire considérablement.

Le premier ministre Campbell a dit que l'ancienne loi était l'ennemi numéro un de la création d'emplois en Colombie-Britannique. Je suis sûr que vous l'avez entendu. C'est l'un de mes électeurs de High Prairie qui m'a raconté ça, la première fois que je me suis présenté comme député. On a aussi dit que c'était l'ennemi n° un de la création d'emplois dans le Nord de l'Alberta, où, comme je l'ai dit, les gens prennent l'environnement très au sérieux. La nouvelle loi représente un changement par rapport à l'ancienne, peut-être pas autant que certains l'auraient voulu, mais je crois que nous avons trouvé un juste équilibre entre les divers intérêts en cause. Un juste équilibre et un bon début.

**Le sénateur Neufeld :** C'est sans doute moi qui ai soufflé ces paroles au premier ministre Campbell, car, dans une vie antérieure, j'ai été ministre de l'Énergie, des Mines et des

on the books, not just with the Navigable Waters Protection Act but with the Canadian Environmental Assessment Agency, and they were holding back a huge amount. I hope that logjam bursts.

**Senator McCoy:** Welcome, Mr. Jean. You are a breath of fresh air and another Albertan. Thank you very much for bringing the ministerial orders, which we were told had been signed on April 22. We do appreciate your intervention in bringing them forward in as timely a fashion as you could. Needless to say, we have just seen them, so it is true that after some longer reading of them we might have more questions yet.

I will start with page 12 of the ministerial order that you have supplied us, which I believe is where the definition of minor navigable waters begins. In section 11(2), it says:

Sections of navigable waters are established as a class of navigable waters for the purposes of subsection 5 1(1) of the Act if ...

There seems to be a decimal point missing there. I am assuming that that should read 5.1. Do you think that would be correct?

**Mr. Jean:** With respect, I have just discovered I am missing page 5 of my own document.

**Senator McCoy:** We are on page 12.

**Mr. Jean:** But the reference is to section 5, which is found on page 5, and I do not have page 5.

**The Chair:** Neither do we.

**Mr. Jean:** I apologize for that. I will advise you that that was not intentional on my part. I asked for that to be copied. I would be happy to do the same as I do for my constituents, who are the most important people in my life and my bosses, except for my immediate family, and that is any questions you have that I or the officials cannot answer today I would be happy to get back to you; and if you find additional questions in the future, I would be happy to respond to those as well.

**Senator McCoy:** I appreciate your courtesy and generosity with your time, but looking at page 12, section 11(2), it refers to subsection 5 1(1). There is no decimal point. I am wondering whether that is meant to refer to section 5.1(1).

**Mr. Jean:** The reason I cannot answer that with certainty is that I do not have page 5.

**Senator Banks:** It is 5.1 of the act, not of these regulations.

**Senator Milne:** There is not one decimal point or one period in the entire document.

**Senator McCoy:** I am thinking if we could infer that, because when you come to paragraph (a) of 11(2) on page 12 it says here is what a class of minor navigable waters is, as I understand it.

Ressources pétrolières. Nous avons un grand nombre de projets en attente, pas seulement à cause de la Loi sur la protection des eaux navigables, mais aussi à cause de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, qui retenait tous ces projets. J'espère que cet amoncellement explosera un jour.

**Le sénateur McCoy :** Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Jean, et vous remercie sincèrement d'avoir pris l'initiative de nous apporter ces arrêtés ministériels qui ont été signés le 22 avril dernier. Il va sans dire que nous venons à peine d'en prendre connaissance et qu'une fois que nous les aurons lus, nous aurons peut-être encore plus de questions à vous poser.

À la page 14 de l'arrêté ministériel que vous nous avez remis, on peut lire, au début de la définition des eaux navigables secondaires, que l'article 11(2) porte que :

Les sections des eaux navigables sont établies comme catégories d'eaux navigables pour l'application du paragraphe 5 1(1) de la loi si [...]

J'ai l'impression qu'il manque le signe décimal, ici. Ça devrait être 5.1, n'est-ce pas?

**M. Jean :** Excusez-moi, je viens de me rendre compte qu'il manque la page 5 dans mon propre document.

**Le sénateur McCoy :** Nous parlons de la page 14.

**M. Jean :** Peut-être, mais cela fait référence à l'article 5, qui se trouve à la page 5, et je ne l'ai pas.

**Le président :** Nous non plus.

**M. Jean :** Je vous prie de m'excuser. Ce n'est absolument pas délibéré. J'ai tout simplement demandé qu'on fasse des photocopies du document. Tout ce que je peux faire, c'est vous proposer ce que je propose à mes électeurs, qui sont les personnes que je respecte le plus avec mes patrons et ma proche famille, à savoir que si vous avez des questions auxquelles ni moi ni les fonctionnaires ne peuvent répondre aujourd'hui, je serai ravi de vous faire parvenir une réponse plus tard. De même, si vous avez d'autres questions à me poser par la suite, je serai heureux de vous faire parvenir une réponse.

**Le sénateur McCoy :** Je vous sais gré de votre courtoisie et de votre disponibilité, mais je parlais de la page 14 et du paragraphe 11(2), où il est question du paragraphe 5 1(1). Je crois qu'il manque le signe décimal, et que ce devrait être le paragraphe 5.1(1).

**M. Jean :** Je ne peux pas vraiment vous répondre car il me manque la page 5.

**Le sénateur Banks :** Nous parlons de l'article 5.1 de la loi, et pas des règlements.

**Le sénateur Milne :** Il n'y a aucun point dans tout le document, qu'il s'agisse du signe décimal ou du point de ponctuation.

**Le sénateur McCoy :** Supposons qu'il y a un point; à l'alinéa a) du paragraphe 11(2) de la page 14, on définit la catégorie des eaux navigables secondaires, si je comprends bien.

**Mr. Jean:** I do see that indeed there should be a decimal there based upon my cursory look at it, and very astute of you to recognize that. I see page 14 of the clause-by-clause documents in the binder, which I believe you all have received, does indicate that there should be a decimal point there, so that would be an error that of course the sober second thought would pick up and indeed has.

**The Chair:** That was page 293 and 294 of the act.

**Senator Milne:** It is also on every page of this document.

**Senator McCoy:** I am not sure whether I am reading this correctly, but then it says that sections of navigable waters are an average width at the high-water level of less than — and I am assuming — 1.2 metres, which would be four feet, roughly.

**Senator Spivak:** Not 120.

**Senator McCoy:** Good. Is this the definition of minor water?

**Mr. Jean:** That is correct.

**Senator McCoy:** So a minor water is less than four feet wide and less than one foot deep, and the parts of the act that we have previously discussed do not apply to that?

**Mr. Osbaldeston:** The only thing that does not apply is that if you want to build something on it, you do not have to apply for approval prior to doing so.

**Senator McCoy:** Do you have the new act with you?

**Mr. Jean:** Yes, I do.

**Senator McCoy:** The new section 5.1(3) says that sections 6 to 11.1 do not apply. Then section 14.1 of the new act says that Part I, which deals with the ability of the minister to remove obstructions and obstacles from navigable waters, does not apply to classes of minor waters.

How does the minister intervene on minor waters if the act does not apply to minor waters? It seems to me like a circumlocution.

**Mr. Jean:** If I may complete subsection 5.1(3), it reads:

Sections 6 to 11.1 do not apply to works referred to in subsection (1) unless there is a contravention of subsection (2).

Section 5.1 (2) says:

The work shall be built, placed, maintained, operated, used and removed in accordance with the regulations or with the terms and conditions imposed under section 13.

**M. Jean :** Oui, je vois qu'il manque le signe décimal; je ne l'avais pas vu avant, et vous êtes très astucieux de l'avoir remarqué. À en juger d'après la page 14 des documents qui vous ont été remis dans un cahier, je crois, il devrait y avoir en effet un signe décimal ici. C'est une erreur que seul un second examen objectif peut déceler.

**Le président :** Il s'agit des pages 293 et 294 de la loi.

**Le sénateur Milne :** C'est aussi à chaque page de ce document.

**Le sénateur McCoy :** Sauf erreur de ma part, l'arrêté dit, à la page 14, que les sections d'eaux navigables ont une largeur moyenne, mesurée à la laisse des hautes eaux, inférieure à 1,20 mètre, ce qui correspond à peu près à 4 pieds.

**Le sénateur Spivak :** Pas 120.

**Le sénateur McCoy :** Oui. Est-ce ainsi qu'on définit les eaux secondaires?

**M. Jean :** C'est exact.

**Le sénateur McCoy :** Autrement dit, les eaux secondaires ont une largeur inférieure à 4 pieds et une profondeur inférieure à 1 pied, et les dispositions de la loi dont nous avons discuté tout à l'heure ne s'appliquent pas à ces eaux-là, c'est bien cela?

**M. Osbaldeston :** Les seules dispositions qui ne s'appliquent pas concernent les projets qui ne sont pas assujettis au processus d'approbation préalable.

**Le sénateur McCoy :** Avez-vous le texte de la nouvelle loi avec vous?

**M. Jean :** Oui.

**Le sénateur McCoy :** Le nouveau paragraphe 5.1(3) porte que les articles 6 à 11.1 ne s'appliquent pas. Ensuite, l'article 14.1 de la nouvelle loi porte que la partie I, qui confère au ministre le pouvoir de faire enlever une obstruction ou un obstacle sur les eaux navigables, ne s'applique pas aux catégories des eaux secondaires.

Comment le ministre peut-il prendre des décisions relativement aux eaux secondaires si la loi ne s'applique pas aux eaux secondaires? J'ai l'impression que c'est un cercle vicieux.

**M. Jean :** Avec votre permission, j'aimerais poursuivre la lecture du paragraphe 5.1(3) :

Les articles 6 à 11.1 ne s'appliquent pas aux ouvrages visés au paragraphe (1), sauf en cas de contravention au paragraphe (2).

Le paragraphe 5.1 (2) porte que :

La construction, l'emplacement, l'entretien, l'exploitation, l'utilisation et l'enlèvement de l'ouvrage doivent être conformes aux règlements ou aux conditions visées à l'article 13, selon le cas.

My understanding, and I hope the officials will confirm this, is that standards will be set out with which these minor waterways and anything put over them have to comply. Those regulations will of course include having to be at a certain height, of a certain construction quality, et cetera.

Is that correct, Mr. Osbaldeston?

**Mr. Osbaldeston:** That is correct. Section 6 applies to unlawful works. It would not apply to a lawful work. Section 10 of the legislation deals with alterations. If you make modifications, you are stepping outside the criteria identified for a minor work within the legislation. If you step outside your defined class, you are into an application process. You are coming through with a new work, senator.

If you are in the minor work category, there is no need to apply. If you modify it in any way outside the minor work, or if you decide to expand the minor waterway into a major canal system, you are becoming something other than a minor work or minor waterway and you have to come back to us, because you are brand new. You need to make an application and undergo the full review process, which could, in itself, trigger not only a navigational review but also an environmental review.

**Senator McCoy:** I would love to argue this in court, because I think your interpretation is generous. In fact, section 5.1 of the new act says that the act does not apply in the case of either a minor work or a minor water. It is not “both” but “or.”

If you build something in a minor water as your minister has now defined it, which is less than four feet wide and a foot deep, which we have established, through expert testimony from people who paddle from one side of the country to the other, is navigable and frequently navigated, you are out of luck; you have no authority. Your minister has no authority to intervene whether the work is legal or not. There are no conditions, as far as I can tell from a quick reading, that are associated with minor waters.

On my reading of the act, there will be a lot of water under the bridge, if I may make a pun, to your regret. I appreciate your intention. I do not doubt your desire to do the right thing, and I am not calling anyone’s motives into question. I am looking at the legislation as passed, and now the ministerial orders, and I question whether the outcomes that have been expressed as being desired are the ones that we are getting.

**The Chair:** Senator, if you would like to ask one question, I will put you down for a second round after that.

**Senator McCoy:** Mr. Jean, you said that you have been deeply involved in this legislation. Many of us would thank you for that, including the one in five Canadians who are recreational boaters of one sort or another, the provincial government and many of the municipalities in my province. We are all saying that the Navigable Waters Protection Act, which was last amended in 2004, could be improved.

Si je comprends bien, et j’espère que les fonctionnaires le confirmeront, des normes vont être établies, et tous les ouvrages envisagés à proximité de ces eaux secondaires devront s’y conformer. Ces normes porteront bien sûr sur la hauteur de l’ouvrage, la qualité de la construction, et cetera.

C’est bien cela, Monsieur Osbaldeston?

**M. Osbaldeston :** C’est exact. L’article 6 porte sur les ouvrages non autorisés, et pas sur les ouvrages autorisés. L’article 10 traite des modifications. Si vous apportez des modifications à un ouvrage, vous débordez des critères établis dans la loi pour les ouvrages secondaires. À partir du moment où vous sortez d’une catégorie définie dans la loi, vous êtes assujetti au processus d’approbation parce qu’il s’agit d’un nouvel ouvrage, sénateur.

Dans la catégorie des ouvrages secondaires, vous n’avez pas besoin de soumettre une demande. Si vous modifiez votre projet et qu’il déborde de la catégorie des ouvrages secondaires, ou si vous décidez de transformer une voie d’eau secondaire en un canal important, vous sortez de la catégorie des ouvrages ou des voies d’eau secondaires. Il s’agit alors d’un tout nouveau projet, et vous devez nous le soumettre. Vous êtes alors assujetti au processus de demande et d’approbation qui peut, à son tour, déclencher une évaluation non seulement sur le plan de la navigation mais aussi sur le plan de l’environnement.

**Le sénateur McCoy :** J’aimerais bien en débattre devant un tribunal, car je crois que votre interprétation est généreuse. En fait, l’article 5.1 de la nouvelle loi dit que la loi ne s’applique pas aux ouvrages et eaux secondaires. On ne dit pas « et » mais « ou ».

Si vous construisez un ouvrage sur des eaux secondaires, ainsi que le ministre les a maintenant définies, qui ont moins de quatre pieds de largeur et moins d’un pied de profondeur, et que ces eaux secondaires sont, d’après les témoignages de ceux qui les parcourent en canot, tout à fait navigables et fréquemment utilisées, vous ne pouvez rien faire; vous n’avez aucun pouvoir. Autrement dit, votre ministre ne peut pas décréter que l’ouvrage est légal ou non. D’après la rapide lecture que j’ai pu faire du document, les eaux secondaires ne sont assorties d’aucune condition.

J’ai lu le texte de la loi; j’ai l’impression que beaucoup d’eau va couler sous les ponts, si vous me permettez le jeu de mots, mais que cela ne va pas faire votre affaire. Je ne mets pas en doute vos bonnes intentions, mais quand je lis le texte de loi et, maintenant, les arrêtés ministériels, je me demande vraiment si nous allons obtenir les résultats que nous escomptions.

**Le président :** Sénateur, si vous voulez poser une question, je peux vous inscrire pour le second tour.

**Le sénateur McCoy :** Monsieur Jean, vous avez dit que vous aviez suivi de près l’élaboration de ce projet de loi. Bon nombre d’entre nous tenons à vous en remercier, y compris les 20 p. 100 de Canadiens qui pratiquent des sports de plaisance, le gouvernement provincial et de nombreuses municipalités de ma province. Nous pensions tous que la Loi sur la protection des eaux navigables, dont la dernière modification remontait à 2004, pouvait être améliorée.

Have you any knowledge of whether the administration of the Navigable Waters Protection Program undertook an efficiency study to determine whether the processes that they applied, which you have testified took as long to review for the Confederation Bridge as for a minor culvert in Fort McMurray —

**The Chair:** Senator McCoy, I have to rule you out of order. I have given you some latitude.

**Senator McCoy:** Did you ascertain whether any efficiency studies have been done in the administration of that program?

**Mr. Jean:** I did not ask specifically, nor did any of the other witnesses, about any efficiency study done by the department, although there was a line of questioning that dealt with that in particular. My understanding is that most of the inefficiencies of the department were as a result of the time frame required to receive requested information, to visit sites, and so on. A time frame is allocated for each of those, and that was a large part of the inefficiency, especially when about 38 per cent of the applications were simply rubber-stamped by the bureaucracy and were not at all necessary.

The issues you are bringing forward are exactly why we need the five-year review that was proposed by the committee and accepted by the government.

I am certainly glad I have never had occasion to argue against you in court.

**Senator McCoy:** You are such a charming man. Thank you so much.

**Senator Mitchell:** Mr. Jean, thank you for taking the time to be with us.

I would like to pursue your example of the bridge in Fort McMurray. I am sympathetic to that. I was up there in July, and it took quite a while to get to the plant we were visiting.

You said it was delayed a long time. Can you tell us how the review under the Navigable Waters Protection Act was responsible for that delay? It seems to me that an environmental assessment would be much more lengthy and detailed than an NWPA review. It seems to me they could go on at the same time, so why would the NWPA contribute to the delay at all?

**Mr. Jean:** I cannot give you anything more than hearsay. I did work on this particular application for some time because my constituents would make daily phone calls in relation to the delays going back and forth to their work sites and the quality of life and the detriment to their families as a result of four hours on the road.

My understanding is that it took 20 months. Fisheries and Oceans Canada may have been involved in that process as well. I believe that Navigable Waters was, but I cannot give first-hand

Savez-vous si les responsables du Programme de protection des eaux navigables ont fait une étude pour déterminer si les processus d'approbation qu'ils appliquaient, et qui, selon vos dires, prenaient autant de temps pour évaluer un projet comme celui de la construction du pont de la Confédération que pour évaluer celui d'une petite buse à Fort McMurray ...

**Le président :** Sénateur McCoy, votre question est irrecevable. J'ai fait preuve d'indulgence.

**Le sénateur McCoy :** Bref, savez-vous si des évaluations ont été faites relativement à l'administration de ce programme?

**M. Jean :** Je n'ai pas précisément demandé, pas plus que les autres témoins, si des évaluations avaient été faites par le ministère, mais je sais qu'un certain nombre de questions ont porté là-dessus. Si je me souviens bien, la plupart des dysfonctionnements du programme résultaient du délai imposé pour la transmission des informations demandées, la visite des sites, et cetera. En effet, un délai était fixé pour chacune de ces étapes, et c'était là la cause principale des dysfonctionnements du programme, surtout quand on sait qu'environ 38 p. 100 des demandes ne nécessitaient qu'un tampon d'approbation et n'auraient donc pas dû devoir passer par tout le processus d'approbation.

Les questions que vous soulevez soulignent la nécessité de prévoir un examen dans cinq ans, ce que le comité a proposé et que le gouvernement a accepté.

Je me réjouis de n'avoir jamais eu à plaider en face de vous devant un tribunal.

**Le sénateur McCoy :** Vous est vraiment charmant. Merci beaucoup.

**Le sénateur Mitchell :** Monsieur Jean, merci d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

J'aimerais reprendre votre exemple du pont à Fort McMurray. Je comprends la situation. J'étais là-bas en juillet dernier, et il nous a fallu un certain temps pour nous rendre à l'usine que nous voulions visiter.

Vous avez dit que le projet avait été retardé pendant une longue période. Pouvez-vous nous dire si c'était l'évaluation prévue par la Loi sur la protection des eaux navigables qui en était la cause? J'ai l'impression qu'une évaluation environnementale est beaucoup plus longue et beaucoup plus détaillée qu'une évaluation faite dans le cadre de la LPEN. Ne pourrait-on pas faire les deux en même temps, de sorte que celle de la LPEN ne retarderait pas le cours des événements?

**M. Jean :** Je ne peux que vous répéter ce que j'ai entendu dire. Je me suis intéressé de près à ce projet pendant quelque temps, parce que mes électeurs m'appelaient quotidiennement pour me parler des difficultés que leur causait une telle situation, notamment des retards pour se rendre à leur travail et une détérioration de leur qualité de vie privée et familiale, vu les quatre heures qu'ils devaient passer sur la route.

Si je me souviens bien, cela a pris 20 mois. Pêches et Océans Canada a peut-être participé au processus, mais je sais que le Programme de protection des eaux navigables y a participé, même

evidence in relation to that. It took 20 months, and it was a result of several pieces of legislation, including the Navigable Waters Protection Act.

**Senator Mitchell:** Could you undertake to find out how long it took to do the NWPA review, whether that review was conducted at the same time as the Fisheries review or an environmental assessment, and whether it was longer or shorter than those two other reviews? My point is that if it started at the same time or was bracketed by those other two, then it would not have had anything to do with the delay.

That brings me to my next question. Could you give us some examples that you had in mind when you brought in this legislation of where the NWPA was delaying projects that you would like to get through more quickly, and could you give us some examples of what projects you are anticipating under this infrastructural support program? Presumably, when you raised it, you did not know what projects. What projects were you anticipating that would have been delayed by an NWPA review?

**Mr. Jean:** Did anyone hear the dinner bell?

I would undertake to make those requests of the department, because it is beyond my ability to find that myself. I will certainly make that request; I would be happy to do that. I will inquire from Fisheries, Transport and Infrastructure as to what caused the delay.

I do believe, senator, with respect, that you are exactly on point as to why some of the delays have been caused over the years — namely, because of the joint departments trying to work together and not necessarily working together and at the same time and in conjunction with the same projects to facilitate the applications at the same time. Often, that was one of the delays. One application would be started, and they would wait until that application was fulfilled or the terms were fulfilled before they would begin another application.

We did hear evidence at the committee that the average was somewhere in the neighbourhood of 20 months or longer. I would like to receive confirmation of that from the officials. A recent study indicated that some 38 per cent of those applications would not be necessary. They would simply be rubber-stamped. If you take away the 38 per cent of those applications that go through the process, I would suggest that those other applications that were taking 20 months or longer would be done much more quickly.

**Senator Mitchell:** The implication of what you are saying seems to be not that they would delay but that they would cost extra money. That is different than delay.

**Mr. Jean:** Certainly, but I would suggest that delay could be at the same time cost of money, much the same as our economic stimulus plan, this government's move forward. For instance, if we delay two years before we get out the \$18 billion that we are planning on spending over the next two years, I would suggest that the Canadian economy will have a substantial cost. We are losing jobs every day in this country. I would suggest that many of

si je n'en ai pas de preuve directe. Cela a donc pris 20 mois, en raison de l'application de plusieurs textes législatifs, y compris la Loi sur la protection des eaux navigables.

**Le sénateur Mitchell :** Pourriez-vous vous renseigner et nous faire savoir combien de temps a duré l'évaluation de la LPEN, si elle a été faite en même temps que celle de Pêches et Océans ou que l'évaluation environnementale, et si elle a duré plus ou moins longtemps que les deux autres? Je cherche à savoir une chose : si elle a commencé en même temps que les deux autres ou si elle a été faite entre les deux autres, elle ne peut pas être la cause du retard.

Cela m'amène à ma question suivante. Pourriez-vous nous donner des exemples de situations qui vous ont amené à présenter ce projet de loi, c'est-à-dire des situations où la LPEN a retardé l'approbation de projets que vous auriez voulu voir aboutir plus rapidement, ainsi que des exemples de projets que vous anticipez dans le cadre de ce programme d'appui aux infrastructures? Quels projets, que vous vouliez voir aboutir plus rapidement, ont été retardés par l'évaluation de la LPEN?

**M. Jean :** Quelqu'un a-t-il entendu la sonnerie du dîner?

C'est avec plaisir que je transmettrai vos demandes au ministère, car je ne suis pas en mesure de trouver moi-même des réponses. Je me renseignerai donc auprès de Pêches et Océans et auprès de Transports Canada pour savoir ce qui a retardé l'approbation du projet.

Je crois, sénateur, que vous avez touché du doigt la vraie raison de certains des retards enregistrés au cours des années, à savoir que les deux ministères essaient de travailler ensemble pour faciliter l'approbation des projets, mais qu'ils n'y parviennent pas toujours. C'est là une des causes les plus fréquentes. Une fois qu'une demande est déposée, ils attendent que toutes les étapes du processus soient terminées avant d'entreprendre l'examen d'une autre demande.

Des témoins ont déclaré devant notre comité que cela prenait en moyenne 20 mois, parfois davantage. J'aimerais que les fonctionnaires me le confirment. Une étude récente indique qu'environ 38 p. 100 des demandes n'ont pas besoin de passer par tout le processus car elles ne nécessitent qu'un tampon d'approbation. Si on retire ces 38 p. 100 de demandes du circuit, il est probable que les autres demandes, dont le traitement prenait 20 mois ou plus, seront traitées beaucoup plus rapidement.

**Le sénateur Mitchell :** Ce que vous dites sous-entend non pas qu'elles causent des retards mais qu'elles coûtent plus cher. Ce n'est pas la même chose.

**M. Jean :** Certes, mais un retard peut aussi coûter de l'argent. C'est comme pour notre plan d'action économique. Par exemple, si nous attendons deux ans avant de débloquer les 18 milliards de dollars que nous envisageons de dépenser pendant les deux prochaines années, je suis convaincu que l'économie canadienne en fera les frais. Chaque jour, des emplois disparaissent. Je suis convaincu qu'un grand nombre de ces initiatives, comme la

these things, cutting red tape and moving things forward, are exactly what is necessary in order to ensure that the Canadian economy moves forward and jobs are created instead of killed.

**Senator Mitchell:** I would like to go after that a little further, but that is it for now.

**The Chair:** The parliamentary secretary's handlers are indicating that our time is almost over. I have five or six more names on my list. Could you stay with us a little longer?

**Mr. Jean:** I have not eaten all day, but I would be prepared to stay as long as the questions continue, certainly.

**Senator Spivak:** Let us bring him a meal.

**The Chair:** That is very kind of you.

**Senator Mitchell:** I would ask one more question. I am not doing a preamble.

When your officials were here before, they mentioned that in any given year you get about 2,500 applications under NWP, and you have about 2,500 backlogged. That is 5,000 applications. Could you commit to finding out, somehow, even with a sample, how many of those 5,000 will evaporate because you do not have to do a review under this act? That is to say, how much will the backlog be shortened because the structure and requirements of reviews will have changed?

**Mr. Jean:** Certainly. I can do better than that, senator. If I may give a historical perspective, an analysis was done by the department. Over the last six months, the program issued 319 approvals. Of those issued, it is estimated that 35 per cent, or 111, would have benefited from the amendments had they been in force during the period of time at the project review, so somewhere around 35 per cent would be appropriate.

**Senator Mitchell:** Could you give us a list of those projects?

**Mr. Jean:** I cannot, but I can ask the department for that list. I would be happy to provide that to you if it comes to my office.

**Senator Mitchell:** That is great. Thank you very much.

**Senator Lang:** I appreciate your coming before the committee today. There are several things I want to say at the outset. This 12- to 24-month period that is required to review these projects, whether under the NWP or the assessment process, must be examined. I agree with my colleague from British Columbia that that it is far too long and too expensive if we want to get on with things that are needed for the public interest.

I want to go a bit further. I have a question for the administration official. About two weeks ago, we asked for a list of the projects to which Senator Mitchell referred that would go ahead and would be given the green light because of this

réduction de la paperasserie bureaucratique, sont exactement les mesures qu'il faut prendre pour doper l'économie canadienne et pour favoriser la création d'emplois, plutôt que leur disparition.

**Le sénateur Mitchell :** J'aimerais revenir là-dessus, mais je le ferai plus tard.

**Le président :** Les collaborateurs du secrétaire parlementaire me signalent qu'il ne reste pratiquement plus de temps. J'ai encore cinq ou six noms sur ma liste. Vous est-il possible de rester un peu plus longtemps?

**M. Jean :** Je n'ai rien mangé de la journée, mais je suis prêt à rester aussi longtemps que vous aurez des questions à me poser.

**Le sénateur Spivak :** Faisons-lui apporter un repas.

**Le président :** C'est très gentil à vous.

**Le sénateur Mitchell :** J'aimerais poser une autre question, en m'abstenant de faire un préambule.

Quand ils ont témoigné devant notre comité, vos fonctionnaires nous ont dit que, chaque année, en moyenne, environ 2 500 demandes sont déposées dans le cadre de la LPEN, et que vous avez environ 2 500 demandes en attente. Cela fait donc un total de 5 000 demandes. Pourriez-vous vous renseigner pour savoir, même au moyen d'un simple échantillon, combien de ces 5 000 demandes disparaîtront du circuit puisque la loi ne vous obligera plus à les évaluer? Autrement dit, le nombre de demandes en attente va-t-il diminuer à la suite des modifications apportées aux critères d'évaluation?

**M. Jean :** Volontiers. Je vais même faire mieux, sénateur. Une analyse a été faite par le ministère, qui indique qu'au cours des six derniers mois, 319 demandes ont été approuvées. On estime que 35 p. 100 d'entre elles, soit 111, seraient tombées sous le coup de la nouvelle loi si celle-ci avait été en vigueur au moment de leur évaluation. On peut donc espérer que le nombre de demandes en attente diminuera d'environ 35 p. 100.

**Le sénateur Mitchell :** Pourriez-vous nous faire parvenir une liste de ces projets?

**M. Jean :** Moi, non, mais je peux par contre la demander au ministère et vous la transmettre dès qu'elle me parviendra.

**Le sénateur Mitchell :** Parfait. Merci beaucoup.

**Le sénateur Lang :** Je vous remercie de comparaître devant notre comité aujourd'hui. J'ai plusieurs choses à dire pour commencer. Le délai de 12 à 24 mois que nécessite l'examen de ces projets, que ce soit dans le cadre de la LPEN ou pour une évaluation environnementale, est beaucoup trop long, mon collègue de la Colombie-Britannique a tout à fait raison. C'est un problème qui mériterait d'être examiné de plus près, car ces retards coûtent de l'argent, et il nous faut faire avancer les dossiers plus rapidement, dans l'intérêt du public.

J'aimerais approfondir un peu plus la question et m'adresser au représentant du ministère. Il y a environ deux semaines, nous avons demandé la liste des projets dont a parlé le sénateur Mitchell; il s'agit des projets qui ont été approuvés dans le cadre

legislation. The commitment was made that we would get that list. Is that list prepared? Will we get it within the next week or so, Mr. Osbaldeston?

**Mr. Osbaldeston:** We provided some statistical analysis. That is in a package that is working its way up the line. As for a full list of projects, that is with Infrastructure. We have provided as well, in the same package, an example of projects that would benefit from these amendments. As well, we indicate which particular section of the amendments that benefit would be derived from, to allow you to correlate it. That is working its way through the system over to you.

**Senator Lang:** It is important that we see that and see the results of why the legislation was put in the way it was and to confirm that.

The other area I would like to refer to concerns creating classes of works and classes of navigable waters. My understanding is that we have these orders. I believe there are 12 of them. Is that correct?

**Mr. Osbaldeston:** There is only one order in classes of works and classes of water within the order.

**Senator Lang:** This will be the document that determines the classes of works and classes of navigable waters for the forthcoming year or two years in the regulatory process; is that correct?

**Mr. Osbaldeston:** No, that is the order as we have seen fit to be able to develop and to provide benefit at this time.

**Senator Lang:** I will go to the second round, Mr. Chair.

**The Chair:** In other words, you are okay for now?

**Senator Lang:** Yes, I am.

**Senator St. Germain:** Thank you, Mr. Jean, Mr. Roussel and Mr. Osbaldeston for coming here this evening and trying to clear up some of the mysteries surrounding this issue.

Mr. Osbaldeston, you were saying that there is really no exemption. Could you clarify that? Senator McCoy said that if a waterway was less than a foot deep and less than four feet wide, there was really no exemption. I think that many people who are listening are trying to figure that out. It is either in or out; is it not?

**Mr. Osbaldeston:** I understand the concern. Trying to determine whether we could come up with a suitable definition of “navigable” was an issue with our policy work. “Navigable” is not defined in the old legislation, and you can see we did not succeed in developing a definition that we thought would encompass what was required for the purpose of this legislation. I think you heard from witnesses last week who were asked about the definition of “navigable,” and they could not come up with one, either. That is not to say that perhaps with more time we might not be able to develop it. We will keep trying.

de cette loi. On nous avait promis de nous faire parvenir cette liste. Est-elle prête? Allons-nous la recevoir d’ici à la semaine prochaine, Monsieur Osbaldeston?

**M. Osbaldeston :** Nous avons fait une analyse statistique, qui sera intégrée au cahier d’information en cours de préparation. Quant à la liste complète des projets, c’est le secteur Infrastructure qui s’en occupe. Nous avons également préparé, pour ce cahier d’information, des exemples de projets qui pourraient bénéficier des dispositions de la nouvelle loi, en indiquant précisément de quelles dispositions il s’agit, pour que vous puissiez faire la relation. C’est en cours de préparation.

**Le sénateur Lang :** Il est important que nous ayons cette liste, car elle nous permettra de comparer les résultats réels des modifications adoptées avec ceux que l’on en escomptait.

J’aimerais maintenant parler de la création de catégories d’ouvrages et d’eaux navigables. J’ai appris que douze arrêtés avaient été pris, c’est bien cela?

**M. Osbaldeston :** Un seul arrêté a été pris au sujet des catégories d’ouvrages et d’eaux navigables.

**Le sénateur Lang :** Ce document définit les catégories d’ouvrages et d’eaux navigables pour les 12 ou 24 prochains mois, n’est-ce pas?

**M. Osbaldeston :** Non, c’est l’arrêté que nous avons jugé bon de préparer pour l’instant.

**Le sénateur Lang :** Je vous prie de m’inscrire pour un second tour, monsieur le président.

**Le président :** Cela signifie-t-il que vous n’avez pas d’autres questions pour l’instant?

**Le sénateur Lang :** Oui.

**Le sénateur St. Germain :** Je vous remercie, Monsieur Jean, Monsieur Roussel et Monsieur Osbaldeston, d’être venus ce soir pour éclairer un peu notre lanterne.

Monsieur Osbaldeston, vous disiez tout à l’heure qu’il ne s’agissait pas vraiment d’exemptions. Que vouliez-vous dire? Le sénateur McCoy a fait remarquer que si une voie d’eau a moins d’un pied de profondeur et moins de quatre pieds de largeur, ce n’est pas vraiment une exemption. Je crois que beaucoup de ceux qui nous écoutent sont un peu perplexes. S’agit-il d’une exemption ou pas?

**M. Osbaldeston :** Je comprends votre problème. Il nous a fallu trouver une définition acceptable de « navigable », car ce terme n’était pas défini dans l’ancienne loi. Comme vous pouvez le constater, nous n’avons pas réussi à élaborer une définition englobant tous les objectifs de la loi. D’ailleurs, les témoins auxquels vous posiez la question la semaine dernière n’ont pas pu vous donner non plus une définition de « navigable ». Cela ne veut pas dire que nous n’en trouverons jamais une. Peut-être qu’avec le temps, nous y parviendrons.

However, in the absence of coming up with something workable, the question is how can we address the issues we have at hand. That is getting away from spending a lot of time and effort on waterways and on works that really either have little value to reasonable navigation or pose very little danger, if placed appropriately from a works standpoint, into waterways.

The best thing we could come up with was to say, "Let us start with everything we consider to be navigable but let us pare away from that the stuff where there is no value-added in providing heavy regulation to it." It is neither extensively used for reasonable navigation nor, as long as criteria for the construction of the work are following, will it pose a safety hazard to navigation.

It is almost like a negative billing; you start with everything and then you start to define what comes away. As long as you can clearly define what comes away, it actually brings clarity to the situation for those who are looking for it.

**Mr. Jean:** However, those things that come away still have certain requirements to comply with, and the minister has the ability to remove those if they do not comply with the act.

**Senator St. Germain:** I do not look at this as a partisan or political situation. The only thing I am concerned about is that unenforceable legislation is generally bad legislation. With 40 inspectors, I wonder about this. It is mind-boggling to figure out how this whole thing really works and how the general public can be well-served in a situation like this, so that there is not a situation where, as Mr. Jean said, it is based on complaints. To me, a bad neighbour can cause a lot of problems; I have a cattle operation and there are creeks. I do not know whether you can clarify that at this meeting, but thank you anyway for attempting to.

**Mr. Jean:** If anyone knows about bad neighbours, you can read *The Edmonton Journal* to find out what I think about my neighbour.

You mentioned how many persons in Canada are outdoor enthusiasts. Those persons use navigable waterways for kayaking, canoeing, hiking, mountain climbing, exploring, and those persons take offense. I suggest making complaints in relation to that, and the 40 inspectors would then have to be proactive in responding.

My brother has a trapline in Northern Alberta, and he uses it often. It is on the Clearwater River, which is a heritage river. There are two creeks within probably 600 meters of his cabin. One has a handmade log bridge across it that has been there for 20 years. The reason it has been there for 20 years and is only two or three feet above the water line is that no one will ever be able to navigate or cross that particular creek.

Toutefois, faute d'une définition adéquate, il nous fallait quand même trouver le moyen de faire avancer les choses. L'objectif était de cesser de consacrer du temps et de l'argent à des voies d'eau et à des ouvrages qui n'ont guère d'impact sur la navigation, à condition que l'ouvrage soit placé comme il faut.

Nous avons donc décidé de commencer par englober tout ce qui était navigable, pour en retirer ensuite les ouvrages et les voies d'eau secondaires, qu'il est inutile d'assujettir à une lourde réglementation, soit parce qu'elles ne sont pas beaucoup utilisées pour la navigation, soit parce qu'ils ne posent aucun danger pour la navigation, étant bien entendu que les critères de construction ont été respectés.

C'est un peu comme la facturation par défaut : vous englobez tout et vous définissez ensuite ce que vous retirez. Du moment que vous définissez précisément ce que vous retirez, la situation est claire pour tout le monde.

**M. Jean :** J'ajouterais cependant que les éléments qu'on retire sont quand même assujettis à certaines exigences, et que le ministre a le pouvoir d'intervenir en cas de non-respect de la loi.

**Le sénateur St. Germain :** Je ne pense pas qu'il y ait quoi que ce soit de partisan ou de politique dans ce dossier. La seule chose qui me préoccupe, c'est qu'une loi qu'on ne peut pas faire appliquer est généralement une mauvaise loi. Avec 40 inspecteurs, je me pose des questions. Je me demande vraiment comment tout ça peut fonctionner et comment le public peut être servi correctement dans une situation pareille. Il ne faut pas que le système soit fondé sur des plaintes, comme nous l'a expliqué Monsieur Jean. Un mauvais voisin peut être la source de beaucoup de problèmes. J'éleve du bétail, et sur mon terrain, il y a des ruisseaux. Je ne sais pas si vous pourrez répondre à mes questions aujourd'hui, mais je vous remercie d'avance d'essayer de le faire.

**M. Jean :** À propos de mauvais voisins, je vous conseille de lire *The Edmonton Journal*, et vous saurez ce que je pense de mon voisin.

Vous avez dit que beaucoup de Canadiens sont des amateurs de loisirs de plein air. Ces gens-là empruntent les eaux navigables pour faire du kayak, du canot, de la randonnée, de l'escalade, de l'exploration, et cetera. Si ces gens-là ne sont pas contents, ils devraient peut-être déposer des plaintes, et les 40 inspecteurs seraient bien obligés de répondre.

Mon frère a un territoire de piégeage dans le Nord de l'Alberta, où il se rend fréquemment. Il est situé au bord de la rivière Clearwater, qui est une rivière patrimoniale. Deux ruisseaux passent à environ 600 mètres de sa cabane; un pont en bois rudimentaire enjambe l'un de ces deux ruisseaux, et ce pont est là depuis 20 ans. Construit à deux ou trois pieds au-dessus de la surface de l'eau, il est là depuis 20 ans parce que personne ne peut naviguer sur ce ruisseau.

Some 200 or 300 meters beyond is a creek that could possibly be navigated. He has built another wooden bridge across that area — I hope I do not get in trouble with my brother for telling you this — and it is high enough for someone to navigate under it for that very purpose, so no one complains about it.

It is to be expected to have 40 inspectors nationwide, but, at the same time, because so many Canadians enjoy navigable waters and the ability to use the outdoors, I suggest it will come to the attention of either the provincial or the federal government, and they will police it accordingly.

**Senator Lang:** I want to throw something else into the mix. If a contract is allotted for a bridge — and I used to work on building bridges so I know a little of what I speak — because of the nature of the contract, there is always an inspector on behalf of the government that you have the contract with. They would have to comply and ensure we meet the building code and the various aspects of federal legislation if it applied to where we were building.

There is another area of inspection that can occur. It is indirect but it is there, depending on the scope of the work. Is that not correct?

**Mr. Osbaldeston:** With the provision of these particular amendments, we have the ability to look, for the first time, at building partnerships with other agencies out in the field in order to perhaps share the limited resources that we both have in order to achieve both goals. That is with provincial bodies, and it could be with private agencies. It must be explored further. We did not have the capability within our previous legislation to do that. That in itself, from a limited resource aspect, is making best use of all resources out there for the Canadian public, be they provincial, municipal or federal.

**Senator Brown:** Mr. Jean, thank you for appearing. With \$12 billion of infrastructure flowing into the economy of Canada as a result of this kind of bill, how many projects do you think would be involved?

Second, how many days of parliamentary review would it have taken if we had not used ministerial powers to enact this act but had required a parliamentary review on every one of these projects? I know that will be difficult to answer, but guesstimates would be useful.

**Mr. Jean:** Certainly. I appreciate the question. The acceleration of the Gas Tax Fund will be felt in every community. Every Canadian will feel the advantage of that particular fund's being accelerated and also going directly to the municipalities, which I believe can spend money much more wisely than I can here in Ottawa.

I also believe the \$12-billion stimulus fund will keep Canadians employed and will lessen the impact dramatically on their quality of life. We can do exactly what we are doing, and that is eliminating some red tape as well.

Environ 200 ou 300 mètres plus loin, l'autre ruisseau pourrait peut-être se prêter à la navigation. Mon frère y a construit un autre pont en bois — j'espère qu'il ne va pas m'en vouloir de vous raconter ça —, mais suffisamment au-dessus de la surface de l'eau pour que quelqu'un puisse passer en bateau en dessous. Personne ne s'est jamais plaint.

On a prévu d'avoir 40 inspecteurs à l'échelle du Canada, mais d'un autre côté, étant donné que beaucoup de Canadiens pratiquent des loisirs de plein air et la navigation de plaisance, le gouvernement provincial ou fédéral décidera peut-être de fournir les ressources nécessaires à l'exécution de la loi.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais ajouter quelque chose. Quand on passe un marché pour la construction d'un pont — et j'en sais quelque chose car j'ai déjà travaillé dans ce secteur —, de par la nature du contrat, il y a toujours un inspecteur du gouvernement sur le site, qui veille au respect des dispositions du code de construction et de la loi fédérale, s'il y a lieu.

Il y a une autre inspection qui se fait aussi. Elle est indirecte, mais elle est réelle, selon l'envergure de l'ouvrage, n'est-ce pas?

**M. Osbaldeston :** Grâce aux modifications qui viennent d'être apportées à la loi, nous allons pouvoir envisager, pour la première fois, de conclure des partenariats afin de partager éventuellement les ressources limitées dont nous disposons pour atteindre nos objectifs. Je veux parler d'organismes provinciaux aussi bien que d'organismes privés. C'est une piste à explorer, maintenant que nous avons une nouvelle loi. Vu que nos ressources sont limitées, ce serait une façon de les exploiter au maximum, dans l'intérêt du contribuable, qu'il soit provincial, municipal au fédéral.

**Le sénateur Brown :** Monsieur Jean, je vous remercie de comparaître devant notre comité ce soir. À votre avis, combien de projets vont découler de l'injection de 12 milliards de dollars dans des travaux d'infrastructure, pour stimuler l'économie canadienne?

Deuxièmement, combien de journées d'examen parlementaire aurait-il fallu si nous n'avions pas invoqué les pouvoirs ministériels pour faire adopter cette loi et que nous avions plutôt demandé à un comité d'examiner chacun de ces projets? Je sais que la question est difficile, mais je me contenterai d'une réponse approximative.

**M. Jean :** Très bien. Je vous remercie de votre question. La mise en place accélérée du Fonds de la taxe sur l'essence va se faire sentir dans chaque collectivité. Chaque Canadien va en ressentir les bienfaits, et le fait que l'argent soit directement versé aux municipalités permettra à ces dernières de dépenser l'argent de façon plus raisonnable que nous pourrions le faire, ici, à Ottawa.

Je suis également convaincu que le plan d'action de 12 milliards de dollars permettra de conserver et de créer des emplois pour les Canadiens, et d'atténuer considérablement l'impact de la crise sur leur qualité de vie. Cela nous donne aussi l'occasion d'éliminer une partie de la paperasserie bureaucratique.

Within the Infrastructure Building Canada Fund, 431 projects have been approved for funding to date within the community component of the program. That is for communities under a population of 100,000. Of these, 160, 3 per cent, are identified as being within 30 meters of a body of water, such as a wetland. There has already been a direct impact by this particular piece of legislation.

Being able to foretell the future is not my specialty, but I can assure you that this government, by my involvement in it, can see that every Canadian will benefit from these stimulus funds as well as the \$18 billion that we are planning on spending on infrastructure and sports complexes, roads and bridges. I know I sound like a political commercial, but I have seen the action going forward, and I do believe that we are doing what is in the best interests of Canada with this act and generally with the stimulus fund and \$18 billion over the next two years.

**Senator Banks:** Thank you very much for appearing again, gentlemen. Mr. Jean, thank you for appearing as well; it is nice to see another Albertan at the table.

When we talked about the omnibus nature of this bill, you said that previous bills of this kind had been put through with 22 amendments to access, which is true, but this one hit the ball out of the park with 42. It is a new world record.

I have only two questions. First, Mr. Osbaldeston, I gather you are saying that nowhere I can take a canoe escapes the act and its provisions and that, if I am building something in, over or near such as a stream or body of water, while I might not have to apply, I must comply. Is that safe to say?

**Mr. Osbaldeston:** That is correct.

**Senator Banks:** Mr. Jean, is this ministerial order that you have kindly given us today susceptible of scrutiny by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations?

**Mr. Jean:** My understanding is that at this stage it is not. I am not certain. Based upon what I have learned here today in this committee, I suggest it will be scrutinized by you, and any suggestions brought forward I would certainly put forward to my government.

Senator Banks, I wish to say that I planned last night to write a country and western song specifically to answer your question, but I did not know what the question would be. It is a pleasure to be here with you as well.

**Senator Banks:** Thank you. I have a brief supplementary to that. Do you think the government has in mind the possibility of turning these ministerial orders into regulations in the future?

**Mr. Jean:** I cannot crystal ball that. I think that is exactly the intent as well as the five-year review. If you look at them in conjunction with each other, this is a learning process for all of us.

Dans le cadre du Programme infrastructure Canada, 431 projets ont été approuvés jusqu'à présent, pour ce qui est du volet « collectivités » du programme. Il s'agit de collectivités de moins de 100 000 habitants, dont 160, soit 3 p. 100, sont situées à moins de 30 mètres d'un plan d'eau, qui peut aussi être un marais. Cette loi a déjà eu un impact direct.

Je n'ai pas l'habitude de prédire l'avenir, ce n'est pas mon fort, mais je peux vous assurer que le gouvernement, et je l'appuierai dans ce sens, veillera à ce que chaque Canadien puisse profiter de ce fonds de stimulation ainsi que des 18 milliards de dollars que nous prévoyons consacrer à des infrastructures, des complexes sportifs, des routes et des ponts. Ce que je dis ressemble peut-être à un message publicitaire, mais quand je vois tout ce qui se fait en ce moment, je suis convaincu qu'avec cette loi, le fonds de stimulation et les 18 milliards de dollars prévus pour les deux prochaines années, nous agissons dans le meilleur intérêt du Canada.

**Le sénateur Banks :** Merci de comparaître à nouveau devant notre comité, messieurs. Monsieur Jean, merci à vous aussi; c'est bon de voir un autre Albertain à la table.

Quand nous parlions tout à l'heure de la nature multiple de ce projet de loi, vous avez dit que d'autres projets de loi du même genre avaient été présentés dans le passé, notamment un qui comportait 22 modifications. C'est vrai, mais celui-ci bat tous les records avec 42 modifications.

Je n'ai que deux questions à poser. Premièrement, M. Osbaldeston, vous avez dit, si j'ai bien compris, qu'à partir du moment où on peut faire flotter un canot sur un plan d'eau, celui-ci est assujéti à la loi, et que par conséquent, si je veux construire un ouvrage dans ce plan d'eau, au-dessus ou à proximité, je dois me conformer à la loi même si je ne suis pas obligé de demander un permis. C'est bien cela?

**M. Osbaldeston :** C'est exact.

**Le sénateur Banks :** Monsieur Jean, l'arrêté ministériel que vous nous avez aimablement apporté aujourd'hui sera-t-il un jour soumis à l'examen du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation?

**M. Jean :** Pour l'instant, ce n'est pas prévu. En fait, je ne suis pas sûr. D'après ce que j'ai entendu ici aujourd'hui, je crois que vous en serez peut-être saisis, et si vous avez des suggestions, je me ferai un plaisir de les transmettre à mon gouvernement.

Sénateur, je pensais justement hier soir écrire une chanson « country and western » que j'aurais utilisée pour répondre à vos questions, mais j'ignorais les questions que vous alliez me poser. Je suis moi aussi ravi de vous voir ici ce soir.

**Le sénateur Banks :** Merci. J'aimerais vous poser une question supplémentaire. Pensez-vous que le gouvernement envisage de transformer un jour ces arrêtés ministériels en règlements?

**M. Jean :** Je n'ai pas de boule de cristal. Je crois que c'est bien là l'intention, ainsi que l'examen quinquennal. La combinaison des deux est une façon de faire assez nouvelle, et nous devons nous y adapter.

As a result of the global economic downturn, the risk must be taken. At the same time, we must ensure that we continue to protect our environment in every possible way we can and continue to ensure that navigation, which is entrenched in our culture, is protected.

**Senator Banks:** Which risk did you say?

**Mr. Jean:** The risk of making changes. As you see in this particular case, the act has been changed little in over 100 years. In my opinion, and I am not saying it is shared by anyone else, that shows the leadership of this government and how it is prepared to take a risk in the best interest of Canadians. I believe the changes to this act are in the best interest of Canadians.

**Senator Banks:** Did you mean the risk of ministerial orders as opposed to regulations?

**Mr. Jean:** No, I did not mean that.

**The Chair:** We now come to a second round. Are you up for that?

**Mr. Jean:** Of course. I am at your disposal.

**Senator Milne:** This will be brief because I want to help the minister and the department. It is essential that the minister and the department, whoever writes these things, take another look at it. There is not one decimal point in the entire thing. Is it in waters of 25 meters or 2.5 meters? It is okay if it is 0.5 metres, but is the next item 50 metres or 5.0 meters? It is absolutely essential that these things be cleared up. It talks about 20 fathoms, which is 36,576 metres, or is it 36.5 metres? It is essential that these be absolutely crystal clear when you are looking at orders from a minister.

I direct you to page 2, item (2)(c), which states: "the vertical to horizontal slope of the works from the navigable waters is greater than 33%."

As an old physicist once upon a time, vertical to horizontal means you come down 33.3 per cent. That is a 57 per cent slope. That is far too steep to be excluded from anything whatsoever. I am sure you mean "horizontal to vertical." There are many little things like that all the way through here that I sincerely hope the minister will look at.

**Mr. Jean:** I cannot speak to the particular decimal points in this, but I would say they are consistently missing. I would also say that as a previous publisher and someone from a family of newspaper persons —

**Senator Milne:** Get an editor to look at it.

**Mr. Jean:** I would say this with respect, I programmed in basic Fortran and PolyForth. I can assure you that programs that may be done in one language and then are translated into another language when sent to my computer or printer may be missing decimal points. I suspect in this particular case, that is what happened. I was in a rush to provide to you answers to the questions I received yesterday and today. I wanted to provide as much information as possible. While I was making a vote, these

La crise économique mondiale nous oblige à prendre des risques. En même temps, nous devons continuer de garantir la protection de notre environnement du mieux que nous pouvons, ainsi que la protection de la navigation, qui fait partie de notre culture.

**Le sénateur Banks :** De quels risques parlez-vous?

**M. Jean :** Des risques que comporte n'importe quel changement. Dans ce cas particulier, la loi avait subi très peu de modifications depuis 100 ans. À mon avis, et je ne prétends pas que tout le monde soit d'accord avec moi, cela témoigne du leadership de notre gouvernement et de sa détermination à prendre des risques dans l'intérêt des Canadiens.

**Le sénateur Banks :** Voulez-vous parler des risques que comportent les arrêtés ministériels par opposition aux règlements?

**M. Jean :** Non, ce n'est pas ce que je voulais dire.

**Le président :** Nous allons entamer un second tour. Vous sentez-vous d'attaque?

**M. Jean :** Bien sûr, je suis à votre disposition.

**Le sénateur Milne :** Je serai brève, mais je veux aider le ministre et son ministère. Il faut absolument que ceux qui ont rédigé ce document le revoient. Il manque tous les signes décimaux. Par exemple, s'agit-il d'eaux d'une profondeur de 25 mètres ou de 2,5 mètres? Ensuite, on a 0,5 m, ça va, mais au paragraphe suivant, est-ce 50 mètres ou 5,0 mètres ? Il faut absolument que tout cela soit corrigé. Ensuite, il est question de 20 brasses, ce qui correspond à 36 576 mètres ou bien 36,5 mètres? Dans un arrêté ministériel, il faut que tout soit parfaitement clair.

À la page 2, à l'alinéa (2)c), on dit que « la pente des ouvrages, de la verticale à l'horizontale, à partir des eaux navigables est supérieure à 33 p. 100 ».

Je suis une ancienne physicienne, et une pente de 33,3 p. 100 de la verticale à l'horizontale signifie que vous avez une déclivité de 55 p. 100. C'est une pente trop abrupte et l'ouvrage ne devrait pas être exclu. Je suppose que vous voulez dire « de l'horizontale à la verticale ». Il y a beaucoup de petits détails de ce genre dans tout le texte, et j'espère vraiment que le ministre y jettera un coup d'œil.

**M. Jean :** Je ne peux pas vous dire grand chose au sujet de ces signes décimaux, mais je constate qu'ils sont absents. Ayant moi-même travaillé dans l'édition et venant d'une famille qui travaillait dans ce secteur...

**Le sénateur Milne :** Il faut faire revoir le texte par un correcteur d'épreuves.

**M. Jean :** J'ai utilisé les logiciels Fortran et PolyForth, et même si ces programmes peuvent passer d'une langue à l'autre, il m'arrive de recevoir des textes sur mon ordinateur ou sur mon imprimante où il manque les signes décimaux. Je suppose que c'est ce qui s'est passé. J'étais pressé de trouver des réponses aux questions que j'ai reçues hier et aujourd'hui, et je voulais vous communiquer le plus grand nombre d'informations possibles. Pendant que je votais, j'ai fait faire des photocopies que je vous ai

copies were being made. I was handed them on the way over here this afternoon. I will suggest to you, and confirm it, that the decimal points are missing everywhere. That is simply a misinterpretation between two computer programs.

**Senator Banks:** On page 2 regarding the point that Senator Milne made, is it 33 per cent or 33 degrees?

**Mr. Jean:** Senator Banks, may I get back to the committee in relation to the decimal points and degrees? It is critical that we get the corrections. I will undertake to make those requests and get back to you as soon as I have them.

**Senator St. Germain:** I understand that Senator Banks' dog ran away and his pickup truck broke down.

**Mr. Jean:** Does he still have his girlfriend?

**Senator St. Germain:** I will not go there.

**Senator Banks:** How can I miss her when she will not go away?

**Senator Spivak:** I want to ensure that I understand after all this conversation what this act is about.

I am looking at it from the perspective of the safety of the paddlers. Correct me if I am wrong, but this act would allow the minister to designate minor waters that do not deserve protection under the act.

I know you are saying "apply" and "comply." That means minor works, for example, will not need a permit if the minister exempted them. Is that correct?

**Mr. Osbaldeston:** No, that is incorrect, senator. The classes of works and classes of water provide an exemption to the application for approval process.

**Senator Spivak:** Yes.

**Mr. Osbaldeston:** However, it is only the application process. All other aspects of the legislation remain in place.

**Senator Spivak:** However, if you do not need a permit, you can put up works if they are exempted. Only if someone complains, then they have to go through the process.

**Mr. Osbaldeston:** No, you can put up works in accordance with the criteria identified and clearly defined within the order. If someone complains, no doubt we will come out and look at it as we do now with those works that have a paper document. However, if we see something that is in violation of the order — with no complaint — we can look at it and say "that is not in compliance." We can force the issue as well.

**Mr. Jean:** There is a substantive penalty clause that can be put in place. Anyone who will invest in substandard work will be subject to the penalty. That would be a waste of an investment.

apportées cet après-midi. En effet, il manque tous les signes décimaux. À mon avis, c'est un problème d'interface entre les deux programmes informatiques.

**Le sénateur Banks :** À la page 2, toujours à propos de la question soulevée par le sénateur Milne, s'agit-il de 33 p. 100 ou de 33 degrés?

**M. Jean :** Sénateur, je vais faire revoir ce texte et vous promets de vous tenir au courant.

**Le sénateur St. Germain :** Je crois que le chien du sénateur Banks s'est enfui et que son camion est en panne.

**M. Jean :** Il a toujours sa petite amie?

**Le sénateur St. Germain :** Je ne m'aventurerai pas jusque-là.

**Le sénateur Banks :** Elle ne peut pas me manquer puisqu'elle est toujours là.

**Le sénateur Spivak :** Après toute cette conversation, je voudrais m'assurer que je comprends bien les dispositions de la loi.

Pour ce qui est de la sécurité des navigateurs, je crois comprendre que la loi autorise le ministre à désigner des eaux secondaires qui ne méritent pas d'être protégées par la loi.

Je sais que vous employez les deux expressions « faire une demande de permis » et « observer les dispositions de la loi ». Cela signifie-t-il que, pour les ouvrages secondaires, par exemple, il ne sera pas nécessaire de demander un permis si le ministre les a exemptés?

**M. Osbaldeston :** Non, ce n'est pas tout à fait ça, sénateur. Les catégories d'ouvrages et les catégories d'eaux navigables permettent d'accorder des exemptions au processus d'approbation.

**Le sénateur Spivak :** Oui.

**M. Osbaldeston :** Mais seulement au processus d'approbation. Toutes les autres dispositions de la loi s'appliquent.

**Le sénateur Spivak :** Par contre, si vous êtes exempté et que n'avez pas besoin de permis, vous pouvez construire n'importe quel ouvrage. Ce n'est qu'en cas de plainte que vous serez assujetti au processus d'approbation.

**M. Osbaldeston :** Non, même si vous n'avez pas besoin de permis, vous devez quand même construire un ouvrage conforme aux critères définis dans l'arrêté. Si quelqu'un se plaint, il est évident que nous enverrons un inspecteur sur place, comme nous le faisons pour les ouvrages qui nécessitent un permis. Toutefois, même s'il n'y a pas de plainte et que nous constatons, au cours d'une inspection, que l'ouvrage « n'est pas conforme », nous pouvons l'assujettir au processus d'approbation.

**M. Jean :** Les amendes prévues par la loi sont assez élevées. Celui qui construit un ouvrage non conforme aux normes sera passible d'une amende; il aura donc gaspillé son investissement.

**Senator Spivak:** Yes, but I am going back to this gentlemen's statement that there are thousands of streams. In the end, if we know what the specifications are, most of them will be minor works. Therefore, they will be exempted from the application process. I have that right.

**Mr. Jean:** However, they will still be required to comply with the act.

**Senator Spivak:** Who will know whether they comply, with 40 inspectors in thousands of streams and thousands of minor rivers? My point is that we hear from the paddlers that all kinds of small things impede their safety, including for example a cable line, a fence or a culvert. That does not seem like much, but it could impede their safety. I think that is the issue the paddlers are complaining about.

If you have thousands of streams and minor rivers across Canada, you will not know whether they comply.

**Mr. Jean:** I understand your position. What stops them from doing it now if they want to do it?

**Senator Spivak:** Everything that is a work must have an application. Therefore, you know it is being done.

**Mr. Jean:** The point is that if they are to do a substandard work after the act is in force, they will not be applying at this stage anyway. It will not make any difference except to establish more protection for the future. They would not be applying now if they were doing substandard work. They would be building something across a stream or bridge and no one would find out about it.

In this particular case, there is a set of standards with a penalty that requires them to meet those standards and to incur that penalty if they do not.

**Senator Spivak:** You do not have notice of what they will do.

**Mr. Jean:** You would not anyway, even today.

**Senator Spivak:** You would if they need to make an application. I do not want to argue with the witness. I politely think that maybe the paddlers have a point.

**Mr. Osbaldeston:** If I could correct you, senator, only proposed works that have the potential for substantial interference to navigation undergo public advertisement. Small works with non-substantial interference do not undergo public advertisement.

By putting these orders in place, I think we actually enhance the safety on those waterways. For the most part, for cottage docks, swim rafts and all these small works that we are talking about here, right now people are not complying with the law; they are not applying the law under the application at all. They are putting them in.

**Le sénateur Spivak :** Bien, mais quelqu'un disait tout à l'heure qu'il y a des milliers de cours d'eau. Et en fait, une fois qu'ils auront pris connaissance des normes, les gens essaieront de construire des ouvrages qui seront considérés comme des ouvrages secondaires, afin d'être exemptés du processus d'approbation. C'est le droit de chacun.

**M. Jean :** Peut-être, mais il n'en demeure pas moins que ces ouvrages devront être conformes aux critères établis.

**Le sénateur Spivak :** Qui va aller vérifier, étant donné qu'il n'y a que 40 inspecteurs pour des milliers de cours d'eau et de rivières secondaires? Les canotiers nous ont dit qu'il y avait toutes sortes d'objets qui compromettaient leur sécurité, par exemple un câble, une clôture ou une buse. Ça paraît peut-être banal, mais ça peut nuire à leur sécurité. C'est de cela que se plaignent les canotiers.

Avec des milliers de cours d'eau et de rivières secondaires à surveiller, vous ne pourrez jamais savoir si tous les ouvrages sont conformes.

**M. Jean :** Je comprends ce que vous voulez dire. Mais à l'heure actuelle, rien ne les empêche de le faire non plus?

**Le sénateur Spivak :** Toute construction d'ouvrage doit faire l'objet d'une demande de permis. C'est la seule façon de vérifier.

**M. Jean :** De toute façon, celui qui voudra construire un ouvrage non conforme après l'entrée en vigueur de la loi ne fera pas une demande de permis. Cela revient donc au même, si ce n'est que la nouvelle loi assurera une plus grande protection à l'avenir. À l'heure actuelle, celui qui veut construire un pont non conforme ne demande pas de permis, et ni vu ni connu.

Avec la nouvelle loi, nous avons établi des normes assorties d'amendes en cas de non-conformité.

**Le sénateur Spivak :** Mais vous ne saurez pas qu'ils ont construit un ouvrage non conforme.

**M. Jean :** Peut-être, mais nous ne le savions pas davantage avec l'ancienne loi.

**Le sénateur Spivak :** Si, parce que vous étiez obligé de faire une demande de permis. Je ne voudrais surtout pas argumenter avec le témoin, mais je continue de penser que les canotiers n'ont pas tort.

**M. Osbaldeston :** J'aimerais préciser, sénateur, que seuls les ouvrages susceptibles de « gêner sérieusement » la navigation font l'objet d'un avis public. Les ouvrages secondaires qui ne causent pas une gêne sérieuse à la navigation n'en font pas l'objet.

En prenant ces arrêtés, je pense que nous contribuons réellement à accroître la sécurité de la navigation. Dans la plupart des cas, les pontons de chalets, les plates-formes de baignade et tous les autres petits ouvrages de ce genre ne sont généralement pas conformes à la loi. Les gens ne demandent pas de permis pour les construire, ils les installent un point c'est tout.

They can choose to comply or not to comply, and if they cause a problem, we will get them. However, at least here, we have clearly defined for them that if you are going to do it, this is how to do it safely for the paddler.

**Mr. Jean:** I had a case some eight months ago from a current minister who advised me of a complaint of an aerodrome on a particular lake. Through investigation, I discovered that it was not even necessary to apply for aerodromes; someone could build it without any application process at all.

I would suggest that Mr. Osbaldeston is correct. If they are not going to comply with the requirements of the act in the future, they will certainly not make an application before they build it.

**Senator Spivak:** Think what you would have gained if you consulted with the people who use the rivers, like paddlers. You might have changed your mind.

**Mr. Jean:** I would also like to advise that for next week's meeting, we will have sent the PDF version of the orders in French and English complete, and not the scanned versions that you received today without the decimals. I apologize for that. I should have checked the document more thoroughly before running over here.

**Senator Milne:** Will you change horizontal to vertical?

**Mr. Jean:** I will have that examined and will speak to the department, if necessary.

**Senator McCoy:** Could I direct your attention again to pages 12 and 13 of these orders? Will you confirm for me that another definition of "minor waters" refers to anything that is 200 metres long, which is approximately one block, four to nine feet wide and one or two feet deep? Is that also minor waters?

**Senator Spivak:** Is that page 12?

**Senator McCoy:** It is at the bottom of page 12, carrying across to the top of page 13.

**Mr. Jean:** Is this at the high-water mark, senator, that you are talking about?

**Senator McCoy:** Yes.

**Mr. Jean:** So it would be at the high-water mark. Of course, these are approximates and I am taking for granted that your calculations are much better than mine on a per-metre, per-foot basis.

**Senator McCoy:** I am just showing my age; I still do the things in imperial measures.

**Mr. Jean:** I do as well, so I also have to show my age. I believe you are accurate. The high-water mark in Canada fluctuates dramatically, so if we are talking about high-water mark here, I would suggest low-water mark in this particular case, depending on where it would be found, could be a zero-water mark. I would suggest that is possible.

Ils peuvent choisir de se conformer à la loi ou non, mais s'il y a un problème, ils se feront prendre. Au moins, maintenant, nous avons des critères bien établis, et les gens ont intérêt à les respecter, pour garantir la sécurité des canotiers.

**M. Jean :** Il y a environ huit mois, un ministre en poste m'a fait part d'une plainte au sujet d'un aérodrome aménagé sur un lac. Après m'être renseigné, j'ai constaté qu'il n'était même pas nécessaire de demander un permis pour aménager un aérodrome sur un lac.

À mon avis, monsieur Osbaldeston a raison. Quand les gens n'ont pas l'intention de respecter les normes, ils ne demandent certainement pas un permis de construire.

**Le sénateur Spivak :** Vous auriez dû consulter les gens qui utilisent les cours d'eau, comme les canotiers. Cela vous aurait peut-être fait changer d'avis.

**M. Jean :** Je tiens à vous dire que, pour votre réunion de la semaine prochaine, vous recevrez une nouvelle version intégrale en PDF des arrêtés en français et en anglais, et non les versions scannées sans signes décimaux que vous avez reçues aujourd'hui. J'aurais dû vérifier le document de plus près avant de me précipiter ici. Je vous prie de m'en excuser.

**Le sénateur Milne :** Vous allez aussi changer « de l'horizontale à la verticale »?

**M. Jean :** Je vais demander que l'on vérifie cela et, s'il le faut, j'en parlerai au ministère.

**Le sénateur McCoy :** Puis-je attirer encore une fois votre attention sur les pages 13 et 14 de cet arrêté? Pouvez-vous me confirmer qu'une autre définition d'« eaux navigables secondaires » s'appliquera à tout ce qui a 200 mètres de long, soit environ 600 pieds, 4 à 9 pieds de large et 1 ou 2 pieds de profondeur?

**Le sénateur Spivak :** Est-ce à la page 13?

**Le sénateur McCoy :** C'est à partir du milieu de la page 13, jusqu'en bas.

**M. Jean :** Parlez-vous de la laisse des hautes eaux?

**Le sénateur McCoy :** Oui.

**M. Jean :** C'est la mesure à la laisse des hautes eaux. Bien sûr, c'est approximatif, et je suppose que vos conversions en mètres et en pieds sont meilleures que les miennes.

**Le sénateur McCoy :** Ça prouve que je suis d'une autre génération, car je fais encore les conversions en mesures impériales.

**M. Jean :** Moi aussi, ce qui prouve que j'ai aussi un certain âge. Je crois que vous avez raison. La laisse des hautes eaux fluctue beaucoup au Canada, et dans ce cas particulier, selon le lieu où on se trouve, la laisse des basses eaux pourrait correspondre au niveau zéro. C'est possible.

Indeed, one example was a gentleman who had built the ditch 60 years earlier. It would fit within that description barely, and he had to apply for a permit. I understood that two officials from the Government of Canada had to make a two-hour trip out and then back to ascertain, on two or three different occasions, whether he could build something across this ditch.

That is not a good use of taxpayers' money, in my mind, being that the ditch was all on his private property and he had dug it some 60 years earlier.

**Senator McCoy:** Just to recap, you are saying that if the water is four to nine feet wide and one to two feet deep, for a block long, that is minor waters?

**Mr. Jean:** During high-water mark.

**Senator McCoy:** I am not allowed to say anything else, so I will not refer to my earlier question about the efficiency of the way the program was run, driving out for two hours and two hours back to look at a ditch when we have email.

**Mr. Jean:** Senator McCoy, at any time you would like to argue further with me, I would be happy to listen.

**Senator McCoy:** Well, no, to engage.

**Mr. Jean:** Indeed; I have enjoyed it thoroughly.

**The Chair:** She is very cagey.

**Senator Mitchell:** I was quite taken by your example of your brother's two log bridges. It went through my mind that probably they would be excluded under this act from review — I do not want to presume, but probably they were. However, I cannot imagine that investing in those two bridges would have taken a lot of money or created much stimulus.

It seems to me there is a contradiction in your argument. The defence of this bill is that it is going to speed up reviews so that we can get at these big projects and stimulate the economy quickly. At the same time, you, and particularly Mr. Osbaldeston, go on about how this will exempt someone's dock and some wooden bridge over a ditch.

You cannot have it both ways. You cannot say it is going to stimulate by speeding up big projects on the one hand and then, on the other hand, say well it is really just going to speed up building a dock. That is my question.

**Mr. Jean:** With respect, Senator Mitchell, I see why you beat my former partner for the Liberal leadership in Alberta.

Second, you obviously do not know my brother very well, because it would simulate the economy and take a tremendous amount of work.

**Senator Mitchell:** It took a lot of effort, did it, all those nails?

**Mr. Jean:** Third, you must not be a Vancouver fan, because they play in three minutes.

Nous avons l'exemple de cet homme qui avait aménagé un fossé, il y a 60 ans. Il a voulu par la suite y construire un ouvrage qui tombait tout juste dans la catégorie, et il a dû demander un permis. Si je me souviens bien, deux représentants du gouvernement du Canada ont dû faire le trajet de deux heures dans chaque sens, à deux ou trois reprises, pour aller vérifier sur place qu'il pouvait bien construire l'ouvrage au-dessus du fossé.

À mon avis, ce n'est pas une bonne façon de dépenser l'argent du contribuable, étant donné que l'homme avait lui-même aménagé ce fossé sur son propre terrain, une soixantaine d'années plus tôt.

**Le sénateur McCoy :** Récapitulons. Vous dites que si la voie d'eau a de 4 à 9 pieds de large, 1 ou 2 pieds de profondeur et 600 pieds de longueur, il s'agit d'une voie d'eau secondaire?

**M. Jean :** À la laisse des hautes eaux.

**Le sénateur McCoy :** Comme on ne me permet pas d'en parler, je ne reviendrai pas sur ce que je disais tout à l'heure au sujet de la façon dont le programme était administré. Mais faire un trajet de deux heures dans chaque sens pour aller inspecter un fossé, à l'ère du courrier électronique, ne me paraît pas très efficace.

**M. Jean :** Sénateur, je serais ravi d'en débattre avec vous.

**Le sénateur McCoy :** D'en discuter, plutôt.

**M. Jean :** Bien sûr, car c'est une discussion très intéressante.

**Le président :** Elle se méfie.

**Le sénateur Mitchell :** L'exemple des deux ponts que votre frère a construits est d'autant plus intéressant qu'ils auraient probablement été exemptés en vertu de la nouvelle loi. Par contre, j'ai beaucoup de mal à imaginer que la construction de ces deux ponts aurait nécessité un gros financement ni suscité une forte stimulation économique.

J'ai donc l'impression que vous vous contredisez. Les défenseurs de la nouvelle loi prétendent qu'elle va accélérer le processus d'évaluation des grands projets, ce qui permettra de stimuler l'économie plus rapidement. Mais en même temps, vous nous dites, vous et surtout M. Osbaldeston, que la loi permettra d'exempter le ponton d'un riverain ou un petit pont de bois au-dessus d'un fossé.

C'est l'un ou l'autre. Vous ne pouvez pas prétendre que la loi va, d'un côté, stimuler l'économie en accélérant le processus d'évaluation des grands projets, et, d'un autre côté, simplement accélérer la construction d'un ponton. C'est là ma question.

**M. Jean :** Sénateur, je comprends maintenant pourquoi vous avez battu mon ancien partenaire lors de la course à la direction du Parti libéral de l'Alberta.

Deuxièmement, vous ne connaissez manifestement pas très bien mon frère car la construction de ces deux ponts a permis de stimuler l'économie et de créer des emplois.

**Le sénateur Mitchell :** Il y avait tant de clous à enfoncer que ça?

**M. Jean :** Troisièmement, vous n'êtes certainement pas un fan de l'équipe de Vancouver, car elle joue dans trois minutes.

Finally, there are a variety of explanations for different parts of this act. To your very example, this affects every Canadian. It affects every part of Canada; and we have received a variety of examples that will benefit Canadians greatly.

The examples I used were for particular circumstances, but they show the tremendous impact that this act and these amendments have on Canada. It is unbelievable that no government, no prime minister, has had the leadership capability to move forward on an act because of fear. That is what I believe we are here for, because of that. I would commend my Prime Minister on that.

**Senator Mitchell:** You and I will disagree on that, but thank you very much.

**The Chair:** On the commendation, you mean.

**Senator Mitchell:** Yes.

**The Chair:** Parliamentary Secretary Jean, you have been very forthcoming and helpful to us. I understand you have undertaken, along with your officials, to give us the additional materials. For that, we thank you very much. Faceoff will be in one and a half minutes. May everyone enjoy the game.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Thursday, May 7, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:04 a.m. to examine the following elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

**Senator W. David Angus** (*Chair*) in the chair.

**The Chair:** Good morning to all of you here in the room, as well as those watching our proceedings on the CPAC network and on the World Wide Web. I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Senator Angus, and I am from the Province of Quebec.

Unfortunately, the deputy chair, Senator Mitchell, could not be with us today, but he sends his best regards. To my right, we have Senators Neufeld, Banks, Lang, and St. Germain; and over to my left are Senators Peterson, Milne, Adams and Sibbeston.

We are continuing our study today on the provisions of Bill C-10, which I think everyone knows has already been passed by both Houses of Parliament. However, section 7, respecting the Navigable Waters Protection Act and amendments thereto, have been referred to this committee for study and review. We are to report back to Parliament not later than June 11.

Enfin, on peut expliquer les différentes dispositions de la loi de toutes sortes de façons. De chaque situation découlent des bienfaits pour tous les Canadiens, et on nous a soumis toutes sortes de projets qui seront bénéfiques pour les Canadiens.

Les exemples que j'ai utilisés concernaient des situations particulières, mais ils montrent l'impact considérable que peut avoir la nouvelle loi sur le Canada. Il est incroyable qu'aucun gouvernement, aucun premier ministre, n'ait eu le courage de prendre l'initiative d'actualiser l'ancienne loi. C'est pourtant pour cela que nous avons été élus, et j'en félicite le premier ministre.

**Le sénateur Mitchell :** Je ne peux pas être d'accord avec vous, mais je vous remercie quand même.

**Le président :** Au sujet des félicitations, je suppose.

**Le sénateur Mitchell :** Oui.

**Le président :** Monsieur le secrétaire parlementaire, vous vous êtes montré très ouvert pendant nos discussions, et vos réponses nous sont très utiles. Vous nous avez promis, ainsi que vos fonctionnaires, de nous faire parvenir d'autres documents, et je vous en remercie d'avance. Le tournoi commence dans une minute et demie. Bon match à tous.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le jeudi 7 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 4, pour examiner les éléments suivants du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, les éléments concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

**Le sénateur W. David Angus** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président :** Bonjour à tout le monde ici présent ainsi qu'à tous ceux qui nous écoutent sur la chaîne parlementaire CPAC ou sur Internet. Je déclare ouverte la présente séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle David Angus, et je suis un sénateur de la province de Québec.

Malheureusement, le vice-président, le sénateur Mitchell, n'a pas pu être avec nous aujourd'hui, mais il vous transmet ses salutations. Je vous présente, à ma droite, les sénateurs Neufeld, Banks, Lang et St. Germain et, à ma gauche, les sénateurs Peterson, Milne, Adams et Sibbeston.

Aujourd'hui, nous allons poursuivre notre étude des dispositions du projet de loi C-10. Comme tout le monde le sait, je suppose, ce projet de loi a déjà été adopté par les deux chambres du Parlement. Toutefois, le comité a été appelé à se pencher sur la partie 7 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables et sur les amendements proposés à cette loi. Nous devons faire rapport au Parlement au plus tard le 11 juin.

We have had a number of witnesses to date. This is our fourth hearing on the subject. My colleagues and I think it is our sense that we are becoming conversant with the matters at issue, but we are very interested to hear the witnesses' evidence.

Therefore, I particularly want to welcome our five witnesses this is morning: We have Mr. Phil Green, Director, Canadian Rivers Network; Mr. Richard Alexander, President, Paddle Canada; Mr. Mark Mattson, President, and Ms. Krystyn Tully, Vice-President, Lake Ontario Waterkeeper; and Mr. Jim Wood, Vice-President, Corporate Development, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association.

I guess it is appropriate that on such a beautiful spring day that we would be in the "outdoors" mode. It will probably put us all in a good mood as the weekend approaches. We are delighted you are here. I understand you will speak in the order listed on the agenda. Therefore, Mr. Green, Director of Canadian Rivers Network is first.

**Phil Green, Director, Canadian Rivers Network:** Thank you very much. I thank you for the opportunity to speak to you today.

I am speaking today on behalf of the Canadian Rivers Network, which I became involved in last year when I published a piece in the *Financial Post* entitled "Giving us the oar" about the upcoming changes to the Navigable Waters Protection Act.

I would like to draw your attention to six principles that the Canadian Rivers Network drew together. I do not know if you have my submission in front of you, but those are on page 5.

These principles are something that came through a discussion with a wide number of people on the network. The first principle is that the public right of navigation is an ancient right and a basic Canadian freedom. The second one is that the government is the guardian of that right. The third one is that the right of navigation is also a pillar of environmental protection. The fourth principle is that our waterways are public places.

This is on page 5. Do they not have the English version, either? I guess you do not have pages 1 through 5.

**The Chair:** It was not translated in time, and we are able to table it.

**Mr Green:** I will give you these verbally.

**The Chair:** That will be great.

**Mr Green:** The fifth principle is that the right of navigation should not be qualified by the government. Finally, the sixth one is that the public was not sufficiently consulted on these changes.

**The Chair:** What were the first two?

Jusqu'à présent, nous avons entendu un certain nombre de témoins. Il s'agit de notre quatrième séance sur la question. Mes collègues et moi avons l'impression de commencer à bien connaître le sujet, mais nous sommes très intéressés à entendre ce que les témoins ont à nous dire.

Ainsi, je tiens particulièrement à souhaiter la bienvenue aux cinq témoins que nous recevons aujourd'hui, à savoir M. Phil Green, directeur, Canadian Rivers Network; M. Richard Alexander, président, Pagaie Canada; M. Mark Mattson, président, Lake Ontario Waterkeeper; Mme Krystyn Tully, vice-présidente, Lake Ontario Waterkeeper; et enfin, M. Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association.

En cette belle journée de printemps, il me semble de mise de traiter de questions touchant le plein air. Cela nous mettra probablement dans un bon état d'esprit pour aborder la fin de semaine qui approche à grands pas. Nous sommes ravis de vous accueillir. D'après ce que je crois comprendre, vous prendrez la parole dans l'ordre indiqué à l'ordre du jour. Nous allons donc commencer par M. Green, directeur du Canadian Rivers Network.

**Phil Green, directeur, Canadian Rivers Network :** Merci beaucoup. Je vous sais gré de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je m'adresse à vous au nom du Canadian Rivers Network. J'ai commencé à jouer un rôle dans cette organisation l'an dernier, avec la publication dans le *Financial Post* d'un article intitulé « Giving us the oar ». Ce texte portait sur les modifications qu'on s'apprête à apporter à la Loi sur la protection des eaux navigables.

J'aimerais attirer votre attention sur la liste de six principes que le Canadian Rivers Network a dressée. Je ne sais pas si vous avez reçu une copie de mon exposé, mais ces principes se trouvent à la page 5.

Cette liste de principes a été élaborée au cours d'une discussion réunissant un bon nombre de personnes du réseau. Le premier principe énonce que le droit de navigation est un droit ancestral et une liberté canadienne fondamentale. Selon notre deuxième principe, le gouvernement est le gardien de ce droit. Le troisième principe est le suivant : le droit de navigation est également un pilier de la protection de l'environnement. Le quatrième principe énonce que nos voies d'eau sont des lieux publics.

Tout cela se trouve à la page 5. Vous n'avez pas non plus la version anglaise? J'imagine que vous n'avez pas reçu les pages 1 à 5.

**Le président :** Nous n'avons pas été en mesure de faire traduire le mémoire en temps voulu, mais nous pouvons le déposer.

**M. Green :** Je vais vous présenter ces principes de vive voix.

**Le président :** C'est parfait.

**M. Green :** Le cinquième principe, c'est que le droit de navigation ne devrait pas être défini par le gouvernement. Enfin, le sixième principe est le suivant : le public n'a pas été suffisamment consulté à propos de ces modifications.

**Le président :** Pouvez-vous répéter les deux premiers principes?

**Mr Green:** The first two, the public right of navigation is an ancient right and freedom. The second one is that the government is the guardian of that right. The third one is that the public right of navigation is one of the pillars of environmental protection.

**The Chair:** Are these principles that you are enunciating those of your organization?

**Mr Green:** That is right. These are principles we would like you to consider.

**The Chair:** They are the basis of your argument.

**Mr Green:** Yes. I would like to speak today primarily toward the first principle from a personal perspective as a paddler, and hopefully that will be representative of many other paddlers across the country. I am speaking as someone who has paddled across most provinces of the country, including in the Arctic. I want to try to shed some light for you on why these amendments have provoked the reaction from the public that they have.

For many Canadians, one of the greatest freedoms we enjoy is the freedom to look at a map, pick out a thin blue line on it and then pull a kayak or canoe from the garage, put it on the roof of the car and head out and enjoy our vast and wonderful Canadian wilderness. It is a birthright passed on to us by the Fathers of Confederation, by generations of Canadians before, by First Nations and by centuries of common-law decisions. We can cross the country by canoe, or mom and dad can throw a canoe on the vehicle roof, with the kids in the back seat, a tent in the trunk and take off for a week's vacation, which is how my kids grew up.

The heart of the matter, honourable senators, is that many Canadians believe the government has diminished one of their most basic and most cherished freedoms.

The government argued that these changes were necessary to eliminate red tape. Anyone can sympathize with the frustration caused by red tape, particularly red tape that impinges upon personal freedoms. However, we should also remember that government actions can also protect freedoms, which is why we have courts, police and so on. The government called their duty to protect this free freedom "red tape," and I think that provoked the ire of many Canadians.

Until these amendments, a river was navigable if you could, in fact, paddle a canoe, kayak or any other craft on it. That is a pretty simple definition that the courts have used for generations; yet before this committee, Mr. Osbaldeston, from Transport Canada, said that there is no navigable definition you can find anywhere to apply so we are trying to create it. That is the crux of the issue.

**M. Green :** Le premier principe énonce que le droit public de navigation est une liberté et un droit ancestral. Selon le deuxième principe, le gouvernement est le gardien de ce droit. Le troisième principe, c'est que le droit public de navigation est l'un des piliers de la protection environnementale.

**Le président :** Est-ce que ces principes sont ceux de votre organisation?

**M. Green :** C'est exact. Ce sont les principes que nous soumettons à votre attention.

**Le président :** Ils constituent le fondement de votre position.

**M. Green :** Oui. Aujourd'hui, lorsque je parlerai du premier principe, je le ferai principalement du point de vue personnel d'un payeur, et j'aime à penser que mon opinion est représentative de celle de nombreux autres payeurs partout au pays. Vous avez devant vous une personne qui a pratiqué son activité de prédilection dans presque toutes les provinces du pays, y compris dans l'Arctique. Je veux vous donner des informations pour vous permettre de mieux comprendre pourquoi ces amendements ont provoqué un tel tollé au sein de la population.

Pour de nombreux Canadiens, l'une des libertés les plus précieuses consiste à pouvoir prendre une carte, localiser une rivière, sortir le canoë ou le kayak du garage, le mettre sur le toit de la voiture et s'engouffrer dans la vaste et merveilleuse nature du Canada pour y pratiquer leur activité préférée. Il s'agit d'un droit acquis à la naissance, qui nous a été transmis par les Pères de la Confédération, par les générations de Canadiens qui les ont précédés et par les Premières nations avant eux, et par la jurisprudence de common law qui s'est constituée au fil des siècles. Nous pouvons traverser le pays en canoë, ou maman ou papa peuvent fixer le canoë sur le toit de la voiture, installer les enfants sur la banquette arrière, mettre la tente dans le coffre et prendre une semaine de vacances. C'est ainsi que mes enfants ont grandi.

Ce que je veux dire, pour l'essentiel, c'est qu'une pléthore de Canadiens croient que le gouvernement a porté atteinte à l'une de leurs libertés les plus fondamentales et les plus précieuses.

Le gouvernement a fait valoir que ces changements étaient nécessaires pour alléger la bureaucratie. Tout le monde peut comprendre les frustrations que peut engendrer la bureaucratie, particulièrement lorsque celle-ci empiète sur les libertés personnelles. Cependant, nous devons garder présent à l'esprit le fait que le gouvernement peut également protéger nos libertés, ce qui explique pourquoi nous disposons de tribunaux, de services policiers, et d'autres choses du genre. Le gouvernement a qualifié de « bureaucratiques » les moyens lui permettant de s'acquitter de son devoir de protéger une liberté fondamentale, et je pense que cela a soulevé l'ire d'un bon nombre de Canadiens.

Jusqu'à maintenant, une rivière était considérée comme navigable s'il était possible d'y naviguer avec un canoë, un kayak ou n'importe quelle autre embarcation. C'est une définition très simple. Les tribunaux s'en servent depuis des générations. M. Osbaldeston, de Transports Canada, a affirmé qu'il n'existait nulle part de définition du terme « navigable » qui pourrait être appliquée, et que le gouvernement s'employait donc à en élaborer une. C'est là le nœud du problème.

Until now, throughout our history, before Europeans arrived in Canada and inherited from the First Peoples, we were free to paddle on a river if the river was navigable. Now the government is trying to create a definition of what rivers we can paddle on.

The government has argued that the changes will not affect our ability to paddle on our rivers. Mr. Osbaldeston has made this point many times. We are not comforted by that claim. He implied, before this committee, that a creek with a foot of water in it was not navigable. I would like to illustrate why that is not so.

Two years ago, I was on a canoe trip in the Northwest Territories. We flew in a float plane to a small lake on the Yukon border. From there, we portaged about a kilometre to a tiny creek known unofficially as “Push-Me-Pull-Me Creek.” We spent many hours pushing and pulling our canoes down that creek, which sometimes was less than three feet wide and very often was less than a foot deep, but we got down it. We continued for two weeks and two weeks later, we were paddling on the Mackenzie River near the Arctic Circle. My point is that small creeks flow into mighty rivers, and when you cut off the small creek, you cut off the mighty river.

The Credit River is near my hometown in the Region of Peel, Ontario. It is only navigable part of the year. A good part of the year, it is dried up and full of rocks — not entirely dry, but quite dry. In court cases over the years, the courts have declared that it is a navigable waterway despite that.

There are about 1 million people in the watershed. In 1825, a farmer built a dam across the Credit River. At that time, it would have been a very remote area. The current owners own the land on either side of the dam and, quite understandably, they do not want people to trespass on their land, so there is no portaging around the dam.

When the Navigable Waters Protection Act was passed, many dams were grandfathered, including this one. The result is that the river is cut in two. You cannot navigate it. You can paddle in the upper reaches and in the lower reaches, but you cannot connect the whole thing. I would ask whether in 1825, they knew that 184 years later that dam would prevent navigation for so many people.

Mr. Osbaldeston spoke before this committee about not needing to apply to him for permission to build a structure, if there were 200-metre segments of river that were not navigable, and that had obstructions or if the slope is so steep, or if it is this narrow at three measurable points or if it is that shallow at three measurable points.

Depuis le début de l'histoire du Canada jusqu'à aujourd'hui, nous étions libres de pagayer sur une rivière si celle-ci était navigable. C'est ce que faisaient les Premières nations, et c'est ce que faisaient après eux les Européens qui sont arrivés au Canada. À présent, le gouvernement tente de créer une définition pour déterminer sur quelles rivières nous pouvons pagayer.

Le gouvernement a également avancé que les modifications n'auront aucune incidence sur la capacité des pagayeurs de naviguer sur les cours d'eau. M. Osbaldeston a dit la même chose à maintes reprises. Cela ne nous rassure pas. Devant vous, il a laissé entendre qu'un ruisseau d'un pied de profondeur n'était pas navigable. Permettez-moi de vous raconter une courte histoire pour vous prouver le contraire.

Il y a deux ans, je me suis rendu dans les Territoires du Nord-Ouest pour y faire une excursion en canoë. Notre hydravion nous a déposé près d'un petit lac, situé à la frontière du Yukon. À partir de là, nous avons fait du portage sur environ un kilomètre jusqu'à un petit ruisseau, surnommé officieusement le « Push-Me-Pull-Me Creek ». Nous avons poussé et tiré nos canoës sur ce ruisseau, qui avait parfois moins de un pied de profondeur et dont la largeur était très souvent inférieure à trois pieds. Nous avons tout de même réussi à descendre le ruisseau. Nous avons persévéré et, deux semaines plus tard, nous étions en train de pagayer sur le fleuve Mackenzie, près du cercle polaire arctique. Ce que je veux dire, c'est que les petits ruisseaux débouchent sur les grands fleuves. Bloquer l'accès à un petit ruisseau revient à bloquer l'accès à un grand fleuve.

La rivière Credit est située près de ma ville natale, dans la région de Peel, en Ontario. Elle est navigable seulement une partie de l'année, car pendant plusieurs mois, son niveau baisse de sorte que l'on voit autant de roches que d'eau. Malgré cela, au fil des ans, les tribunaux ont déclaré qu'il s'agissait d'un cours d'eau navigable.

Environ un million de personnes vivent autour du bassin. En 1825, un agriculteur a construit un barrage sur la rivière Credit. À cette époque, il s'agissait d'une région très isolée. Les propriétaires actuels des terres situées de chaque côté du barrage ne veulent pas d'intrus sur leur propriété, ce qui est tout à fait compréhensible, et il est donc interdit de faire du portage autour du barrage.

Quand la Loi sur la protection des eaux navigables a été adoptée, une pléthore de barrages ont bénéficié d'une clause de droits acquis, y compris celui dont je vous parle. Par conséquent, le cours d'eau est coupé en deux. Vous pouvez pagayer en amont, vous pouvez pagayer en aval, mais les deux parties ne sont pas reliées. En 1825, les personnes qui ont construit ce barrage se doutaient-elles que, 184 ans plus tard, celui-ci interdirait la navigation à tant de personnes?

M. Osbaldeston a indiqué au comité que, selon lui, il n'était pas nécessaire de présenter une demande avant de construire une structure sur un cours d'eau où se trouvent des segments de 200 mètres qui ne sont pas navigables parce qu'il y a trop d'obstacles, parce que la pente est trop raide, parce que le cours d'eau est trop étroit à trois endroits mesurables ou parce qu'il est peu profond à trois endroits mesurables.

However, it is for canoeists and kayakers and other people that use the rivers to decide whether a river is navigable by navigating on it. That is our common-law right and our freedom. By all means, build a bridge or culvert over it, but do not wreck navigation if you do. If 200-metre segments of river become non-navigable because they are so steep or this narrow or that shallow, and then you build bridges or structures over those segments that render them non-navigable, the whole river is non-navigable.

For comparison, I would ask you to try driving down a highway where there were no bridges over minor waterways. The highway would become useless. A river is a public highway, and if you segment it, the river as a whole becomes non-navigable.

In fact, in some court cases — the *Coleman* decision in particular — the court ruled that natural obstructions in themselves do not render a river non-navigable.

We asked whether the government knows who will be living near these so-called non-navigable or minor waterways in 184 years, or who will want to navigate on them, or what types of rivers we will be able to navigate on in 184 years. I taught my sons how to paddle, and I already find that they can paddle down rivers I never even dreamed could be paddled on. They paddle their canoes and kayaks over waterfalls, which I find amazing.

The common-law definition of “navigable” was so simple. If you can navigate on it, it is navigable. If it looks like a duck and it quacks like a duck, it is a duck. Now the government is trying to define “duck.” I think the government will find itself wrapped in red tape with their definition of a duck.

Honourable senators, I think the government may be right, that these changes will not affect our navigation rights, at least in the short term — not this summer, perhaps not next summer. However, over the long term, I think the government is wrong. When the weather warms up this spring and more people are out — anglers, hunters, paddlers and other boaters — they will still be able to travel our rivers; but as the country’s infrastructure grows over the years, we will slowly find our way blocked by dams, weirs, culverts, booms and other structures on the minister’s list of non-navigable rivers. Then, that cherished freedom to paddle wherever we want will just be water under the bridge.

**The Chair:** Thank you for a colourful and interesting presentation. The next speaker will be Mr. Alexander, President of Paddle Canada. He has provided us with a submission, but we do not have it. We just got it this morning, and it is not translated

Cependant, c’est aux canoéistes, aux kayakistes et aux autres plaisanciers qu’il revient de décider si un cours d’eau est navigable en y naviguant. Il s’agit d’une liberté et d’un droit issu de la common law. Vous pouvez construire un pont ou un ponceau au-dessus d’un cours d’eau si vous le voulez, mais ne nuisez pas à la navigation. Si des segments de 200 mètres d’un cours d’eau cessent d’être navigables parce qu’ils sont trop escarpés, trop étroits ou trop peu profonds, et que vous construisez ensuite des ponts ou d’autres structures qui empêchent la navigation, alors tout le cours d’eau devient non navigable.

Pour faire une comparaison, imaginez ce que ce serait de conduire une automobile sur une route où il n’y aurait aucun pont au-dessus des petits cours d’eau. La route n’aurait plus aucune utilité. Cela vaut également pour une rivière, qui est également une voie publique : si vous la segmentez, elle devient non navigable dans son ensemble.

En fait, dans le cadre de certaines décisions, notamment dans *Coleman*, les tribunaux ont statué que les obstacles naturels ne rendaient pas en eux-mêmes une rivière non navigable.

Est-ce que le gouvernement sait qui vivra près de ces prétendus cours d’eau non navigables ou sans importance dans 184 ans. Ou qui voudra y naviguer? Ou quels types de cours d’eau seront navigables dans 184 ans? J’ai enseigné à pagayer à mes fils, qui peuvent déjà pagayer sur des rivières dont je n’aurais jamais pu croire qu’elles deviendraient un jour accessibles. Avec leurs canoës et leurs kayaks, ils franchissent des chutes d’eau, et je trouve cela incroyable.

La définition du terme « navigable » dans la common law était vraiment simple. Si vous pouvez naviguer sur un cours d’eau, il s’agit d’un cours d’eau navigable. Pensez aux définitions des animaux : si un animal ressemble à un canard, et qu’il fait coïn-coïn comme un canard, c’est un canard. À présent, le gouvernement veut tenter d’élaborer une définition de « canard ». Je pense qu’il va s’enliser dans les chinoiseries de l’administration avec sa définition de « canard ».

Sénateurs, selon moi, le gouvernement a peut-être raison lorsqu’il affirme que ces changements n’auront aucune incidence sur nos droits de naviguer, du moins à court terme — pas cet été, peut-être pas non plus l’été prochain. Cependant, en ce qui concerne nos droits de navigation à long terme, je pense que le gouvernement a tort. Au printemps prochain, lorsque la chaleur reviendra, les pêcheurs à la ligne, les chasseurs, les payeurs et les autres plaisanciers pourront se déplacer sur nos cours d’eau. Mais avec la croissance graduelle de l’infrastructure que l’avenir nous réserve, il faut s’attendre à se faire bloquer le passage par des barrages, des ponceaux, des estacades et d’autres structures, et la liste de cours d’eau non navigables du ministre s’allongera. Et puis, à ce moment-là, notre précieuse liberté de pagayer où bon nous semble appartiendra au passé.

**Le président :** Merci pour cet exposé coloré et intéressant. Le prochain intervenant sera M. Alexander, président de Pagaie Canada. Il nous a fourni une copie de son exposé, mais nous ne l’avons pas entre les mains. Nous avons reçu le document ce

yet. However, you can be sure that all of us will eventually have it in both languages. In the meantime, keep that in mind so you do not assume that we have it in front of us.

**Richard Alexander, President, Paddle Canada:** Thank you for your interest in the Navigable Waters Protection Act and for the invitation to appear here this morning. I flew in from St. John's, Newfoundland, yesterday, so I appreciate you making the weather exactly like I left yesterday. Thank you for making me feel at home.

I want to take a moment to try to help you understand why this issue is so important to the constituency we represent. Paddling a canoe for millions of Canadians is not like playing volleyball. It is viewed by my constituency as something that is distinctly Canadian, something that is the right of Canadians and a distinct Canadian value that we export to the world.

I have often said that the canoe, canoeing and wilderness canoeing is Canada's gift to the world. It would be hard to imagine Canada without canoeing as part of Scout and Guide programs, summer camps and those types of things. It would be hard for me to imagine my children growing up without ever learning how to do a J-stroke or exploring a river, exploring every turn in a shoreline. It is what makes us Canadian.

I got off the plane yesterday and one of the first things I saw was a birchbark canoe in the airport. It gives you some idea of how important this activity and this issue is for my constituency. It is no surprise that when these changes to the Navigable Waters Protection Act were passed that my constituency expressed a big concern with that, particularly the process and the lack of opportunity we had for consultation.

The organization that I represent is a national recreational paddling association. We are non-profit and membership based. I like to think we represent the hardcore canoeists and kayakers in the country, people who live and breathe this; it is a part of their lifestyle and a part of who they are.

We have 1,200 members across every province and territory in Canada. Our mandate is for paddling education, safety, heritage and environmental awareness in the areas of non-competitive canoeing and kayaking. In addition to our direct membership, we also have eight provincial and territorial recreational paddling associations that pay membership to Paddle Canada on an annual basis and fall under our national umbrella. These regional paddling affiliates, in turn, represent numerous clubs that, together, speak for nearly 12,000 active paddlers in this country.

matin, et il n'a pas encore été traduit. Soyez assuré que chacun d'entre nous en recevra une copie dans les deux langues un peu plus tard. Je tenais seulement à vous rappeler que ce document ne vous a pas été distribué.

**Richard Alexander, président, Pagaie Canada :** Je vous remercie de l'intérêt que vous manifestez à l'égard de la Loi sur la protection des eaux navigables et de m'avoir invité à me présenter devant vous ce matin. Je suis arrivé ici hier, depuis St. John's, à Terre-Neuve, et je vous suis reconnaissant de m'accueillir avec des conditions météorologiques semblables à celles que j'ai quittées hier. Je me sens comme à la maison, et je vous en remercie.

J'aimerais prendre un moment pour tenter de vous aider à comprendre pourquoi toute cette question revêt une telle importance aux yeux des gens que je représente. Pour nous et pour des millions de Canadiens, le pagayage est non pas une activité comme les autres, mais une activité typiquement canadienne. Il s'agit d'un droit qui appartient aux Canadiens et d'une valeur canadienne distincte que nous exportons partout dans le monde.

J'ai souvent dit que le canoë, le canotage et le canotage dans les zones sauvages étaient le cadeau du Canada au reste du monde. Il serait difficile d'imaginer le Canada sans le canotage, qui fait partie intégrante des programmes scouts et guides, des camps d'été et des autres choses du genre. Je ne peux imaginer que mes enfants auraient pu grandir sans jamais apprendre les diverses techniques de canotage ou explorer une rivière dans ses moindres méandres. Tout cela constitue des caractéristiques importantes de notre identité canadienne.

Hier, à mon arrivée à l'aéroport, l'une des premières choses que j'ai vues était un canoë en écorce de bouleau. Cela donne une idée de l'importance que revêt le canotage et les questions qui s'y rapportent pour notre groupe. Il n'est pas du tout surprenant que les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables y aient soulevé de grandes inquiétudes, surtout si l'on tient compte de la manière dont les choses se sont passées et du fait que nous n'avons pas été consultés.

Je représente aujourd'hui une association nationale de canotage récréatif. Il s'agit d'un organisme sans but lucratif de type associatif. J'aime à penser que nous représentons les canoéistes et les kayakistes purs et durs du Canada, c'est-à-dire des gens qui ne vivent que pour pagayer. Cette activité fait partie intégrante de notre mode de vie et de notre identité.

Notre association compte 1 200 membres répartis dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada. Notre mission consiste à mieux faire connaître le canotage récréatif et à sensibiliser nos membres aux questions touchant la sécurité, la préservation du patrimoine et la protection de l'environnement. Notre organisation regroupe non seulement nos membres directs, mais agit également comme organisme national regroupant huit associations provinciales et territoriales de canotage récréatif, qui verse une cotisation annuelle à Pagaie Canada. Ces organisations régionales affiliées regroupent, à leur tour, une kyrielle de clubs de canotage qui, en tout et pour tout, représentent près de 12 000 pagayeurs canadiens.

In addition, we run national certification programs for more than 3500 individuals on an annual basis. We communicate with an additional 1,700 paddlers through our publications.

In preparation to be here and present to you this morning, we asked those 18,000 individuals for some feedback on these changes to the act. I can safely say that the feedback we received was overwhelming. We have received more calls, emails, letters and feedback on this issue than any other issue that this association has faced in its 38-year history. It is obvious that the changes that have been made have struck a nerve with our community, and I think you are well aware of that.

**The Chair:** We are all very interested. We have heard this line of criticism repeatedly, not just in these submissions and in emails.

When you say that you consulted all 18,000 members about these changes, in what forum was that done? Did they all read the bill? To the layperson, it sounds as though these amendments would simply take away our birthright and paddling, which I do not think you are saying to us. How did you consult them to get these emails and everything flowing?

**Mr. Alexander:** We consult in a number of ways. It is quite easy for us to consult with our constituency and get feedback from them because 2009 is the electronic age. We have taken it upon ourselves to try to educate our membership on the changes that have happened, and we have used some of the other associations that are appearing as witnesses here today and some of the things they have done to try to educate all 18,000 individuals.

I would not say that all of them have sat down and gone through the changes in the act, and I would not be so presumptuous as to imagine that. It is striking a chord with them, and as such they are very deeply interested in what is happening right now.

**The Chair:** I appreciate that clarification, and I also apologize if I interrupted your train of thought, but this is a bit unique in that the bill has passed, so we are not here to recommend any amendments at this stage. We need to make some recommendations to our colleagues in the Senate and in the House of Commons. We are looking to you for suggestions for those recommendations that we could put in our report.

De surcroît, nous dirigeons des programmes nationaux d'accréditation auxquels prennent part chaque année plus de 3 500 personnes. Par l'entremise de nos publications, nous communiquons avec 1 700 autres payeurs.

Avant de venir ici aujourd'hui, nous nous sommes adressés à ces quelque 18 000 personnes pour connaître leur avis sur les modifications apportées à la loi. Je peux vous dire que les réponses ne se sont pas fait attendre. En 38 ans, notre association n'avait jamais reçu, sur aucune autre question, un nombre aussi élevé d'appels téléphoniques, de courriels et de lettres de rétroaction. Il est évident que ces modifications ont touché un point sensible dans notre collectivité, et je pense que vous ne l'ignorez pas.

**Le président :** Nous sommes tous très intéressés par ce que vous dites. Nous avons entendu ce genre de critique à maintes reprises, et pas seulement dans le cadre des exposés qui nous ont été présentés ou des courriels qui nous ont été envoyés.

Vous avez indiqué avoir consulté l'ensemble de vos 18 000 membres en ce qui a trait aux modifications apportées à la loi. Dans quel cadre cette consultation s'est-elle déroulée? Vos membres ont-ils tous lu le projet de loi? Pour le profane, il peut sembler que les amendements en question suppriment tout simplement un droit acquis de naissance et mettent fin au canotage. Je ne crois pas que c'est ce que vous êtes en train de nous dire. Pouvez-vous nous indiquer dans quel cadre s'est déroulée la consultation qui a donné lieu à ce déluge de courriels, de lettres et d'appels téléphoniques?

**M. Alexander :** Nous avons consulté nos membres par divers moyens. En 2009, avec les moyens de communication dont nous disposons, il est relativement facile pour nous de consulter nos membres. Nous nous sommes donné comme mission de les informer à propos des modifications qui ont été apportées et, à cette fin, nous avons eu recours aux services d'autres associations, dont certaines sont représentées ici aujourd'hui, et nous nous sommes inspirés de quelques-unes des initiatives qu'ils ont prises.

Je n'oserais pas affirmer que tous nos 18 000 membres ont pris le temps d'examiner en détail les modifications apportées à la loi. Je ne suis pas assez fou pour m'imaginer cela. Je dis seulement que ces amendements ont fait vibrer une corde sensible chez nos membres, de telle sorte qu'ils sont vivement intéressés par ce qui se passe en ce moment même.

**Le président :** Je vous remercie de ces éclaircissements, et je tiens à m'excuser si je vous ai fait perdre le fil de vos pensées, mais notre discussion revêt un caractère pour le moins singulier dans la mesure où le projet de loi que nous examinons a déjà été adopté et que, par conséquent, à ce moment-ci, nous ne sommes pas ici pour proposer quelque amendement que ce soit. Nous devons présenter quelques recommandations à nos collègues du Sénat et de la Chambre des communes. Nous nous attendons à ce que vous contribuiez à cet exercice en formulant des suggestions que nous pourrions faire figurer dans notre rapport.

The bill has passed, and we see paddlers and many cars out there with canoes on top. Clearly there has not been this terrible thing yet, and we do not know what the government will be in 184 years any more than you do. I am sure that the law will be changed if terrible things are happening, but please carry on.

**Mr. Alexander:** Thank you very much. I want to touch on the whole process of consultation around this. From my own personal perspective, how consultation is carried out can either alleviate or generate fears. From my constituency, it is safe to say that it generated fear.

We received an email and a telephone call from Mr. Ricard, the committee clerk for the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, inviting us to a consultation to be held in two days. You can imagine that, while we were greatly appreciative of the opportunity to present at the hearings, the timelines were unrealistic for us to do so. We had a two-day opportunity to first educate our constituency, ask for feedback from them and develop a responsible position to present, which is unrealistic for a volunteer, non-profit organization.

As a result of the short notice, the most we were able to do was send a letter expressing our concern with the consultation process. We asked our members to do the same; I think they did that in full force.

I said a few moments ago that the unencumbered navigation on our waterways and paddling a canoe through the Canadian wilderness makes us distinctly Canadian. It is an inherent, historic right of Canadians and a Canadian value. To me that value is, in and of itself, reason to strengthen the Navigable Waters Protection Act or do something to alleviate the fears of our constituency.

Like most recreational activities, paddling also has an economic impact on the country. It contributes to our national economy, just as any other recreational activity does. It represents a very large market for travel in this country. I will give you an idea of how big the market is for this. A report was prepared by the Canadian Tourism Commission in June 2003, entitled *A Snapshot of the Canoeing & Kayaking Travel Market in North America*. The research looked at the number of tourists who say that they have included canoeing and kayaking as an activity while on an overnight trip in the past couple of years; they have taken an overnight trip that has involved canoeing or kayaking in some form.

Le projet de loi a été adopté, et pourtant, nous pouvons voir des pagayeurs commencer à s'activer. Nous voyons de nombreuses voitures passer avec un canoë sur le toit. De toute évidence, ce projet de loi n'a pas encore abouti à des conséquences désastreuses et, pas plus que vous, nous ne savons à quoi ressemblera le gouvernement dans 184 ans. Je suis certain que la loi sera modifiée s'il s'avère qu'elle a des répercussions épouvantables. Mais poursuivez, je vous en prie.

**M. Alexander :** Merci beaucoup. Je veux dire quelques mots concernant le processus de consultation que nous avons mené sur cette question. Selon moi, d'après la manière dont est menée une consultation, elle peut dissiper les craintes ou bien en créer. En ce qui concerne les membres de notre organisation, il n'est pas exagéré de dire que cela a créé des craintes.

Nous avons reçu un courriel et un appel téléphonique de M. Ricard, le greffier du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, nous invitant à participer à une consultation qui devait avoir lieu deux jours plus tard. Vous pouvez imaginer que, même si nous étions extrêmement heureux de nous voir offrir l'occasion de participer à ces réunions, le délai était quelque peu serré, pour dire le moins. En deux jours, nous devons mener une action éducative auprès de nos membres, leur demander de nous fournir une rétroaction et définir, de façon responsable, la position que nous voulions prendre sur la question en vue de la réunion d'aujourd'hui. Tout cela est irréaliste pour un organisme sans but lucratif constitué de bénévoles.

Compte tenu de ce court préavis, nous n'avons pas pu faire mieux que d'envoyer à nos membres une lettre énonçant nos préoccupations à propos du processus de consultation. Nous leur avons demandé de faire la même chose, et on peut dire qu'ils ont répondu de manière bien sentie.

Un peu plus tôt, j'ai avancé que le fait de pouvoir naviguer librement sur nos cours d'eau et de pouvoir pagayer dans la nature sauvage du Canada constituait des caractéristiques typiques de l'identité canadienne. Il s'agit d'un droit intrinsèque et historique des Canadiens, ainsi qu'une valeur canadienne. À mes yeux, cette valeur constitue à elle seule une raison suffisante pour renforcer la Loi sur la protection des eaux navigables ou pour faire quoi que ce soit d'autre qui puisse dissiper les craintes de nos membres.

En outre, comme la plupart des activités de loisirs, le pagayage a des retombées économiques. Cette activité contribue à l'économie nationale, comme toutes les autres activités de loisirs. Il s'agit d'un marché très important pour le secteur touristique canadien. Je vais vous donner une idée de l'ampleur de ce marché. En juin 2003, la Commission canadienne du tourisme a publié un rapport intitulé *A Snapshot of the Canoeing & Kayaking Travel Market in North America*. Les auteurs de cette étude ont examiné le nombre de touristes qui, au cours des deux années précédant la publication du rapport, avaient pratiqué une activité de canoë ou de kayak dans le cadre d'un voyage de plus de 24 heures.

The report indicates that 4.4 million Americans and 2.6 million Canadians fit this description. That is a fairly large number, in my books. This represents 17 per cent of the total number of adults, 18 years of age or older, who have taken overnight leisure trips in Canada for the two years previous to the study.

Statistics Canada's Survey on the Importance of Nature to Canadians, special tabulations states that a significant portion of the \$12 billion that nature-based tourism and recreation contributes to the Canadian GDP results from activities that depend on clean and abundant water.

Senators, I submit to you here today that Canada's product for canoeing and kayaking is clean, unobstructed navigable waters. This act helps the livelihood of thousands of tourism operators in communities dependent on canoeing and kayaking as a revenue base.

Our constituency recognizes that this legislation needs to change with the times and that economic progress is important. We are not suggesting that there should have been no changes to the act, and we understand there have been some challenges around red tape with the Navigable Waters Protection Act. However, we do believe that in an attempt to make the act less bureaucratic, together with the lack of adequate consultation with our constituency, these amendments have served to weaken the very purpose of the act. That is, protection of a Canadian's right to navigate and freely access clean, unobstructed waterways.

Specifically, our membership has expressed concern with the following: The amendments place broad authority in the minister or cabinet to exclude certain classes of works and certain classes of navigable waterways from the approval process, without subjecting such exclusion decisions to any objective criteria or public notification and consultation.

It is the lack of any criteria on this exemption power that has our members most concerned. We submit that, at a minimum, criteria should exist for classes of navigable waterways.

I like the definition Mr. Green just proposed, namely, if you can get a canoe down it, it is a navigable waterway. I will submit again that what might seem like a small drainage ditch to a bureaucrat may be a tributary that provides access to an entire watershed of historic and economic significance to our constituency.

In addition, the ability for such development to proceed without public notice is deeply worrying. At a minimum, those most impacted by development on a waterway should have the opportunity to say how that development will impact their lives. I am not suggesting that a public notification in a newspaper will inform everyone who needs to know about it. However, it is a minimum step, in my opinion.

Selon le rapport, 4,4 millions d'Américains et 2,6 millions de Canadiens entrent dans cette catégorie. À mon sens, ces nombres sont considérables. Cela représente 17 p. 100 du nombre total d'adultes qui ont fait un voyage d'agrément d'une nuit ou plus au Canada au cours des deux années précédant l'étude.

Selon les totalisations spéciales de Statistique Canada fondées sur l'Enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens, une part non négligeable des 12 milliards de dollars que l'écotourisme et les loisirs de plein air apportent au PIB du Canada est le fruit d'activités tributaires d'une eau saine et abondante.

Sénateurs, j'affirme devant vous aujourd'hui que l'industrie canadienne du canoë et du kayak dépend de notre capacité de conserver des cours d'eau sains sur lesquels nous pouvons naviguer librement. Cette loi protège le gagne-pain de milliers d'exploitants d'entreprises touristiques qui vivent dans des collectivités dont l'économie repose sur les activités de canotage.

L'organisme que je représente est conscient du fait que cette loi doit être modernisée et que le progrès économique est une réalité dont il faut tenir compte. Nous ne voulons pas laisser entendre qu'aucune modification ne devrait être apportée à la loi, et nous comprenons que la Loi sur la protection des eaux navigables pose des problèmes sur le plan bureaucratique. Cependant, nous croyons qu'en essayant d'alléger la bureaucratie, et en négligeant de consulter notre organisation, on n'a fait que nuire à l'objectif même de la loi, à savoir la protection du droit des Canadiens de naviguer et d'avoir un libre accès à des cours d'eau sains et non obstrués.

Plus particulièrement, nos membres ont exprimé des inquiétudes quant au fait que les amendements conféraient au ministre ou au Cabinet des pouvoirs supplémentaires leur permettant de soustraire au processus d'approbation certaines catégories d'ouvrages et certaines catégories d'eaux navigables, sans que de telles décisions n'aient à être justifiées par une quelconque série de critères objectifs et sans que le public n'ait à être informé ou consulté.

Ce qui préoccupe le plus nos membres, c'est le fait qu'aucun critère n'encadre l'exercice de ce pouvoir d'exemption. Selon nous, minimalement, des critères devraient être établis en ce qui a trait aux catégories de cours d'eau navigables.

J'ai bien aimé la définition proposée plus tôt par M. Green, selon laquelle un cours d'eau navigable est un cours d'eau sur lequel vous pouvez circuler en canoë. Je répète que ce qu'un bureaucrate peut considérer comme une tranchée de drainage insignifiante peut se révéler être la voie d'accès à un bassin d'une importance historique et économique pour notre organisation.

De surcroît, il est extrêmement inquiétant que de tels travaux d'aménagement puissent être autorisés sans avis public. À tout le moins, les personnes les plus touchées par des travaux effectués sur un cours d'eau devraient se voir offrir l'occasion d'expliquer quelles répercussions cela aura sur leur vie. Je ne suis pas en train de dire qu'un avis public publié dans un journal sera suffisant pour informer toutes les personnes concernées. Néanmoins, à mon avis, c'est le moins que l'on puisse faire.

Senators, thank you very much for the opportunity. I would be happy to answer any questions.

**The Chair:** Thank you, sir. That was excellent. Our clerk is pleased you are all here, which must mean you received fair and adequate notice to enable you to come. We are delighted to see you.

I cannot resist wondering if the two gentlemen in the centre are sitting there because their names are Green and Wood. In any event, we will be hearing from you. Our next witness is Mr. Mattson from Lake Ontario Waterkeeper, which is a very interesting name.

**Mark Mattson, President, Lake Ontario Waterkeeper:** Good morning. My name is Mark Mattson; I am the president and water keeper for Lake Ontario Waterkeeper, LOW. I am joined by my vice-president, Krystyn Tully.

LOW is an environmental justice organization. I am an environmental lawyer and a board member for all Canadian water-keeper organizations. Robert Kennedy Jr. is our president, and I have been on that board for a number of years. We are here to speak for all water keepers — river keepers, bay keepers — across Canada.

We came to this issue very early on. We were working on port and shipping issues and some of the changes to that legislation over a year ago when we had an invitation to the Transport Committee last May. Ms. Tully attended and made submissions on the actual changes to the Navigable Waters Protection Act. We were one of the only non-profit groups there; others present were stakeholders, those with vested interests, et cetera. We did not see the paddling or hunting and fishing community because they really did not know what was happening. In some ways, it was rather startling to us as well that what was being discussed was taking away the right to navigate our waters.

To be clear, the right can always be taken away by government or politicians, under certain circumstances; that was the case with the old Navigable Waters Protection Act. However, the new act makes it so that it is no longer a right or obligation on the part of the politician — the minister — to take responsibility for those exemptions. It can be done at lower levels of government. Other people who are nameless to us — whom we do not even know — can make decisions that our river is not that important; our use of it is not that important.

Therefore, I do not think the law will be changed in the future if problems exist because the people who will be affected are too small, and they will not have the power, the influence or the

Sénateurs, je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de m'adresser à vous. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Merci, monsieur. C'était un excellent exposé. Notre greffier est ravi que vous soyez tous présents, car cela signifie que vous avez été dûment avisés de la tenue de notre réunion. Nous sommes enchantés de vous recevoir.

Je ne peux pas m'empêcher de souligner que le nom de deux de nos témoins, à savoir M. Green et M. Wood, est tout à fait de circonstance. Quoi qu'il en soit, nous sommes heureux de vous recevoir. Nous allons maintenant entendre M. Mattson, de l'organisme Lake Ontario Waterkeeper, une dénomination très intéressante.

**Mark Mattson, président, Lake Ontario Waterkeeper :** Bonjour. Je m'appelle Mark Mattson; je suis préposé à la protection des eaux et président de Lake Ontario Waterkeeper. Je suis accompagné de la vice-présidente de notre organisation, Krystyn Tully.

Lake Ontario Waterkeeper est une organisation qui œuvre dans le domaine de la justice environnementale. Je suis avocat en droit environnemental, et je suis membre de la commission qui regroupe l'ensemble des organisations canadiennes de protection des eaux. Robert Kennedy fils est le président de cette commission, dont je suis membre depuis bon nombre d'années. Nous sommes ici pour présenter toutes les personnes qui travaillent dans le secteur de la protection des eaux, des rivières et des baies partout au Canada.

Nous nous sommes très tôt intéressés à la question qui fait l'objet de notre discussion d'aujourd'hui. En mai dernier, lorsque nous avons reçu l'invitation du Comité des transports, cela faisait plus d'un an que nous nous penchions sur les problèmes dans le secteur des ports et de la marine marchande. Mme Tully a assisté à la réunion et a présenté des observations concernant les modifications à apporter à la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous étions les seules personnes à représenter un organisme sans but lucratif. Les autres personnes représentaient des groupes d'intervenants, des groupes d'intérêt, et cetera. Il n'y avait aucun groupe représentant le secteur du pagayage, de la chasse ou de la pêche, pour la simple raison qu'il n'était pas au courant de ce qui se passait. En un certain sens, cela nous a semblé pour le moins étonnant, compte tenu du fait que la question à l'étude était le retrait de notre droit de naviguer sur nos cours d'eau.

Par souci de clarté, il convient de souligner que ce droit peut toujours être retiré par le gouvernement ou par l'organe politique, dans certaines circonstances. C'était déjà le cas avec l'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables. Cependant, en vertu de la nouvelle loi, l'organe politique — le ministre responsable — n'a plus le devoir ou l'obligation d'assumer la responsabilité des exemptions qu'il accorde. Cela peut se faire à des échelons inférieurs du gouvernement. Des personnes non identifiées — que nous ne connaissons même pas — peuvent décider que telle ou telle rivière n'est pas si importante, ou que l'utilisation que nous en faisons n'est pas si importante.

Par conséquent, je ne pense pas que la loi sera modifiée dans l'avenir si des problèmes se présentent puisque les personnes sur lesquelles elle fera sentir ses effets négatifs sont considérées

money to be heard. Those people will be the ones to get the short end of the environmental stick if we take away the right to navigate. That is why it is a right.

This act creates it as a privilege, and it will be a privilege, and that will be a terrible thing. I think it is very un-Canadian to turn the right to navigate from a right into a privilege.

Therefore, we would agree with the Sierra Club of Canada on that. They talked about section 5(1) of the act, and, since the beginning, we have talked about why that is a concern.

I want to ask Ms. Tully to speak. She has been working on this for the last year and has been a leader on many of these issues. She has come up with some recommendations that she would like to put before you today. She would like this commission and your inquiry to take real notice of these recommendations and perhaps get to some answers that we could not find.

**Krystyn Tully, Vice-President, Lake Ontario Waterkeeper:** We are here today because there is a problem. I know many other presenters have touched on those issues, so I will not go into great detail. To summarize, the main concerns are that the new Navigable Waters Protection Act undermines accountability because it eliminates or reduces transparency in the decision-making process. It politicizes decisions that should be based on science. Therefore, as Mr. Mattson said, depending who you are, what your connections are, how much money you have and what access to decision makers you have, your waterway might be more protected than another waterway in a community that lacks such resources.

It institutionalizes two-tier environmental protection, where we are essentially saying that these are rivers in Canada that are worth protect, and these are rivers not worth protecting. As Lake Ontario Waterkeeper, that is a big issue for us because many of our rivers on Lake Ontario are in big trouble. We do not have big, glorious rivers we are fighting to protect; we have rivers that are now called "creeks" or "working rivers" that we are trying to win back. If a river such as the Don River is deemed non-navigable because you can only float a canoe down it one day a year, that river is essentially lost to the people of Toronto forever. That is a huge concern for us.

We are trying to be as helpful as possible. We understand that the committee and the Senate have to prepare a report by mid-June. Therefore, we have come up with some of the issues that we think if you ask these questions and look at these issues, you will be led down a very important path; you will look at the

comme de la menue monnaie, car elles n'ont ni le pouvoir, ni l'influence ni l'argent pour faire entendre leur voix. Si nous supprimons le droit de navigation, ces personnes seront désavantagées sur le plan environnemental. C'est la raison pour laquelle ce droit existe.

En vertu de la version modifiée de la loi, ce droit devient un privilège, et cela est épouvantable. D'après moi, le fait de transformer le droit de navigation en privilège est contraire aux valeurs canadiennes.

Par conséquent, nous sommes d'accord avec le Sierra Club du Canada à ce sujet. Les représentants de cette organisation ont parlé du paragraphe 5(1) de la loi, à propos duquel nous avons soulevé maintes préoccupations depuis le début des débats sur cette question.

Je vais inviter Mme Tully à prendre la parole. Elle travaille sur le dossier depuis l'an dernier et a fait preuve de leadership à bien des égards. Elle aimerait aujourd'hui vous présenter quelques recommandations. Elle souhaite que le comité en tiendra compte dans le cadre de son étude et qu'il parviendra à élucider quelques questions qui demeurent, pour nous, sans réponse.

**Krystyn Tully, vice-présidente, Lake Ontario Waterkeeper :** Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est qu'il y a un problème. Je sais que ces questions ont déjà été abordées par de nombreux autres intervenants. Ainsi, je n'entrerai pas dans les détails. Pour résumer, la principale préoccupation tient à ce que la nouvelle Loi sur la protection des eaux navigables porte atteinte au processus de reddition de comptes parce qu'elle élimine ou réduit la transparence du processus décisionnel. En vertu de la nouvelle loi, on prendra des décisions politiques plutôt que des décisions fondées sur des évaluations scientifiques. En conséquence, comme M. Mattson l'a dit, le degré de protection qui sera accordé à un cours d'eau sera fonction du statut, des contacts, de la richesse et de l'accès aux décideurs que possèdent les membres de la collectivité où se trouve le cours d'eau.

La loi modifiée institutionnalise un système de protection environnementale à deux vitesses, en vertu duquel, pour l'essentiel, certaines rivières canadiennes seront considérées comme dignes d'être protégées et d'autres, indignes d'être protégées. Pour Lake Ontario Waterkeeper, il s'agit d'un grave problème puisque bon nombre des rivières affluentes du lac Ontario seront menacées. Nous ne montons pas aux barricades pour protéger de grandes rivières majestueuses. Nous tentons de sauvegarder et de mettre en valeur des rivières que l'on appelle aujourd'hui des criques, des rivières modestes. Si une rivière comme la rivière Don est jugée non navigable parce qu'il n'est possible d'y faire flotter un canoë qu'un seul jour par année, essentiellement, les résidents de Toronto n'auront plus jamais accès à cette rivière. Nous sommes extrêmement inquiets à cet égard.

Nous tentons d'être le plus utile possible. Nous comprenons que les membres du comité et du Sénat doivent présenter un rapport à la mi-juin. C'est la raison pour laquelle nous avons élaboré une série de questions qui, selon nous, vous mettront sur une très bonne voie pour comprendre les problèmes auxquels

issues that are of great concern to the general public and probably come up with the most successful and helpful recommendations and report that will set out what needs to be done next.

The first question is where the pressure to change the Navigable Waters Protection Act originated and who shepherded them through the unusual legislative process.

This is important for two reasons: We need to understand if this is an administrative issue that we are trying to resolve and if changing the legislation was really the best way to resolve that administrative issue, or if there is actually a policy agenda. If there is a policy agenda, that is fine, but the solutions or tools will be different than if it is an administrative problem. It has not been clear if this is an issue identified by the bureaucracy or an issue that came from political leaders. That is important to the communities. The information and recommendations we provide are geared to helping solve the problem once the problem is actually articulated.

A great deal of talk has been about how important it was to make these changes in order to deal with economic stimulus issues. I was at a committee talking about the same issues a year ago, before people were talking about economic stimulus and before they were talking about the types of policies that came through with the Budget Implementation Act.

That is why that is an important issue.

Who are Transport Canada's clients? If you can understand this second issue, you will understand why there is so much confusion and why there are differing positions from the environmental and the non-profit community than from the bureaucracy and from the industry stakeholders. From the public's perspective, Transport Canada works for the people, and the purpose of the Navigable Waters Protection Act is to protect the individual's right to navigate on Canadian rivers. However, through its day-to-day operations, Transport Canada has more interaction with the people who are actually encroaching on our right to navigate and are applying for permits and licenses than it has with the people who use the rivers for navigation purposes.

Therefore, for whom does Transport Canada work? If you look at the list of stakeholders and people who were consulted prior to the Senate hearings, you will see that most of the people that Transport Canada was talking to are people who have a vested interest in relaxing the rules as opposed to protecting the public's right to navigate.

The third important point is that independent, rigorous environmental assessments, EAs, are becoming increasingly rare; and how do the changes to the Navigable Waters Protection Act fit into that trend? The Sierra Club and other presenters have gone into that in great detail, but you should

nous faisons face. En répondant à ces questions, qui soulèvent de très grandes préoccupations dans la population, vous pourrez probablement mettre au point les recommandations et le rapport les plus fructueux et les plus utiles possible, et ainsi mettre en évidence les mesures qui doivent être prises pour la suite des choses.

La première question est la suivante : qui est à l'origine de ce projet de modification de la Loi sur la protection des eaux navigables, et qui a piloté ce processus législatif inhabituel?

Cette question est importante pour les deux raisons suivantes. Nous devons savoir si le problème que nous tentons de régler a été soulevé à l'échelon administratif et, le cas échéant, si le fait de modifier la loi constituait véritablement la meilleure façon de régler ce problème, ou s'il s'agit plutôt d'un problème qui a été décelé à l'échelon politique. Dans ce dernier cas, les solutions ou les outils ne sont pas les mêmes que s'il s'agit d'un problème de nature administrative. La question de savoir si le problème a été repéré à l'échelon administratif ou politique demeure nébuleuse. Les collectivités doivent le savoir. L'information et les recommandations que nous présentons ont pour objectif d'aider à régler le problème, mais celui-ci doit, au préalable, être énoncé clairement.

Bon nombre d'intervenants ont affirmé que ces modifications étaient essentielles dans le cadre des mesures de stimulation de l'économie. Il y a un an, devant un comité, j'ai discuté des mêmes questions avant que l'on commence à parler de stimulation de l'économie et de toutes les politiques de ce genre qui ont été adoptées dans le cadre de la Loi d'exécution du budget.

C'est la raison pour laquelle il s'agit d'une question cruciale.

Qui sont les clients de Transports Canada? Si vous pouvez comprendre cette deuxième question, vous comprendrez pourquoi il y a autant de confusion et pourquoi la position du secteur des organismes environnementaux et sans but lucratif est inconciliable avec celle du secteur de l'administration et des intervenants de l'industrie. Pour le grand public, Transports Canada est au service de la population, et la Loi sur la protection des eaux navigables a pour objet de protéger le droit des personnes de naviguer sur les cours d'eau canadiens. Cependant, dans le cadre de ses activités quotidiennes, Transports Canada interagit davantage avec les personnes qui empiètent effectivement sur notre droit de naviguer et qui présentent des demandes de permis et de licence qu'avec les personnes qui naviguent sur les rivières.

Je pose donc de nouveau la question : pour qui travaille Transports Canada? Si vous examinez la liste des personnes et des intervenants qui ont été consultés avant que le comité sénatorial n'entreprenne ses travaux, vous constaterez qu'il s'agit majoritairement de personnes qui ont un intérêt direct à ce que la réglementation soit assouplie, et non pas des personnes qui ont à cœur la protection du droit de naviguer.

La troisième question a trait au fait que les évaluations environnementales indépendantes et rigoureuses se font de plus en plus rares. Dans quelle mesure les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables s'inscrivent-elles dans cette tendance? Le Club Sierra et d'autres intervenants ont

understand that many changes are happening to the environmental assessment process and to the decision-making process when it comes to environmental issues, in general. This is part of a bigger trend.

Therefore, understanding the public's concern can only be done if you understand the bigger trend and what is happening all over the place.

While Fisheries Act authorizations do trigger the environmental assessment process, Fisheries and Oceans Canada is in the business of not doing EAs whenever possible. They have a "no-net-loss" policy. If you are to destroy one acre of fish habitat, as long as you can build one acre of fish habitat somewhere else, no EA is required. Therefore, even though some overlap exists between what affects fish habitat and what affects navigation, you cannot be sure that every time fish habitat is impacted, navigation issues will also be considered by Fisheries and Oceans Canada.

Fourth, the question of whether Canadians still have a right to navigate freely on the nation's waterways is the big issue. It was a common-law right, and creating a statute that allowed the government to give licences and permits to encroach upon that right was already a reduction in some ways. Now, allowing processes where lists are created and, as long as you promise compliance, you can go ahead and build your work on a navigable waterway reduces the right to the point where it is not clear if it is actually a right anymore or if it is just a goal that we have; we would like to have navigable waters in Canada wherever possible.

Fifth, who was consulted about the changes to the act; and when and how where they consulted? There has been some debate about this and some different submissions made, and it should be a matter of public record. It should be a straight-up, matter of fact in terms of who Transport Canada reached out to when they were looking at these changes a year ago. Who did they meet with, when did they meet, who appeared at committee hearings and what did they say? It should be fairly easy to establish whose voices were heard up to this point.

Sixth, who should be consulted about future changes to the act? If we are looking at reopening the Navigable Waters Protection Act and making improvements and changes to it, who should be consulted, when, where and how? It is not possible for everyone to come to Ottawa on very short notice. Many of the people who stand to lose the most from these changes are people who live in remote areas, as well as people who need more active consultation to reach out to them about what is happening.

examiné cette question en détail, mais vous devez bien comprendre que de grands changements sont en train d'être apportés au processus d'évaluation environnementale et, de façon générale, au processus décisionnel relatif aux questions touchant à l'environnement. Ces modifications s'inscrivent dans cette tendance de fond.

Par conséquent, pour comprendre les inquiétudes de la population, il faut absolument comprendre la tendance globale et ce qui est en train de se produire un peu partout.

Bien que les autorisations accordées aux termes de la Loi sur les pêches ont pour effet d'enclencher le processus d'évaluation environnementale, Pêches et Océans Canada ne participait pas, dans la mesure du possible, aux évaluations environnementales, conformément à la politique d'« aucune perte nette ». Si vous devez détruire l'habitat d'un poisson, mais que vous en construisez un autre d'une superficie équivalente à un autre endroit, aucune évaluation environnementale n'est requise. Ainsi, même si les activités qui ont une incidence sur l'habitat du poisson et celles qui ont une incidence sur la navigation se recoupent partiellement, il n'existe aucune garantie que Pêches et Océans Canada prendra en considération les questions de navigation chaque fois que l'habitat d'un poisson est menacé.

La quatrième question, qui consiste à déterminer si les Canadiens ont encore le droit de circuler librement sur les voies navigables du pays, constitue l'enjeu majeur. Il s'agissait d'un droit issu de la common law, et le fait de mettre en place une loi autorisant le gouvernement à délivrer des licences et des permis qui empiètent sur ce droit constituait déjà une régression à certains égards. À présent, le fait de mettre en place des processus dans le cadre desquels des listes sont créées et où on autorise quiconque à construire un ouvrage sur une voie navigable pour autant qu'il promet de s'y conformer a pour conséquence que nous ne savons plus vraiment si ce droit existe encore ou s'il s'agit simplement d'un objectif que nous voulons atteindre. Nous aimerions préserver, dans la mesure du possible, les eaux navigables du Canada.

Cinquièmement, qui a été consulté à propos des modifications de la loi? Quand ces consultations ont-elles eu lieu? Comment ont-elles été menées? À ce propos, quelques discussions ont eu lieu et diverses observations ont été présentées, et tout cela devrait être rendu public. Nous aimerions que l'on nous dise de manière simple et directe avec quelles personnes Transports Canada a communiqué, il y a un an, lorsque ces modifications étaient envisagées. Qui a rencontré Transports Canada, quand ces réunions ont-elles eu lieu, qui s'est présenté devant le comité et qu'est-ce qui a été dit à ce moment-là? Il devrait être relativement facile de connaître le nom des personnes qui ont été entendues à ce jour.

Sixièmement, qui devrait être consulté à propos des modifications qui seront apportées à la loi dans l'avenir? Dans le cas où la Loi sur la protection des eaux navigables devait être réexaminée pour que l'on puisse y apporter des améliorations et des changements, qui devrait être consulté? Quand? Où? Comment? Ce n'est pas tout le monde qui a la possibilité de venir à Ottawa moyennant un très court préavis. Bon nombre des personnes qui ont le plus à perdre de ces modifications vivent

Opportunities would need to be made available to have consultations outside of Ottawa in their communities, via teleconference and so on.

Finally, what processes will ensure transparency and accountability when decisions are made under the new act? Everything else aside, the new legislation is passed. It is what it is. We will have policies, regulations and decisions made. How can that happen in a way that is the most fair, in a way that facilitates transparency and accountability and informed wise decision making if no other legislative changes are made now or in the future?

I have messages from a couple of our other water keeper friends. Meredith Brown, who is your Ottawa river keeper, wants you to know that small-scale projects can kill a river just as surely as one multi-million-dollar megaproject. That is very important when looking at issues of minor waters or minor works.

Doug Chapman is the Fraser river keeper and one of Canada's most experienced prosecutors. He wants you to know that, without assessment and full public notification, accidents can happen. That was the case last year when a vessel sank near Chilliwack, British Columbia.

Tim Van Hinte is the Petitcodiac river keeper. He wants to share with you the loss his community has experienced since the Moncton, New Brunswick causeway was built. For 40 years, citizens have lived with the loss of access to their river for fishing, recreation and tourism, all because a navigation right was sacrificed.

Those are messages we bring to you from other areas of the country.

**The Chair:** Thank you both for very articulate and excellent presentations. We are listening carefully on that. As the Ontario water keepers, you mentioned all the other things you have been doing apart from the Navigable Waters Protection Act. I understand the big issue is the invasive alien species that have found their way into the water that you are keeping. Is that relevant in any way to this matter?

**Mr. Mattson:** I would say that the ballast water issue is indirectly tied to navigation. I think it is something that with good study and proper due diligence, it would come up early, and maybe some alternatives or solutions would have been on the table — and need to be on the table in the future.

dans des régions isolées, de même que les personnes qui ont le plus besoin d'être informées de ce qui se passe. Il faudrait envisager la tenue de consultations à l'extérieur d'Ottawa, dans les collectivités en question, ou alors de mener des consultations par téléconférence, ou par tout autre moyen.

Enfin, la septième question est la suivante : quels processus garantiront la transparence et la reddition de comptes au regard des décisions prises en vertu de la nouvelle loi? Peu importe ce que nous dirons, le fait est que la nouvelle loi a été adoptée. C'est ainsi. Des politiques et des règlements seront adoptés, et des décisions seront prises. Que devons-nous faire pour que cela se fasse de la manière la plus équitable possible? Comment pouvons-nous favoriser la transparence, la reddition de comptes et un processus décisionnel éclairé si les mesures législatives ne sont pas modifiées dès maintenant ou dans l'avenir?

J'ai des messages à transmettre de la part de trois de nos amis également préposés à la protection des eaux. Meredith Brown, qui s'occupe de la protection des rivières de la région d'Ottawa, tient à ce que vous sachiez que de simples projets à petite échelle peuvent réduire à néant une rivière aussi sûrement qu'un mégaprojet de plusieurs millions de dollars. Cela est crucial en ce qui a concerné la question des cours d'eau ou des ouvrages considérés comme mineurs.

Doug Chapman est préposé à la protection de la rivière Fraser, en plus d'être l'un des procureurs les plus expérimentés du Canada. Il tient à vous dire que, sans évaluation et sans avis public en bonne et due forme, des erreurs peuvent être commises. Cela s'est produit l'an dernier, lorsqu'un bâtiment a coulé près de Chilliwack, en Colombie-Britannique.

Tim Van Hinte est préposé à la protection de la rivière Petitcodiac. Il tient à ce que vous soyez au courant des dommages provoqués par la construction du pont-jetée de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Depuis 40 ans, les citoyens de la collectivité touchée n'ont plus accès à leur rivière. Ils ne peuvent plus pratiquer la pêche ni d'autres activités de loisirs et de tourisme puisque le droit de navigation a été supprimé.

Ce sont les messages que je voulais vous transmettre de la part de personnes qui vivent dans d'autres régions du pays.

**Le président :** Merci à vous deux de vos exposés très clairs et très pertinents. Nous vous avons écoutés attentivement. À titre de personnes travaillant dans le domaine de la protection des eaux en Ontario, vous avez mentionné toutes les autres mesures que vous avez prises et qui ne sont pas liées à la Loi sur la protection des eaux navigables. Si j'ai bien compris, les espèces exotiques envahissantes qui s'installent dans les cours d'eau dont vous assurez la protection constituent un enjeu majeur. Est-ce que cela revêt un intérêt quant à la question que nous examinons en ce moment?

**M. Mattson :** Je serais porté à affirmer que la question des eaux de ballast est liée indirectement à celle de la navigation. À mon avis, moyennant une étude bien menée et une diligence raisonnable, le problème aurait pu être réglé depuis longtemps, et des solutions auraient été proposées. Il faudra que ces solutions soient proposées dans l'avenir.

If the Navigable Waters Protection Act, NWP, triggers that due diligence and that science, which it did in the past, then, yes, it is tied in that way. In Canada, the NWP is the one trigger that allows people who are interested in these navigable waters to get to the science and get that right to notice and discussion. In as much as by taking away that right, we will lose out on that discussion in the future, it is important.

**The Chair:** Some of us have heard about these big Asian carp that are coming up the Mississippi and up the Chicago River. They are putting blockades up, so it occurred to me that those blockades, designed to keep away these species, could also be inhibiting navigable waters.

**Mr. Mattson:** Interestingly, they did study it and found a way to do those blockades electronically. The boats can go through but not the fish. Whether that will work or it needs to be studied more are the types of things that the NWP, in its process, allowed you to think about and consider alternatives.

Without it, someone could make the decision that it is not worth spending the money or looking at the electronic solution and allowing navigation. They could say, "Let us just build a causeway and be done with it; it is not that important a river." It is that value judgment. Those judgments, when done in the public light, give us the best decisions in Canada.

**Jim Wood, Vice-President, Corporate Development, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association:** Thank you for having me, senators. Unlike the lawyers and the scientists, I am a paddler. I come here from only one background. If you look at my hands, you will see the evidence. This is 55 years of paddling — 50 for money in one form or another. I enjoy old age, the CPP and all the other things we have, but I still paddle. I am still on those rivers all the time.

I also bring you greetings from two of my ex-paddlers who I have been with over the years and taught over the years. One called me last night on her cellphone from the Nahanni River. She is guiding on the Nahanni this morning, probably cooking breakfast for her clients right now. I also had a call from my son, who is a professor of history at the University of British Columbia, and he is paddling on the Okanagan River this morning.

I represent paddlers. I make no pretence to represent anyone else; I am a paddler, and the people I represent are paddlers. We have concerns, obviously, and many of the concerns are the same

Si la Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN, peut provoquer cette diligence raisonnable et mettre en branle le processus de recherche scientifique, comme cela a été le cas dans le passé, alors oui, en ce sens, les deux questions sont liées. Au Canada, la LPEN a été l'élément qui a amené les personnes concernées par la question des eaux navigables à avoir recours à la recherche scientifique et à faire valoir leur droit à être informés et consultés. Cela est important, dans la mesure où, si on nous enlève ce droit, nous risquons de faire les frais des discussions qui auront lieu dans l'avenir.

**Le président :** Certains d'entre nous ont entendu parler de ces grosses carpes asiatiques qui s'infiltrent dans nos cours d'eau depuis le Mississippi et la rivière Chicago. Des barrages sont installés pour leur bloquer leur passage. Or, il m'est venu à l'esprit que ces barrages installés pour nous protéger de ces espèces pourraient également se révéler être une nuisance en matière d'eaux navigables.

**M. Mattson :** Fait intéressant à signaler, une étude a été menée à ce sujet, et cela a abouti à la création de barrages électroniques. Les bateaux peuvent passer, mais pas les poissons. Quant à la question de savoir si cela fonctionnera ou s'il faudra mener d'autres études à ce sujet, le processus prévu par la LPEN permettra de se pencher sur la question et d'examiner les autres solutions.

Sans la LPEN, n'importe qui pourrait décider qu'il est inutile de dépenser de l'argent ou d'envisager une solution comme le barrage électronique de manière à ne pas empêcher la navigation. N'importe qui pourrait dire : « Construisons un pont-jetée et finissons-en une fois pour toutes. Cette rivière n'est pas si importante. » On entendrait ce type de jugement de valeur. Au Canada, les meilleures décisions qui ont été prises l'ont été dans le cadre d'un processus public.

**Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association :** Je vous remercie de m'accueillir, sénateurs. Je ne travaille ni dans le domaine du droit ni dans le domaine scientifique. Je suis payeur. C'est à ce seul titre que je me présente ici aujourd'hui. Regardez mes mains, vous comprendrez : elles représentent 55 ans de payage, dont 50 à titre professionnel, sous quelque forme que ce soit. Je profite de ma pension de vieillesse, des prestations du RPC et de tous les autres avantages qui nous sont accordés, mais je paie toujours. Je suis toujours en train de payer sur une rivière.

Je vous transmets également les salutations de deux payeurs à qui j'ai enseigné dans le passé et avec qui j'ai pratiqué le payage au fil des ans. L'une de ces personnes m'a téléphoné hier soir. Elle travaille comme guide sur la rivière Nahanni. En ce moment-même, elle est probablement en train de préparer le petit déjeuner de ses clients. J'ai également reçu un appel téléphonique de mon fils, qui enseigne l'histoire à l'Université de Colombie-Britannique. Ce matin, il est en train de payer sur la rivière Okanagan.

Je représente les payeurs. Je ne prétends pas représenter qui que ce soit d'autre. Je suis un payeur, et les personnes que je représente sont des payeurs. De toute évidence, nous sommes

ones you have already heard. Where they have been better phrased than I can do, I will pass them by because it is in the record, and that is satisfactory to us.

I want to identify the whys of the concerns on behalf of my members. When I say “my members,” I am talking about the Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association, ORCKA, which used to be in a close alliance with Paddle Canada — maybe we will be again.

Nevertheless, as the founder of that organization — the first chair in 1973 and still with them all the way through — we have grown from six people in a hotel room in Toronto to thousands of members. I think that speaks for what is happening in paddling in Canada. It has gone from an ordinary recreation form into, in many cases, a commercial enterprise — an ecotourism enterprise; 170 of my members in ORCKA now do this as a full-time living.

Many are small mom-and-pop operations. As a matter of fact, the gentleman who was supposed to be here today in place of me — because I came out of retirement to do this particular session — is sitting up on Lake Temagami right now because he had an unusual load of clients and one of his guides was sick. He had to cover and could not make this hearing. We help each other, and, as you all know, where we can we do.

Important to note is that although we have 170 commercial members, they range from the mom-and-pop operations right through to organizations as big as the Barrie Canoe and Kayak Club, with 700 members alone. They are huge, and they paddle all over the place. I think we can say with some assurance that they paddle every creek — and I am using that term, creek, about the width of a canoe — everywhere in Ontario.

I have paddled every river in Ontario, from the Arctic watershed ones down to Toronto, and they are all valuable. I am worried, along with all of our members, that some degradation will occur under the legislation as it exists right now. If we put things as “minor,” you all know what minor means; it means less. If we put less supervision on a river, that means we will also have a bunch of minor things, such as docks and so on, that will come on to that river without proper supervision.

It is similar to minor hockey. You get a little notice in the local newspaper, but how many local teams do you know that get in *The Toronto Star*? If it is not up front and seen, it will not happen. That

préoccupés, et bon nombre de nos préoccupations sont semblables à celles qui ont déjà été portées à votre attention. Certaines ont été présentées par des personnes qui s'expriment mieux que moi. Je ne reviendrai donc pas sur ce qui a déjà été dit puisque cela a été inscrit au compte rendu et que nous en sommes pleinement satisfaits.

Je tiens à vous indiquer les tenants et aboutissants des préoccupations de mes membres. Lorsque je dis « mes membres », je parle des membres de l'Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association, ou l'ORCKA, qui a déjà été étroitement liée à Pagaie Canada. Peut-être le sera-t-elle de nouveau dans l'avenir.

Quoi qu'il en soit, j'ai fondé cette organisation, que je présidais en 1973, et j'en fais toujours partie aujourd'hui. À notre première réunion, dans une Chambre d'hôtel de Toronto, nous étions six. Aujourd'hui, notre organisation compte des milliers de membres. J'estime que cela en dit long en ce qui concerne la situation actuelle du pagayage au Canada. Au départ, il ne s'agissait que d'une simple activité de loisirs. À présent, cela constitue, pour une pléthore de personnes, une entreprise commerciale — une entreprise d'écotourisme. Quelque 170 membres de l'ORCKA vivent de cette activité.

Dans bien des cas, il s'agit de petites exploitations familiales. D'ailleurs, l'homme qui devait se présenter ici aujourd'hui — j'ai dû sortir de ma retraite pour prendre sa place — a été retenu au lac Temagami en raison d'un achalandage inhabituel et parce que l'un de ses guides était malade. Il a donc dû agir comme remplaçant et déclaré forfait pour la réunion d'aujourd'hui. Comme vous le savez, nous essayons de nous rendre service, dans la mesure du possible.

J'ai indiqué que 170 de nos membres menaient des activités commerciales dans le secteur du pagayage, et il convient de souligner que les entreprises en question vont de l'exploitation familiale à des organisations comme le club de canoë-kayak de Barrie, qui compte à lui seul 700 membres. Il s'agit d'une organisation de grande envergure, dont les membres se déplacent partout pour pratiquer leur activité de prédilection. Je pense qu'on peut dire sans trop risquer de se tromper qu'ils ont pagayé dans toutes les criques — je parle ici des cours d'eau qui sont à peine plus larges qu'un canoë — de l'Ontario.

J'ai pagayé sur toutes les rivières de l'Ontario, qu'il s'agisse de celles du bassin de l'Arctique ou de celles de la région de Toronto. Elles ont toutes une valeur. Tout comme l'ensemble de nos membres, je crains que les mesures législatives en vigueur ne se traduisent par une détérioration de ces cours d'eau. Certains d'entre eux seront qualifiés de « mineurs », et nous savons tous ce que cela veut dire. Cela signifie qu'ils sont moins importants. Si nous surveillons moins une rivière, toutes sortes de choses mineures y apparaîtront, par exemple des quais. Chaque rivière doit faire l'objet d'une supervision appropriée.

Je pourrais établir un parallèle avec les équipes de hockey mineures. Celles-ci font l'objet de courts articles dans le journal local, mais parle-t-on de ces équipes dans le *Toronto Star*? Le

is a fact of life, whether you apply it to hockey or anything else, so our members are worried. They conveyed that worry to us and said, “Jim, you better come out of retirement and go have a chat.”

I do stay in touch. This pile of letters is the last two weeks of notifications from the Ontario Ministry of Natural Resources of alterations to their plans. I get each and every one of them because we have a working relationship. It is important to build working relationships so things get done. We build these working relationships, and we get these letters. ORCKA looks at each and every one of these and determines which ones are important. Then we will make presentations, consult and negotiate, which is the way to do things. We do not confront. That is not an option. We would rather work with people and get things done. The end result is we have some really good legislation in Ontario.

We had a definition changed — what a navigable waterway is, as far as management goes — from an interpretation of a narrow stream out to, first of all, crest of slope. That was our first success — crest of slope — in other words, from the top of the slopes that that stream is contained within. We went from there to asking them to consider line of sight. All our commercial operators, when they take a person down a river way, they see the river way around them. If you have something down close to the water's edge, even if it is 200 feet back on a level plain, you can see for miles across those plains. Therefore, the ministry was very good. They changed their definition and went to visual. Our members came back and said that it was fantastic, it keeps their businesses running.

That is why we want to have a definition for you folks, if you would consider it, of that much water — I do not want to deal with canoes and floating and all that; I deal with that much water because that is what I paddle canoes through.

**The Chair:** Let the record show that the witness is showing about two inches.

**Mr. Wood:** Two inches; I will not grumble.

That is what we do. That is an actual fact. Other definitions are all well and good, but that is what we do, and I hope you will take that as being good evidence as to what should be in the act in the future.

The quality of the water scares us. Virtually, I can see my friend up there on the Nahanni, scooping the water out of the river and letting it settle so that the water clears. All of us drink the water out of those rivers. We have had to treat them more and more as time has gone by. The rivers are being degraded. That is a fact. I can back that up — how many people and in how many

hockey mineur ne fait pas les manchettes, et ne les fera jamais. C'est un fait, qui s'applique autant au hockey mineur qu'à toute autre chose considérée comme mineure. Nos membres sont donc inquiets, et ils nous ont fait part de leurs inquiétudes. Ils m'ont dit : « Jim, sors de ta retraite et rends-toi à cette réunion. »

Je me tiens au courant. Cette pile de lettres est constituée des plus récents préavis de deux semaines communiqués par le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario à propos des changements apportés à leurs plans. Je les reçois tous parce que j'entretiens des relations de travail avec le ministère. Il est important d'établir de telles relations pour faire avancer les choses. J'ai établi de telles relations de travail, et je reçois de telles lettres. À l'ORCKA, nous nous penchons sur chacune d'entre elles pour sélectionner celles qui revêtent un intérêt particulier. Ensuite, nous présentons des exposés, nous menons des consultations et nous entreprenons des négociations. C'est de cette façon qu'il faut agir. Nous ne cherchons pas l'affrontement. Cela n'est pas une option. Nous préférons collaborer et faire avancer les choses. Au bout du compte, nous pourrions dire que nous disposons d'excellentes mesures législatives en Ontario.

Nous avons fait modifier la définition de cours d'eau navigable, du moins en ce qui a trait à sa gestion. Nous sommes passés d'une définition étroite à une définition tenant compte de la pente de la ligne d'eau. Cela a été notre premier gain. En d'autres termes, la définition s'applique à partir du sommet de la pente où le cours d'eau prend naissance. Ensuite, nous avons demandé que le champ de visibilité soit pris en considération. Tous nos membres qui exploitent une entreprise commerciale offrent à leurs clients une vue sur ce qui les entoure pendant qu'ils descendent une rivière. Si quelque chose est bâti près de la rive, même si cela se trouve à 200 pieds sur un plan de niveau, on peut le voir à des kilomètres à la ronde. Le ministère a donc été très compréhensif. La définition a été modifiée pour tenir compte de l'aspect visuel. Nos membres nous ont dit que cela était merveilleux et leur permettrait de poursuivre les activités commerciales.

C'est la raison pour laquelle nous voulons que la définition de cours d'eau s'applique aux cours d'eau qui ont cette profondeur — je ne veux pas entendre parler de la possibilité d'y faire flotter un canoë ou de quoi que ce soit d'autre. Un cours d'eau peut être considéré comme navigable dès qu'il a cette profondeur, car j'ai déjà moi-même pagayé dans des cours d'eau aussi peu profonds.

**Le président :** Pour les fins du compte rendu, je signale que le témoin nous a indiqué, avec ses doigts, une profondeur d'environ deux pouces.

**M. Wood :** D'accord pour deux pouces, je ne rechignerai pas.

Nous savons de quoi nous parlons. Nous énonçons des faits. D'autres définitions peuvent être considérées comme pertinentes, mais nous savons de quoi nous parlons, et j'espère que vous en tiendrez compte au moment de modifier la loi dans l'avenir.

Nous sommes également préoccupés par la qualité de l'eau. Je pense à mon amie qui se trouve en ce moment sur la rivière Nahanni, et je l'imagine en train de recueillir de l'eau et de la laisser décanter avant d'en boire. Nous buvons tous l'eau de ces rivières. Avec le temps, nous avons dû traiter de plus en plus ces eaux. Les rivières se sont détériorées. C'est un fait. Mes

locations. We have to look after the quality of water, not necessarily only for canoeists, for life, for everyone. You have to look at that water and see what is happening to that river if you want to make any judgments. I can tell you right now that it is being degraded. Even in Algonquin, we cannot drink many of the waterways anymore.

**The Chair:** We have other legislation, many initiatives in terms of cleaner water. I see you have one of the Walkerton ladies there. Some of it is not caused by things such as this legislation; it is coming from the environment.

**Mr. Wood:** I worked in the acid rain research station.

I do not know if we will ever recreate a pristine environment. I think those days are long gone. We must care for the waterways we have right now. We do what we can do.

I was there the other day. Did anyone get a look at that? That is where we paddle. How much water do you think is in there?

**The Chair:** The witness is holding up a page. Is it page 1, sir?

**Mr. Wood:** It is the Don River in Toronto, and this is from May 4.

**The Chair:** Is it page 1 of *The Toronto Star*, May 4?

**Mr. Wood:** It is in the Greater Toronto section, section GT.

**The Chair:** When we read the transcript, we will know it is not *Allô Police* or something.

**Mr. Wood:** I put together three or four sheets of paper that might be of value to the committee. You can recognize it by the imprint at the top. Being an ex-teacher, I have this habit of handing things out.

If you have that, I would like you to look at the top picture. As my friend to my right said, you will see that waterfall with someone going over it. That is where we paddle.

**The Chair:** Colleagues, we have not distributed it because it is not translated, but we will get it to you afterwards.

**Mr. Wood:** That sets me up. I can get into all sorts of definitions there.

**Senator Milne:** These gentlemen are not government witnesses. They are entitled to appear before us and give us material in whichever of our two official languages they prefer. I would like to see this piece of paper that Mr. Wood has.

**Mr. Wood:** I have copies of them over there. I printed them up myself so everyone could have one.

affirmations s'appuient sur ce que de nombreuses personnes ont pu observer dans d'innombrables endroits. Nous devons nous préoccuper de la qualité de l'eau, non seulement dans l'intérêt des canoéistes, mais dans l'intérêt de tous, par respect de la vie. Il faut voir cette eau et constater ce qui est en train de se passer dans cette rivière avant de porter quelque jugement que ce soit. Je peux vous dire qu'à l'heure actuelle, elle est en cours de détérioration. Même à Algonquin, l'eau d'une myriade de cours d'eau est rendue non potable.

**Le président :** En ce qui concerne la qualité de l'eau, d'autres mesures législatives ont été adoptées et d'autres initiatives ont été prises. Je vois l'une des dames de Walkerton là-bas. Certains des dégâts ne peuvent être attribués à ces mesures législatives. Ils sont attribuables à la dégradation de l'environnement.

**M. Wood :** J'ai travaillé dans un centre de recherche sur les pluies acides.

J'ignore si nous parviendrons jamais à remettre l'environnement en parfait état. Je pense qu'il faut oublier cela. Nous devons nous occuper des cours d'eau qui nous restent. Nous devons faire ce qu'il est possible de faire.

J'étais à cet endroit l'autre jour. Avez-vous vu cela? C'est là que nous pagayons. D'après vous, quelle est la profondeur de l'eau à cet endroit?

**Le président :** Le témoin montre un document. Est-ce la page 1, monsieur?

**M. Wood :** C'est une photo de la rivière Don, à Toronto, datée du 4 mai.

**Le président :** S'agit-il de la page 1 du *Toronto Star* du 4 mai?

**M. Wood :** Cette photo est tirée du cahier portant sur la région métropolitaine de Toronto.

**Le président :** De cette façon, ceux qui liront le compte rendu sauront qu'il ne s'agit pas d'une photo tirée d'*Allô Police* ou d'une autre publication de ce genre.

**M. Wood :** J'ai recueilli trois ou quatre documents qui pourraient intéresser le comité. Vous les reconnaîtrez à leur en-tête. En ma qualité d'ex-enseignant, j'ai l'habitude de distribuer des documents.

Si vous l'avez, j'aimerais que vous regardiez l'image du haut. Comme l'a dit mon ami à ma droite, vous voyez la chute et quelqu'un qui descend. C'est là que nous pagayons.

**Le président :** Chers collègues, nous n'avons pas fait circuler ce document, parce qu'il n'est pas traduit, mais nous vous le ferons parvenir plus tard.

**M. Wood :** Il me sert de toile de fond. Je peux aborder toutes sortes de définitions ainsi.

**Le sénateur Milne :** Ces personnes ne sont pas des témoins du gouvernement. Elles ont le droit de témoigner devant nous et de déposer des mémoires dans l'une ou l'autre des deux langues officielles. J'aimerais voir le document de M. Wood.

**M. Wood :** J'en ai des exemplaires là-bas. Je les ai imprimés moi-même pour que tout le monde en ait un.

**The Chair:** I am like you, I am anxious to see it. I am credibly advised that the rules are that, yes, any documents can be given to us, but we should receive them in advance and translate them. Is that not what the rule is? Those are the rules.

Please carry on, Mr. Wood.

**Mr. Wood:** You came close, because last summer I also instructed a trilingual course; French, English and Ojibwa. That is how we trained our instructors last year in Ontario in trilingual courses for the first time. That shows you the extent of our involvement. That is why I wanted to put that out for your attention.

To give you the numbers, we have 810 people conducting our program. There are 750 instructors within our organization who operate every summer in Ontario alone. They put through 5,500 paddlers, not counting the ones in the public. We are not serving anyone but dealing with 5,500 people, face to face. Those are all things that are important.

I will go to my conclusion because I have made my points already, except for the definition of a navigable waterway. Having a son who is a professor of history at the University of British Columbia and a wife who is a professor of history at Laurentian, I got an earful on what navigation is in the last few days in no uncertain terms. They said that it was an expression of the time that was used because everyone understood the expression. Think back to 1882. Our waterways were how we moved around in Canada. That is what they used for a definition. Why would they not? If you float a canoe, there it is. As my son and wife pointed out to me, perhaps there was also intent there, an intent to place those navigable waterways — because they were so valuable — into the public domain to be governed by the public rather than any other criteria.

I would say to you, floating a canoe is a little archaic at this point. There is a problem with it. Were they talking about the little 9-foot trapper canoe or the big 26-foot fur-trade canoe? What canoe are we talking about in that area? I am trying to show that there are problems with that.

Probably, in this day and age, we will have to go to some form of measurement. I think you already indicated how much would suit your purposes. If that could be included in your presentation and report, that would be much appreciated by canoeists, because that is what we do.

That is the historical perspective they insisted I give you. I always obey my wife, like all of you.

In conclusion, if we diminish a waterway by calling it minor, or we diminish it by saying that it is not important, it will affect the next river way down, which will be bigger and bigger down the

**Le président :** Je vous comprends, j'ai aussi hâte de le voir. Mais une source crédible m'a informé que, selon les règles, on peut nous donner un document unilingue, mais nous devons le recevoir en avance et le faire traduire. N'est-ce pas la règle? Ce sont les règles.

Veuillez poursuivre, monsieur Wood.

**M. Wood :** Il s'en est fallu de peu, car l'été dernier, j'ai donné un cours trilingue : en français, en anglais et en jibwa. C'est ainsi que nous avons donné une formation à nos instructeurs l'année dernière en Ontario : des cours trilingues, pour la première fois. Cela témoigne de l'ampleur de notre participation. C'est pourquoi je voulais attirer votre attention sur ce point.

Histoire de vous donner des chiffres, 810 personnes participent à l'exécution de notre programme. Notre organisme compte 750 instructeurs qui mènent leurs activités chaque été en Ontario seulement. Ils sont responsables de 5 500 payeurs, sans compter ceux du public. Nous ne servons personne, mais nous interagissons directement avec 5 500 personnes. Ce sont toutes des choses qui sont importantes.

Je vais passer à ma conclusion, car j'ai déjà fait valoir mes arguments, à l'exception de la définition d'une voie navigable. Comme mon fils est professeur d'histoire à l'Université de la Colombie-Britannique et mon épouse est professeure d'histoire à l'Université Laurentienne, je me suis fait expliquer clairement et avec force détails la notion de navigation ces derniers jours. Ils m'ont précisé qu'il s'agit d'une expression utilisée à l'époque parce que tout le monde la comprenait. Remontez à 1882. Au Canada, c'était principalement sur nos voies navigables que nous nous déplaçons. C'est ce qu'on utilisait comme définition. Pourquoi aurait-on fait autrement? Si vous pouviez y faire flotter un canoë, voilà. Comme m'ont fait valoir mon fils et mon épouse, cette disposition cachait peut-être aussi une intention de faire en sorte que ces voies navigables — parce qu'elles revêtaient une telle valeur — relèvent du domaine public et soient régies par le public plutôt que par d'autres critères.

Je vous dirais que le critère selon lequel on peut y faire flotter un canoë est peut-être un peu dépassé à l'heure actuelle. Il y a un problème avec ce critère. Parlait-on d'un petit canoë de trappeur de neuf pieds ou d'un grand canoë de 26 pieds destiné à la pelleterie? De quels types de canoës parle-t-on ici? J'essaie de démontrer qu'il y a des problèmes.

Probablement que, à l'heure actuelle, nous devons établir une forme quelconque de mesure. Je crois que vous avez déjà précisé ce qui vous conviendrait. Si vous pouviez le mentionner dans votre exposé et dans votre rapport, les canoéistes vous en seraient très reconnaissants, car c'est l'essentiel de nos activités.

C'est la perspective historique qu'ils m'ont demandé instamment de vous communiquer. J'obéis toujours à mon épouse, comme vous tous.

Pour conclure, si nous diminuons une voie navigable en la qualifiant de mineure ou que nous en minimisons l'importance, cela aura une incidence sur la rivière où elle se jette, et l'incidence

stream. You cannot affect a little one without affecting a big one. Water flows downhill. We all know that. That is what is real to us.

I was concerned that we did not get the chance to present at the Transport Committee hearing. When you ask canoeists such as me to present in May, June, July, August, September or October, it is nearly impossible. We are all volunteers. We cannot get off the water at that time. In a period of 15 years, I got home for five days between May 1 and October 31. I would come in over night and sleep, and pick up a different pack. I had five sets of packs of gear. I would pick it up and was back out with my clients the next day, flying to the Arctic or wherever they wanted to go — Germans, Japanese, clients from all over the world.

We cannot participate in hearings during that time period unless you get an old retiree out of retirement, so I could be here today. We are not faulting anyone; we are just saying that it was impossible on our part. We could not do it and operate our businesses. I do not know whether that makes sense to you folks, but that is our reality. That is why we did not get a chance to go.

I put in my report about someone determining who is a reasonable paddler and who is not. It is not worth discussing. It is not worth bringing up. Reasonable paddlers are the ones who paddle, who present themselves and operate their businesses. That must be taken as reasonable. I hope we have been reasonable in our presentation today.

I know you can all read very well, so I will leave the report for you. I do not want to hold up your time, but I would like to hear any questions that you might have, so thank you, senators.

**The Chair:** Thank you, Mr. Wood. All the witnesses are most interesting. Judging by the list I have here, you have stimulated the interest of all my colleagues.

**Senator Banks:** I want to place on the record again, so that we do not forget it, the request that I made — and with which you and the committee agreed — to the government to give us a circumscription list of the type of incorporation of materials by reference that might be made under section 13 of this act. Government officials undertook specifically to send us some kind of description as to what that would be because, as you will recall, we all agreed that this is just too broad and it includes anything from anywhere. It is also ambulatory in that if material incorporated by reference from another source is changed by that other source, subsequently it becomes part of Canadian law.

I want to remind the government that they have undertaken to do that, and I am looking forward to getting it.

sera toujours plus grande en aval. On ne peut pas modifier un petit cours d'eau sans que cela ait une incidence sur un grand cours d'eau. L'eau coule vers le bas. Nous savons tous cela. À nos yeux, c'est ça, la réalité.

Je craignais que nous n'ayons pas l'occasion de comparaître devant le Comité des transports. Lorsque vous demandez à des canoéistes comme moi de venir faire un exposé en mai, en juin, en juillet, en août, en septembre ou en octobre, c'est presque impossible. Nous sommes tous des bénévoles. Nous ne pouvons pas interrompre nos activités sur l'eau à ce moment-là. Cela fait 15 ans que je ne rentre chez moi qu'à cinq occasions entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 octobre. J'ai l'habitude de venir passer la nuit, puis je repars avec un autre sac. J'avais cinq sacs d'équipement. J'avais l'habitude de le changer et de retourner vite auprès de mes clients le lendemain, pour prendre un vol vers l'Arctique ou un autre endroit qu'ils souhaitaient explorer — des Allemands, des Japonais, des clients des quatre coins du monde.

Nous ne pouvons pas participer à des audiences pendant cette période, à moins de convaincre un vieux retraité de reprendre le collier; c'est ce qui m'a permis d'être ici aujourd'hui. Ce ne sont pas des reproches : nous disons seulement que cela nous est impossible. Nous ne pourrions pas le faire tout en exploitant notre entreprise. Je ne sais pas si vous pouvez comprendre cela, mais c'est notre réalité. C'est pourquoi personne n'a eu la possibilité de venir.

Dans mon mémoire, j'ai mentionné qu'une distinction avait été établie entre un payeur raisonnable et un payeur qui ne l'est pas. Il ne vaut pas la peine de discuter de cette question. Ce n'est même pas la peine de la mentionner. Les payeurs raisonnables sont ceux qui payent, qui s'annoncent comme tels et qui exploitent leur entreprise. Il faut reconnaître cela comme responsable. J'espère que notre exposé d'aujourd'hui a été raisonnable.

Je sais que vous savez tous très bien lire, alors je vais vous laisser le mémoire. Je ne veux pas vous accaparer trop longtemps, mais j'aimerais bien répondre à vos questions, si vous en avez, alors, je vous remercie, chers sénateurs.

**Le président :** Merci, monsieur Wood. Tous les témoins sont extrêmement intéressants. Si je me fie à la liste que j'ai ici, vous avez piqué l'intérêt de tous mes collègues.

**Le sénateur Banks :** J'aimerais répéter pour le compte rendu, afin que nous ne l'oublions pas, la demande que j'ai adressée — et que le comité et vous-même avez approuvée — au gouvernement, pour qu'il nous fournisse une liste qui délimite les types de documents pouvant être incorporés par arrêté en vertu de l'article 13 de cette loi. Les représentants du gouvernement se sont précisément engagés à nous envoyer une sorte de description à cet égard, car, comme vous le savez, nous avons tous convenu du fait que la disposition était tout simplement trop large et qu'elle visait n'importe quoi, peu importe la source. Elle a aussi un caractère dynamique, car, si un document incorporé par renvoi d'une autre source est modifié par cette autre source, cette modification est par la suite intégrée à la législation canadienne.

Je veux rappeler au gouvernement qu'il a pris cet engagement, et j'ai hâte d'obtenir le document.

We have been assured by the government — if my understanding of what they have said is correct — that the changes here will not change the right of navigation. We have been assured that the changes here say that the rules dealing with what you can build in or over or near a waterway will not change.

My understanding is what will change is the circumstances in which one, who wants to build such a work, would have to pre-apply.

The phrase I used yesterday and with which the government agreed was, “Are you saying that I do not need to apply, but I need to comply with the existing constraints in terms of building works in, around, over or near a waterway?” The government said that that was right, if my recollection is correct.

Mr. Mattson, you used the phrase, “taking away the right to navigate.” How does this act take away the right to navigate?

**Mr. Mattson:** It is a good question, and it is one that Mr. Osbaldeston, Ms. Tully and I have been arguing at these committees every time we appear.

As a civil rights lawyer and someone who has worked for a long time, I have an idea of what constitutes a right. Any citizen in Canada has the right to navigate and the only way that can be taken away is if the government steps in and, through notice, through an act of ministerial discretion or an act of government, takes that away. All those ideas about being elected and doing it in the public eye, et cetera, apply.

The changes to the act can make that decision no longer need to happen at the ministerial level; it can happen in the senior management of the public service and there need not be notice.

**Senator Banks:** Am I and the government correct — and do I understand the government correctly — that the decision is whether I need to apply in advance to build a work or whether I need not apply in advance, but I still must comply. Is that the decision that you are talking about?

**Mr. Mattson:** They still need to comply with what the senior servants will have as a list of what you need to do, so they can go to the developer and tell them that they need to comply with this. They can then say that they have complied with it all, and then they can get the approval.

However, the problem is that the people do not get notice. Let us use the example of my friend, William Tozer, who is a Cree hunter and fisher on the Moose River. Twenty dams will go in up there and causeways and all sorts of works on those rivers in Ontario in the next 20 years; it is in the plan. He may never get notice that this was happening. He will not have an opportunity to look at that compliance and say that he does not buy that fact and has some pictures to show they are not doing that. His opportunity to be involved in that decision is extinguished by the changes in the act. He now has an onus to maybe get on the phone

Le gouvernement nous a assuré — si je comprends bien ses paroles — que les modifications ici n’influeraient d’aucune façon sur le droit de navigation. On nous a garanti que les modifications proposées ici prévoient que les règles régissant ce qu’on peut bâtir sur une voie navigable ou au-dessus ou près de celle-ci ne seront pas modifiées.

Je crois comprendre que la modification porte sur les circonstances dans lesquelles la personne qui voudrait construire un tel ouvrage devrait déposer une nouvelle demande.

La phrase que j’ai utilisée hier et que le gouvernement a approuvée est la suivante : « Voulez-vous dire que je n’ai pas besoin de présenter de demande, mais que je dois me conformer aux exigences actuelles qui régissent la construction d’un ouvrage dans, à travers ou sur des eaux navigables ou près de celles-ci? » Le gouvernement a répondu que c’était exact, si je me souviens bien.

Monsieur Mattson, vous avez parlé de « retirer le droit de naviguer ». Comment la loi retire-t-elle le droit de naviguer.

**M. Mattson :** C’est une bonne question, qui a fait l’objet de discussions entre M. Osbaldeston, Mme Tully et moi-même chaque fois que nous comparaissons devant un comité.

En ma qualité d’avocat spécialiste des droits de la personne et à la lumière de ma longue expérience professionnelle, j’ai une bonne idée de ce qui constitue un droit. Tous les citoyens canadiens ont le droit de naviguer, et ce droit peut seulement leur être retiré si le gouvernement intervient, au moyen d’un avis, à la discrétion du ministre ou du gouvernement, et retire ce droit. Toutes ces notions d’élection par le public et de transparence, entre autres, s’appliquent.

Les modifications de la loi peuvent faire en sorte que cette décision ne soit plus du ressort du ministère; elle peut être prise par un haut fonctionnaire de la fonction publique, et on n’est plus tenu de donner un avis.

**Le sénateur Banks :** Le gouvernement et moi avons-nous raison — et est-ce que je comprends bien le gouvernement — de dire qu’on doit déterminer s’il faut présenter une demande en avance pour construire un ouvrage ou si cette mesure n’est pas nécessaire, mais qu’il faut toujours se conformer. Est-ce la décision dont vous parlez?

**M. Mattson :** La personne devra toujours se conformer à la liste de choses à faire que lui présentera le haut fonctionnaire, alors ce dernier peut dire au promoteur de projet qu’il doit se conformer à cette liste d’exigences. Elle peut ensuite déclarer avoir tout respecté à la lettre et obtenir l’approbation.

Le problème, toutefois, c’est que les gens n’obtiennent pas d’avis. Prenons l’exemple de mon ami cri, William Tozer, qui chasse et pêche sur la rivière Moose. Vingt barrages seront érigés sur cette rivière, des pont-jetées et toutes sortes d’ouvrages seront mis en place sur ces rivières ontariennes au cours des 20 prochaines années; cela fait partie du plan. Il n’obtiendra peut-être jamais d’avis l’informant de ces travaux. Il n’aura jamais l’occasion de voir cette liste de conditions et de contester quelque chose en présentant des photos pour montrer que le projet n’est pas conforme. Les modifications apportées à la loi éliminent la

on a daily basis and ensure he is out there. Maybe he has to start a group and actually exercise some influence via lobbying and be involved in these decisions at the senior level of government.

In the past that was not the case. He would have been given legal notice and given an opportunity to look over the material. Whether the minister accepted his issues as legitimate, valid or changed the decision, he or she had that right.

That will not always take place as a result of the new Navigable Waters Protection Act amendments. In fact, that can grow to the point where we can have thousands of these decisions where there would be no effort at all to find those people who might make a living out there as an outfitter; they are people of whom no notice is taken.

That is the difference from a right to a privilege. It will be a privilege. The onus falls on the Canadian citizens to stay informed and to stay on top of the issue, as opposed to the past where we left it to our government and let them protect our right and ensure that if it was to be taken away, they would notify us and ensure they got us to the committee, if we wanted to be invited.

That is the difference.

**Senator Banks:** If I build a work that is an impediment to navigation without having applied in advance to do so, this legislation does not change the fact that, if it is found to have been an impediment to navigation after I built it, I can be made to tear it down. Is not that correct?

**Mr. Mattson:** That is true.

**Senator Banks:** Ms. Tully, I want to ensure I understood what you said because this is very important to me. You said that the proposed changes in the Navigable Waters Protection Act were in the minds of people before the economic crisis became evident.

**Ms. Tully:** Yes.

**Senator Banks:** Would I infer that the insistence of some folks that the urgent necessity of these changes are due to economic stimulus is sophistry?

**Ms. Tully:** I would say that it certainly is confusing, and there is conflicting information. We have an access-to-information request to try to get the background materials, but we are having a difficult time getting those. We do have some slideshow presentation and some materials from Transport Canada dating back to 2007, at least. When I appeared before the Transport Committee a year ago, it was at the invitation of the committee, and they had a memo that had — I cannot remember — may be seven different issues that they were looking at.

Therefore, what the Navigable Waters Protection Act looks like now is virtually identical to what they were proposing to do a year ago.

possibilité pour lui de participer à cette décision. Il devra maintenant téléphoner chaque jour et s'assurer d'être sur les lieux. Il devra peut-être créer un groupe et exercer une certaine influence — au moyen d'activités de lobbying — sur les décisions prises par les instances gouvernementales supérieures.

Ce n'était pas le cas par le passé. Il aurait reçu un avis légal et aurait eu l'occasion de regarder les documents. Le ministre avait alors le loisir de reconnaître ou non le bien-fondé ou la validité des questions soulevées et, le cas échéant, de modifier la décision, mais la personne avait ce droit.

Ce processus ne sera plus systématique à la suite des modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables. De fait, cela ouvre la voie à la prise de milliers de décisions semblables sans qu'il n'y ait jamais le moindre effort pour trouver les personnes qui gagnent peut-être leur vie exploitant une pourvoirie; on ne fait pas attention à ces personnes.

C'est la différence entre un droit et un privilège. Le droit deviendra un privilège. Il incombera aux citoyens canadiens de se renseigner constamment sur la question et d'être à l'affût de tout nouveau changement, contrairement à la situation en vigueur par le passé, où nous laissons à notre gouvernement la responsabilité de protéger notre droit, et celui-ci s'assurait que, s'il risquait d'être retiré, les personnes concernées en seraient avisées et auraient l'occasion de s'adresser au comité si elles le voulaient.

C'est ça la différence.

**Le sénateur Banks :** Si je construis un ouvrage qui fait obstacle à la navigation sans avoir présenté de demande préalable, le projet de loi ne change rien au fait que, si on constate que l'ouvrage fait obstacle à la navigation une fois que je l'ai construit, je peux être obligé de le détruire. N'est-ce pas exact?

**M. Mattson :** C'est exact.

**Le sénateur Banks :** Madame Tully, je veux m'assurer que j'ai bien compris ce que vous avez dit, car cela m'importe beaucoup. Vous avez déclaré que les gens avaient déjà en tête les modifications proposées de la Loi sur la protection des eaux navigables avant que la crise économique ne se manifeste.

**Mme Tully :** Oui.

**Le sénateur Banks :** Pourrais-je avancer que l'argument invoqué par certaines personnes selon lequel ces modifications sont urgentes parce qu'elles stimuleront l'économie est fallacieux?

**Mme Tully :** Je dirais certainement qu'il prête à confusion, et certains renseignements sont contradictoires. Nous avons déposé une demande d'accès à l'information pour essayer d'obtenir la documentation, mais nous avons beaucoup de mal à arriver à nos fins. Nous avons toutefois obtenu des présentations PowerPoint et certains documents de Transports Canada qui remontent au moins à 2007. Lorsque j'ai comparu devant le comité des transports il y a un an, c'était sur son invitation, et le comité avait rédigé un document qui comptait — je ne me souviens pas très bien — peut-être sept différents points à examiner.

Ainsi, l'aspect actuel de la Loi sur la protection des eaux navigables est pratiquement identique à ce que proposait le comité il y a un an.

**Senator Banks:** No one knew there was an economic crisis coming a year ago, right?

**Ms. Tully:** Not to my knowledge.

**Senator Neufeld:** Senator Banks actually brought out some of the points I wanted to talk about, so I will leave that alone a bit. However, I will go to Mr. Green. On the bottom of the first page, you state, “Until now a river was navigable if you could paddle a canoe or any other craft on it.” When we had witnesses who happened to be ministry staff and I think the parliamentary secretary, I wrote down the words that they said when we asked them that question because others have said the same thing.

The response was, “If you can paddle a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act.” I find a bit of a contradiction here, Mr. Green, in what you are saying and what both the ministry staff and the government say, so I think Senator Banks brought that out fairly well.

As I understand, it will not change; they will still be under the same rules, but you will have to comply, as Senator Banks said. Would you agree with me?

**Mr Green:** Thank you for the opportunity to clarify that because I did want to make a comment based on what Senator Banks had said, as well.

I am not a lawyer, but when I started to become interested in this, I was just a paddler and never imagined I would find myself in front of a Senate committee on this issue. However, I spent time looking through a variety of common-law decisions in Canada and Britain. It is a consistent that, even when someone did get permission to erect some type of a structure, the courts would use the definition that if you could navigate it, in fact, you had the right to navigate and some remedial measures would have to be taken to fully restore that right.

The point we are trying to make here is that now the definition is subject to the classification of what type of river it is. Supposing someone does comply, does apply or whatever mechanism they get through to build whatever structure it is they want to build, in the past, a citizen always had recourse to that basic right. The court would look at that definition; time and time again — going back hundreds of years — that has been the definition that has evolved through common law.

Now the definition has switched to — and it has to be seen how this will all come out — is it this class, that class or that class, and what is the rule about navigability depending on the class? As I said in my presentation, we not comforted because when we listened to Mr. Osbaldeston, some of what he calls non-navigable, as Mr. Wood pointed out, are absolutely, perfectly navigable.

**Le sénateur Banks :** Personne ne voyait venir la crise économique il y a un an, n'est-ce pas?

**Mme Tully :** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Neufeld :** Le sénateur Banks a en fait abordé certaines des choses dont je voulais parler, alors je vais passer à un sujet quelque peu différent. Toutefois, je vais m'adresser à M. Green. Au bas de la première page, vous déclarez que « jusqu'à maintenant, une rivière était navigable si vous pouviez utiliser un canoë ou n'importe quelle autre embarcation dessus ». Lorsque nous avons reçu des témoins qui se trouvaient à faire partie du personnel du ministère provincial — et je crois qu'il y avait le secrétaire parlementaire —, j'ai pris en note leur réponse à cette question, car d'autres ont dit la même chose.

Ils ont répondu que si vous pouviez utiliser un canoë sur une voie navigable, elle serait encore visée par la Loi sur la protection des eaux navigables. Je vois une contradiction ici, monsieur Green, entre ce que vous dites et ce que disent les représentants du ministère provincial et du gouvernement, alors je crois que le sénateur Banks a bien fait valoir ce point.

Si je comprends bien, cela ne changera pas; tout le monde sera encore assujéti aux mêmes règles, mais il faudra s'y conformer, comme l'a expliqué le sénateur Banks. Êtes-vous d'accord avec moi?

**M. Green :** Merci de me donner l'occasion de faire la lumière sur ce point, car je voulais également faire un commentaire sur les propos du sénateur Banks.

Je ne suis pas avocat, mais, lorsque j'ai commencé à m'intéresser à ce sujet, je n'étais qu'un simple payeur et je n'avais jamais imaginé que je comparais un jour devant un comité sénatorial dans le cadre d'un débat sur cette question. Toutefois, j'ai passé beaucoup de temps à parcourir différentes décisions de common law rendues au Canada et en Grande-Bretagne. Invariablement, même lorsque quelqu'un obtient la permission d'ériger un type ou un autre de structure, les tribunaux appliquent la définition selon laquelle si on peut naviguer sur le cours d'eau, alors on a le droit de le faire, et qu'il faudra prendre certaines mesures correctives pour rétablir ce droit.

Nous essayons de faire valoir ici que cette définition est maintenant subordonnée à la catégorie à laquelle appartient la rivière en question. Admettons que quelqu'un se conforme, qu'il dépose effectivement une demande ou s'adonne à je ne sais quel mécanisme pour construire la structure voulue : par le passé, un citoyen pouvait toujours invoquer ce droit fondamental. Le tribunal examinerait la définition — invariablement, depuis des siècles — qui a évolué avec la common law.

Maintenant, la définition a changé — et il reste à voir comment tout cela se terminera —, et il faut se demander si c'est cette catégorie ou celle-là et quelle règle relative à la navigabilité s'applique à la catégorie en question. Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous ne sommes pas rassurés par les propos de M. Osbaldeston, car certains cours d'eau qu'il définit comme étant non navigables, comme l'a fait valoir M. Wood, sont tout à fait navigables.

Before it was a right that, if we could navigate it, we had the right to. Now, it is up to some regulatory process behind the scenes that decides what is navigable. I am not trying to suggest here that starting tomorrow morning or this weekend, we will go paddling and will not be allowed to paddle. It is not a question of preventing us from paddling; it is a question of what you have a right to paddle on, and that definition is changing quite substantially, I think.

**Senator Neufeld:** I disagree to a degree, and I do not want to take up much of my time debating that. I do believe that the government and the ministry were very firm in what they said; if you can paddle a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act. I know we have different opinions. I wanted to put that on the record.

On page 8, you say, "By all means build a bridge or culvert over it, but don't wreck navigation if you do."

Are you saying that if the government, to service people, needs to cross a bridge or go under the water, that is okay with you?

**Mr. Green:** The key point is you do not segment the river. The example I gave on the Credit River was that it is now cut off because you cannot get over the dam and you cannot get around the dam. You can no longer navigate.

**Senator Neufeld:** What do you mean by "culvert over it"?

**Mr. Green:** You could conceivably build a culvert in such a manner; suppose you were building a four-lane highway and you put it over a so-called minor waterway and the culvert was two feet high. Now you can no longer get down that waterway because you cannot get over the highway.

**Senator Neufeld:** You just need a larger culvert. I did not know what you meant.

**Mr. Green:** If I can comment on your previous comment, in the past, the concern that I am trying to express is that the courts said that this is our right. Now we are getting an assurance from the government, from the executive branch. It appears the protection of that right to paddle has shifted to a certain extent from the judiciary to the executive. That makes me uncomfortable because I do not know what executive power will be doing it in the future.

**Senator Neufeld:** To Mr. Alexander, did I hear you correctly that you have 18,000 members?

**Mr. Alexander:** No, we have 18,000 direct financial supporters.

**Senator Neufeld:** How many members do you have?

Avant, c'était un droit : si nous pouvions naviguer le cours d'eau, nous avons le droit de le faire. Maintenant, c'est un processus réglementaire appliqué en coulisse qui dicte quels cours d'eau sont navigables. Je n'essaie pas de dire que, à partir de demain ou de la semaine prochaine, nous partirons faire du canoë et on nous barrera la route. La question n'est pas de nous empêcher de faire du canoë; c'est plutôt une question de déterminer à quel endroit on peut le faire, et la définition est en train de changer considérablement, selon moi.

**Le sénateur Neufeld :** Je ne suis pas d'accord, dans une certaine mesure, et je ne veux pas consacrer une grande partie du temps qui m'est alloué à cette discussion. Je crois vraiment que le gouvernement et le ministère provincial ont très fermement affirmé que, si vous pouvez pagayer sur une voie navigable, elle est toujours visée par la Loi sur la protection des eaux navigables. Je sais que nos opinions divergent. Je voulais simplement que cette affirmation soit inscrite au compte rendu.

À la page 8, vous avez dit : « Vous pouvez construire un pont ou un ponceau par-dessus du cours d'eau si vous voulez, mais n'empêchez pas la navigation avec. »

Dites-vous que, si le gouvernement, dans l'intérêt des gens, doit construire un pont ou passer sous l'eau, vous n'y voyez pas d'objection?

**M. Green :** L'important, c'est de ne pas segmenter la rivière. J'ai donné l'exemple de la rivière Credit, qui est maintenant sectionnée parce qu'on ne peut pas passer par-dessus le barrage et on ne peut pas le contourner. On ne peut plus naviguer sur cette rivière.

**Le sénateur Neufeld :** Qu'entendez-vous par « ponceau au-dessus »?

**M. Green :** Il serait possible de construire un ponceau de cette manière; imaginez que vous construisez une autoroute à quatre voies et que vous la faites passer par-dessus ce qu'on a convenu d'appeler une voie navigable mineure et que le ponceau a deux mètres de hauteur. Maintenant, on ne peut plus descendre cette voie navigable, parce qu'on ne peut pas passer par-dessus l'autoroute.

**Le sénateur Neufeld :** Il faut un plus grand ponceau. Je ne comprenais pas ce que vous vouliez dire.

**M. Green :** Si je peux me prononcer sur le commentaire que vous avez fait : la préoccupation que j'essaie de communiquer, c'est que, par le passé, les tribunaux disaient qu'il s'agissait de notre droit. Maintenant, cette garantie vient du gouvernement, du pouvoir exécutif. Il semble que la protection du droit de pagayer est passée, dans une certaine mesure, du pouvoir judiciaire au pouvoir exécutif. Cela me rend nerveux parce que je ne sais pas ce que fera le pouvoir exécutif dans l'avenir.

**Le sénateur Neufeld :** Monsieur Alexander, ai-je bien entendu que vous comptiez 18 000 membres?

**M. Alexander :** Non, nous comptons sur l'appui financier de 18 000 personnes.

**Le sénateur Neufeld :** Combien de membres comptez-vous?

**Mr. Alexander:** We have 1,200 direct members, with several different categories of memberships. In every province and territory across Canada, we have a total of 1,200 individual members and also eight provincial and territorial recreational paddling associations that fall under our umbrella. They, in turn, represent about 12,000 active paddlers. They would feed their information through.

**Senator Neufeld:** When you first heard the changes would come into effect, did you get in contact with your 1,200 members by email?

**Mr. Alexander:** Yes, we did.

**Senator Neufeld:** Would you mind sharing that email with us?

**Mr. Alexander:** Yes, I believe my business manager is here. I can forward that to the committee.

**Senator Neufeld:** Thank you. I would like to read that.

**Mr. Alexander:** I believe I have a copy here.

**Senator Neufeld:** Mr. Wood, I am familiar with the Nahanni; I come from Northern British Columbia. The lady you spoke about would actually be in Nahanni National Park, right?

**Mr. Wood:** She would at that point, yes.

**Senator Neufeld:** I wanted to clarify that because the national park is protected.

**Mr. Wood:** As you know, senator, you do not access directly through there. You usually come down one of the other smaller waterways to get in; and they all paddled those in the last three days to get into the park.

**Senator Neufeld:** Could I ask — this may be a little personal — where do all of you live?

**Mr. Wood:** Bracebridge, Ontario; I am from Timmins originally.

**Mr. Green:** Port Credit in Mississauga, Ontario.

**Mr. Alexander:** St. John's, Newfoundland and Labrador.

**Mr. Mattson:** I live in Toronto, Ontario and was previously in Ottawa, Moncton and Vancouver.

**Senator Neufeld:** You mostly live in the city and go out to the wilderness to enjoy it.

**Mr. Wood:** I live out there. I say Bracebridge because it is the nearest town.

**Senator Neufeld:** I live in Northern British Columbia, and it always interests me that people in the city demand a certain amount of things — electricity, they want to drive their cars, they want to fly in airplanes, they want to go back and forth to different places. They want to maintain the wilderness, where

**M. Alexander :** Nous comptons 1 200 membres directs qui appartiennent à différentes catégories. Dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada, nous comptons en tout 1 200 membres individuels et huit associations de canotage récréatif provinciales et territoriales chapeautées par notre organisme. Elles représentent à leur tour environ 12 000 payeurs actifs. Ces personnes nous communiquent leurs renseignements.

**Le sénateur Neufeld :** La première fois que vous avez entendu parler des modifications qui entreraient en vigueur, avez-vous communiqué avec vos 1 200 membres par courriel?

**M. Alexander :** Oui, nous l'avons fait.

**Le sénateur Neufeld :** Accepteriez-vous de nous transmettre ce courriel?

**M. Alexander :** Oui, je crois que mon responsable de la gestion est ici. Je peux transmettre ce courriel au comité.

**Le sénateur Neufeld :** Merci. J'aimerais le lire.

**M. Alexander :** Je crois que j'en ai une copie ici.

**Le sénateur Neufeld :** Monsieur Wood, je ne connais pas très bien la région de Nahanni; je viens du Nord de la Colombie-Britannique. La dame dont vous avez parlé vient en fait du parc national Nahanni, n'est-ce pas?

**M. Wood :** C'est probablement là qu'elle est à l'heure actuelle, oui.

**Le sénateur Neufeld :** Je voulais préciser ce point, car le parc national est protégé.

**M. Wood :** Comme vous le savez, monsieur le sénateur, on ne peut pas accéder directement de cet endroit. On descend habituellement l'une des petites voies navigables pour entrer dans le parc; et ils ont tous passé par ces voies au cours des trois derniers jours pour entrer dans le parc.

**Le sénateur Neufeld :** Est-ce que je pourrais vous demander — c'est peut-être un peu personnel — où vous vivez?

**M. Wood :** À Bracebridge, en Ontario; je suis originaire de Timmins.

**M. Green :** À Port Credit, à Mississauga, en Ontario.

**M. Alexander :** À St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador.

**M. Mattson :** Je vis à Toronto, en Ontario, et j'ai habité à Ottawa, à Moncton et à Vancouver.

**Le sénateur Neufeld :** Vous vivez surtout en ville et vous vous déplacez pour profiter de la nature sauvage.

**M. Wood :** Je vis là-bas. Je dis Bracebridge parce que c'est la ville la plus proche.

**Le sénateur Neufeld :** Je vis dans le Nord de la Colombie-Britannique, et je suis toujours fasciné par le fait que les gens de la ville exigent une certaine quantité de choses — de l'électricité, ils veulent conduire leur voiture, ils veulent se déplacer en avion, ils veulent pouvoir faire la navette entre différents endroits. Ils

many of you would say I live, in exactly the same state. However, some things have to be done to provide cities with the lifeblood to keep them going.

In some cases, that requires a change or some work on waterways, on rivers, so that we can continue to do that. I just want to make that argument to you, so that people remember that.

I am also very familiar with our hydroelectric system in British Columbia. Many people would love to have it across North America. It is green, clean, 93 per cent by water, but we created dams to do it. I can tell you that every British Columbian thinks that is their birthright also. These are dams across major rivers that actually stop navigation to a degree, and have affected navigation. Those were built in the late-1960s and are owned by the Crown, the people. That is their birthright, and they want to keep it and keep that green, clean electricity. Some effects will occur on the land base that all of us have to take when we look at these things.

I heard from most of you that something that was drafted in 1882 needed some changes, and that you agree that some changes have to happen. I think that is part of what the government is also trying to do.

**The Chair:** For even-handedness on our committee, I need to point out to Senator Neufeld that I did not interrupt him when he was making that eloquent statement, but it does fly in the face of something we all agreed on the other day. There will be an opportunity for us all to make statements when we are doing clause by clause, or whatever we are doing in drafting this report, but it is on the record.

**Mr. Mattson:** I have two really quick points to help Senator Neufeld. First, if you go to the transcripts of May 29, you will note that the Transport Committee made it very clear that they did not like the Canadian courts' definition of "navigation" because it was too broad. There is no question these changes are intended to change that definition; and what that will be is something we are hoping you will be able to clarify.

Second, if the people of British Columbia were concerned that they were not able to get to that green, clean power through hydroelectric and that there was too much red tape in the Navigable Waters Protection Act, the much easier way to deal with that — and they probably still need to deal with it — is to deal with the Canadian Environmental Assessment Act and have the regulation there, the exemption for certain projects from what they call red tape; instead of going to the Navigable Waters Protection Act and taking away the right to navigate first, and then doing the rest of the changes to the act. This opens up a Pandora's Box that is not necessary for the green, clean B.C.

veulent préserver la nature sauvage, où nombre d'entre vous direz que j'habite, afin qu'elle demeure absolument intacte. Toutefois, il faut faire certaines choses pour procurer aux villes le souffle de vie dont elles ont besoin pour fonctionner.

Dans certains cas, cela suppose qu'on apporte un changement ou qu'on construise un ouvrage sur des voies navigables, sur des rivières, pour que la ville puisse poursuivre ses activités. Je voulais simplement faire valoir ce point, pour que les gens s'en souviennent.

Je connais aussi très bien notre réseau hydroélectrique en Colombie-Britannique. Bien des gens aimeraient qu'il s'étende sur toute l'Amérique du Nord. Il est écologique, propre, fonctionne à 93 p. 100 au moyen de l'eau, mais nous avons dû construire des barrages. Je peux vous dire que chaque Britanno-Colombien croit que c'est aussi un droit acquis. On parle de barrages qui traversent d'importantes rivières et qui font obstacle à la navigation, dans une certaine mesure, et ont eu des répercussions sur cette activité. Ces barrages ont été érigés à la fin des années 1960 et sont la propriété de la Couronne, de la population. C'est leur droit acquis, et ils y tiennent, ils tiennent à cette électricité verte et propre. Il y aura des retombées sur le territoire dont nous devons tous tenir compte lorsque que nous pensons à ces choses.

J'ai entendu de la plupart d'entre vous qu'un texte de loi rédigé en 1882 devrait subir certaines modifications et que vous convenez du fait que certaines modifications devraient avoir lieu. Je crois que c'est en partie cela que le gouvernement essaie de faire.

**Le président :** Pour des raisons d'équité envers tous les membres du comité, je dois faire remarquer au sénateur Neufeld que je ne l'ai pas interrompu lorsqu'il livrait ses propos éloquents, mais que cela va à l'encontre d'un point sur lequel nous nous sommes entendus l'autre jour. Nous aurons tous l'occasion de faire des déclarations lorsque nous ferons notre étude article par article, ou je ne sais quelle autre activité dans le cadre de la rédaction du rapport, mais c'est inscrit au compte rendu.

**M. Mattson :** J'ai deux points très brefs à soulever en réponse au sénateur Neufeld. Tout d'abord, si vous vous reportez à la transcription de la séance du 29 mai, vous noterez que le Comité des transports a déclaré très clairement que la définition de « navigation » des tribunaux canadiens ne lui plaisait pas parce qu'elle est trop générale. Il ne fait aucun doute que ces modifications visent à apporter des changements à la définition, et la nature de ces changements est un élément que — nous l'espérons — vous serez en mesure d'éclaircir.

Deuxièmement, si les Britanno-Colombiens étaient inquiets de ne pas pouvoir accéder à cette énergie verte et propre au moyen des technologies hydroélectriques et que la Loi sur la protection des eaux navigables donnait lieu à trop de formalités administratives, la façon beaucoup plus facile de surmonter ce problème — et ils ont probablement encore besoin de le faire — est de passer par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et d'invoquer son règlement d'application, afin d'exclure certains projets de ce qu'on appelle les formalités administratives, plutôt que de passer par la Loi sur la protection des eaux navigables et de retirer le droit de naviguer en premier,

hydroelectric plans. There is a better way of doing it, and that is why we are here today. You can go back to Parliament and say that if all you are worried about is the red tape in the Canadian Environmental Assessment Act, there are better ways to deal with that and still maintain the public right to navigate.

**Senator Neufeld:** I appreciate that. Those are two different opinions. As long as we have them out on the table, we do not always have to agree.

**Mr. Green:** I do not think it is helpful to characterize this as rural versus urban. The people who we deal with, and who are members of these organizations, come from right across the country.

I am speaking to you today as a Canadian citizen who is worried about one of his basic freedoms. That concern is felt by Canadians no matter where they live, whether they live in cities, in rural areas, in a shack in the woods or in a condominium on the Toronto waterfront. I do not think that matters.

I believe you suggested that somehow urban dwellers are not aware of the need for hydroelectricity, dams, forests, et cetera; I do not think that is a fair characterization. I work in those industries. No one here spoke against development; no one spoke against hydroelectricity or any other such thing. We are here to talk about protecting a basic right.

When the Navigable Waters Protection Act was passed in 1882, it was done to assure a fair balance between development and protection of that right. That is all we are asking for.

**Mr. Wood:** I would like to comment on the last part that deals with the urban and the rural. Most of our commercial operators are eco-tourism operators. They are in those very rural areas, and they are the ones who have asked me to come to this committee and express their fears. They are really worried out there, and they are rural.

Not everyone in British Columbia is happy with the present situation. Perhaps the senator might know a gentleman named Michael Wolfe, who happens to be my son-in-law; he is in Richmond, B.C. Are you familiar with him? I think he ran for the Green Party the last time. It could be that he is not quite as happy as the senator.

**Senator Lang:** I have a couple of points to begin with. First, thanks for coming and spending your morning with us. We all appreciate that. I do come from one of the more remote parts of Canada. Like my good friend from Northern British Columbia, I

pour ensuite passer aux autres modifications de la loi. Cela ouvre une boîte de Pandore qui n'ira pas nécessairement dans l'intérêt des projets hydroélectriques verts et propres de la Colombie-Britannique. Il y a une meilleure façon de procéder, et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. Vous pouvez retourner au Parlement et dire : « Si vous ne vous inquiétez que des formalités administratives prévues dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, il y a de meilleures façons de surmonter le problème tout en maintenant le droit public de naviguer.

**Le sénateur Neufeld :** Je comprends cela. Ce sont deux points de vue différents. L'important, c'est d'en discuter; nous ne sommes pas toujours obligés d'être d'accord.

**M. Green :** Je ne crois pas qu'il est utile de réduire le problème à une opposition entre les populations rurales et urbaines. Les personnes avec lesquelles nous interagissons, les membres de ces organismes, sont originaires de partout au pays.

Je vous parle aujourd'hui à titre de citoyen canadien qui craint la suppression d'un droit fondamental. Cette préoccupation est celle de Canadiens, peu importe où ils vivent, que ce soit dans des villes, dans des régions rurales, dans une cabane dans la forêt ou dans une condo du secteur riverain de Toronto. Je ne crois pas que cela importe.

Je crois que vous avez avancé que les citoyens n'étaient pas conscients de la nécessité de l'hydroélectricité, des barrages, des forêts, et cetera; à mon avis, ce n'est pas une affirmation juste. Je travaille dans ces industries. Personne n'a parlé contre le développement; personne n'a parlé contre l'hydroélectricité ou quoi que ce soit d'autre. Nous sommes ici pour parler de la protection d'un droit fondamental.

Lorsque la Loi sur la protection des eaux navigables a été adoptée en 1882, c'était avec l'intention de réaliser un juste équilibre entre le développement et la protection de ce droit. C'est tout ce que nous demandons.

**M. Wood :** J'aurais un commentaire à formuler sur la dernière partie de votre intervention, au sujet de la division entre la population urbaine et la population rurale. La plupart de nos entreprises commerciales sont des entreprises d'écotourisme. Ce sont les habitants des régions rurales dont vous parlez, ce sont eux qui m'ont demandé de comparaître devant le comité et de faire connaître leurs craintes. Ils sont très inquiets, et on parle de gens des régions rurales.

Tous les Britanno-Colombiens ne sont pas satisfaits de la situation actuelle. Le sénateur connaît peut-être un homme du nom de Michael Wolfe, qui se trouve à être mon beau-fils; il vit à Richmond, en Colombie-Britannique. Le connaissez-vous? Je crois qu'il s'est présenté sous la bannière du Parti vert aux dernières élections. Il est possible qu'il ne soit pas aussi satisfait que le sénateur.

**Le sénateur Lang :** Je vais commencer par deux ou trois choses. Tout d'abord, merci d'être venu et de nous avoir consacré votre matinée. Nous vous en sommes tous reconnaissants. Je suis originaire d'une des régions éloignées du Canada. Comme mon

can say that I spent basically my whole life there. I suspect I may have even been in the Push-Me-Pull-Me Creek that you were in at one time in the Northern Yukon or Northwest Territories.

I want to make a couple of points. We are here as a committee understanding that this act goes back to the 1880s and has seen one minor amendment. We have seen changes in our world over the last 130 or 140 years where this act no longer applies when it comes down to the realities of what we face in technology, development and various other things.

The point must be made that, for example, the parliamentary secretary who appeared before us is not only a parliamentary secretary, he is a trapper, he knows what a canoe is, he lives in the outdoors in Northern Alberta, and his brother is a trapper. The government would obviously not be bringing something forward that they did not feel was in the best interests of the public, yet at the same time gave comfort to those who enjoy and work in the outdoors.

My concern is — which the chair touched on when he questioned Mr. Green or Mr. Alexander — what information has actually been sent out to your membership about the effect this act will have. I have a couple of specific questions. I would like a clear answer and have pointed out to me where in the bill it substantiates the statements that have been made here.

Mr. Mattson, earlier you said that this act takes the right to navigate away from the act that was previously in place. I would like to know what particular section actually says that it takes the right to navigate away.

**Mr. Mattson:** If you look to section 5.1 of the new act, it no longer requires that political, ministerial exemption from the notice requirements of the approval. That is what changes something from a right, where a citizen says that you cannot take this away from me unless it goes right to the minister — the minister then does it through an act of Parliament or the power given to him as a politician — to now being made by senior management. Senior management are not elected. They can do it behind closed doors; that is the bureaucracy. They can make those decisions, and value your community's river and decide what is in your best interests, in Ottawa.

If you are concerned about the rural-urban split, I would say that section 5.1 would be a real concern because the people here in Ottawa will make those value judgments on behalf of your community, and you will not be able to go to the minister because the minister is no longer required to be involved in that decision. That is what the new act does in section 5.1.

**Senator Banks:** Are you talking about section 5(1) of the present bill?

**Ms. Tully:** We are talking about section 5.1 of the new act.

bon ami du Nord de la Colombie-Britannique, je peux dire que j'ai essentiellement passé toute ma vie là-bas. Je crois que j'ai déjà visité le Push-Me-Pull-Me Creek que vous avez exploré à un moment donné dans le Nord du Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest.

J'aimerais faire soulever ou trois choses. Le comité s'est réuni ici et comprend que la loi remonte aux années 1880 et qu'elle n'a subi qu'une modification mineure. Compte tenu des changements survenus dans notre monde au cours des 130 ou 140 dernières années, la loi ne s'applique plus à certaines des réalités que nous connaissons au chapitre de la technologie, du développement et d'une foule d'autres choses.

Il faut faire valoir, par exemple, que le secrétaire parlementaire qui a comparu devant nous est aussi trappeur; il sait ce qu'est un canoë et il vit en plein air dans le Nord de l'Alberta et son frère est trappeur. Il va sans dire que le gouvernement ne proposerait pas quelque chose s'il estimait que cela n'est pas dans l'intérêt supérieur du public et procure des avantages à ceux qui profitent du plein air et travaillent dans ce milieu.

Ma préoccupation — que le président a soulevée lorsqu'il a posé des questions à M. Green ou à M. Alexander — est la suivante : quelle information a en fait été transmise à vos membres au sujet des répercussions de cette loi? J'ai deux ou trois questions précises. J'aimerais obtenir une réponse claire, m'indiquant l'endroit exact du projet de loi qui justifie les propos qui ont été tenus ici.

Monsieur Mattson, vous avez dit plus tôt que le projet de loi supprime le droit de naviguer inscrit dans la loi en vigueur par le passé. J'aimerais savoir quelle disposition prévoit vraiment la suppression de ce droit.

**M. Mattson :** Je vous renvoie à l'article 5.1 de la nouvelle loi : l'exemption politique ou ministérielle n'est plus conditionnelle à l'obligation d'émettre un avis pour l'approbation. C'est ainsi qu'un droit est transformé, lorsqu'on passe d'une situation où un citoyen dit que cette chose ne peut pas lui être retirée sans que l'on passe directement par le ministre — le ministre fait ensuite les démarches au moyen d'une loi du Parlement ou du pouvoir qui lui est conféré en sa qualité de politicien — à une situation où la question relève maintenant d'un haut fonctionnaire. Le haut fonctionnaire n'est pas élu. Il peut travailler à huis clos; c'est la bureaucratie. Il peut prendre ces décisions et fixer la valeur de la rivière de votre collectivité, puis décider de ce qui est dans votre intérêt supérieur, à partir d'Ottawa.

Si vous vous préoccupez de cette division rurale-urbaine, je dirais que l'article 5.1 pourrait poser un vrai problème, car les personnes ici à Ottawa émettront ces jugements de valeur au nom de votre collectivité, et vous ne pourrez plus avoir recours au ministre, car celui-ci n'est plus obligé de participer à la décision. Voilà les conséquences de l'article 5.1 de la nouvelle loi.

**Le sénateur Banks :** Parlez-vous du paragraphe 5(1) du projet de loi?

**Mme Tully :** Nous parlons de l'article 5.1 de la nouvelle loi.

**Senator Banks:** Of the bill before us, section 5(1) says:

No work shall be built or placed in, on, over, under, through or across any navigable water without the Minister's prior approval of the work, its site and the plans for it.

How does that impede navigation?

**Ms. Tully:** Sorry, not section 5(1) but section 5.1(1):

Despite section 5, a work may be built or placed in, on, over, under, through...

**Senator Banks:** You mean section 5.1(1), thank you.

**Ms. Tully:** That section allows them to pass regulations creating the list of works that would no longer require ministerial approval, or the list of waterways that would no longer require ministerial approval.

**Senator Lang:** Basically, nothing says that it takes away the right to navigate; it says who will make that decision if that right can be taken away. That is an important clarification.

**Mr. Mattson:** Coming from the point of view of a civil rights lawyer, a right is something that the citizens know they have and the government must meet the onus of notifying them and getting them the information and telling them they can participate in the decision.

This is a privilege. That no longer needs to happen under the new act. You do not need to search out those people and give them notice. There is no obligation on the government to do that. Section 5.1(1) says that those decisions can be made here without that due process, that due-diligence type activity that a right would require. It is a process right.

**Senator Lang:** It is very simplistic when you say that it takes the right to navigate away because it does not do that. It gives the responsibility perhaps to someone else. I think that must be clarified for the record.

Mr. Green, could you point out in the legislation, or in policy, where the government has said that they would cut off a river? You have used that I think twice in your presentation; you talk about "cut off a river." I did not hear anyone say that they would cut off a river or a creek. I find it hard to believe that was their intention.

**Mr. Green:** I was referring to comments that Mr. Osbaldeston made before this committee where he was talking about 200-metre segments of river. The point I was trying to make is, if he was saying — and if it is the government's view — that 200-metre segments of river that are this steep or that narrow or this shallow

**Le sénateur Banks :** Le paragraphe 5(1) du projet de loi dont nous sommes saisis est ainsi libellé :

Il est interdit de construire ou de placer un ouvrage dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci à moins que, préalablement au début des travaux, l'ouvrage ainsi que son emplacement et ses plans n'aient été approuvés par le ministre.

Comment cette disposition fait-elle obstacle à la navigation?

**Mme Tully :** Pardon, pas le paragraphe 5(1), le paragraphe 5.1(1) :

Par dérogation à l'article 5, il est permis de construire ou de placer un ouvrage dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci [...]

**Le sénateur Banks :** Vous voulez dire le paragraphe 5.1(1), merci.

**Mme Tully :** Cette disposition permet de prendre des règlements qui donneraient lieu à une liste d'ouvrages qui ne seraient plus assujettis à l'approbation ministérielle, ou une liste de voies navigables sur lesquelles on pourrait entreprendre des projets sans l'approbation ministérielle.

**Le sénateur Lang :** Essentiellement, rien dans le libellé ne prévoit la suppression du droit de naviguer; il prévoit plutôt qu'il pourra déterminer si ce droit peut être supprimé. C'est une distinction importante.

**M. Mattson :** Du point de vue d'un avocat spécialiste des droits de la personne, un droit est une mesure que les citoyens savent qu'ils possèdent, et il incombe au gouvernement de les aviser et de leur fournir l'information et de leur dire qu'ils peuvent participer à la décision.

On parle d'un privilège. Ce processus n'est plus nécessaire aux termes de la nouvelle loi. On n'a plus besoin de trouver ces gens et de les aviser. Il n'incombe plus au gouvernement de le faire. Le paragraphe 5.1(1) prévoit que ces décisions peuvent maintenant être prises indépendamment de la procédure établie, des activités de diligence raisonnable qui seraient exigées dans le cas d'un droit. C'est un droit issu d'un processus.

**Le sénateur Lang :** Il est très simpliste de dire que cette disposition supprime le droit de naviguer, car ce n'est pas le cas. Elle prévoit peut-être que la responsabilité relève de quelqu'un d'autre. Je crois qu'il faut préciser cela pour le compte rendu.

Monsieur Green, pourriez-vous m'indiquer l'endroit dans la loi ou dans les politiques où le gouvernement a dit qu'il sectionnerait une rivière? Dans votre exposé, vous parlez d'un cours d'eau qui est coupé en deux. Je n'ai entendu personne dire qu'on sectionnerait une rivière ou un ruisseau. J'ai du mal à croire que c'était là l'intention.

**M. Green :** Je faisais allusion à des commentaires formulés par M. Osbaldeston devant le comité, lorsqu'il parlait de segments de 200 mètres d'une rivière. Ce que j'essayais de faire valoir, c'est que, s'il disait — et si c'est le raisonnement du gouvernement — que des segments de 200 mètres d'une rivière ayant telle

or so forth are exempted, then you could potentially, seriously impede or completely obstruct navigation on those segments. If that was to happen, then you basically cut the whole river.

**Senator Lang:** Chair, I will leave that. My concern is what information is being put out to people about what the implications of the act are and how they have been explained.

Just listening to you people and the witnesses previously, I can see it is very complex; it is not simple.

The question of consultation must be reviewed here. The statements have been made fairly clearly that there has been very little, if any, discussion with hardly anyone, and this bill all of a sudden appeared. The information with which I have been provided — and as a new senator I am here in the ninth inning, not unlike yourselves — is that the federation of municipalities across this country, which represents millions of Canadians, have recommended that there be changes to this act in order to facilitate a more streamlined approach to getting some of these projects under way. In conjunction with that, I understand at least nine of the elected provincial-territorial jurisdictions have asked for changes as well in order to accommodate some of these things they are looking forward to in this day and age.

I can tell you, from the part of the world I come from, the present government is not there to impinge the environment nor to block people from using rivers. It is one of our industries. At the same time, some common sense must apply.

I am a decision maker, as part of this committee, trying to find a common ground because I paddle, I have a kayak, I have many friends who do this in the summer, and at the same time I have a son who is an electrician who needs to go to work.

We are looking for a balance from you people to come forward with constructive recommendations for changes and give us, in a time frame, a reasonable ability to look at a project and, at the same time, to make a decision.

Just in conclusion, over and above the consultation that has taken place, I would like to ask your opinion. Do you think these two, three, four years of environmental assessments and reviews are reasonable, or do you think it is time to start making some definitive decisions? Then we could say, in six months we have to get here, in six months we have to get here, and force some decisions, instead of creating an industry where people just push paper. Perhaps someone could comment on that.

**Mr. Green:** Everyone wants to comment.

**Mr. Wood:** Your points are well taken, senator. You phrased it in three different contexts, so I will deal with each of them.

profondeur ou telle largeur ou je ne sais quoi sont exemptés, alors vous pourriez gravement limiter ou bloquer la navigation sur ces segments. Si cela devait se produire, vous couperiez essentiellement toute la rivière.

**Le sénateur Lang :** Monsieur le président, je vais m'arrêter ici. Je suis préoccupé par la nature de l'information transmise à des personnes concernant les répercussions de la loi et l'explication de celle-ci.

Juste en écoutant vos témoignages et ceux des intervenants précédents, je vois bien que la chose est très complexe; elle n'est pas simple.

Il faut examiner la question de la consultation. Les déclarations ont été assez claires : on a tenu très peu de discussions, voire aucune, avec qui que ce soit, et ce projet de loi a soudainement fait son apparition. Selon les renseignements qui m'ont été fournis — comme je suis un nouveau sénateur, je me retrouve ici à la neuvième manche, un peu comme vous —, la fédération de municipalités du pays, qui représente des millions de Canadiens, a recommandé la modification de cette loi pour favoriser une approche plus simple visant à mettre en marche certains projets. Du reste, je crois comprendre qu'au moins neuf des gouvernements provinciaux et territoriaux ont demandé des modifications pour faciliter certaines des choses qu'ils ont hâte de voir mises en œuvre à l'heure actuelle.

Je peux vous dire que, dans la région d'où je viens, le gouvernement actuel n'est pas là pour empiéter sur les droits environnementaux ou pour empêcher les gens d'utiliser les rivières. Il s'agit de l'une de nos industries. En même temps, le gros bon sens s'impose.

Je suis un décideur, en ma qualité de membre du comité, et j'essaie de trouver un terrain d'entente; car je pagaie, j'ai un kayak, beaucoup de mes amis s'adonnent à cette activité pendant l'été et, en même temps, j'ai un fils électricien qui doit aller travailler.

Nous cherchons à rétablir l'équilibre entre vos recommandations constructives de changements et la capacité raisonnable, dans un délai donné, d'examiner un projet et, en même temps, de prendre une décision.

Juste pour conclure, au delà de la consultation qui a eu lieu, j'aimerais vous demander votre opinion. Croyez-vous que ces évaluations environnementales d'une durée de deux, trois ou quatre ans sont raisonnables, ou estimez-vous qu'il est temps de commencer à prendre des décisions une fois pour toutes? Ainsi, nous pourrions dire que, dans six mois, nous devons en être ici, dans six mois, nous devons en être là, et provoquer la prise de décisions, plutôt que de créer une industrie dans laquelle les gens ne font que noircir du papier. Peut-être que quelqu'un pourrait se prononcer à ce sujet.

**M. Green :** Tout le monde a quelque chose à dire.

**M. Wood :** Vous soulevez de bons points, monsieur Le sénateur. Vous les avez formulées selon trois contextes, alors je vais les aborder un à un.

The consultation was inadequate in this case. In our opinion, there is no doubt about that whatsoever, as I have already pointed out.

To summarize the next two, you asked how we break this logjam and how we get through this.

When I held these up, I was saying to you that we have already established a notification period in Ontario that works. If there is a project there, each and every one of us receives notification of it. If there was something similar to this in the federal navigation act — if we could at least get notification — that might solve some of the problems. We are not receiving notification now.

I know it works because I do it in Ontario. Perhaps there is a process being ignored here that works in other jurisdictions that could be imported to help the consultation phase.

Does that sound reasonable?

**Senator Lang:** That is a suggestion.

**Mr. Wood:** That is with respect to the question asked about how we get around these things. Your last question was about the EAs. Perhaps you need to look at the process within the EAs themselves, as opposed to simply condemning it. Perhaps you need to take a look at the full process.

**Senator Lang:** Mr. Chair, I want to correct the record. I did not condemn the environmental assessment. I want to make that very clear. My concern is how it is being implemented and how it is being done.

**Mr. Wood:** That was my bad choice of words. You are questioning the length of time, and that is a constraint that could perhaps be better addressed somehow or other; at least I interpret it that way.

I think they can be, but they have to be done in consultation with the other people on the other side. The folks who undertake these from a bureaucratic standpoint have one view point. To make it more acceptable to all communities, they need input from the other people — the science, the legal aspect, et cetera — to make it real and to have the support.

In any project, that is the key: Do we have the support of everyone in our communities to accomplish these things? If we can get the support through consultation and bringing in experts, then we will be successful.

**Mr. Green:** First, I agree that the environmental assessment process can easily get bogged down. I worked in that field during my career. I would suggest that the first approach is to look at administrative fixes to that process.

La consultation n'a pas été adéquate dans ce cas-ci. Dans notre esprit, cela ne fait absolument aucune doute, comme je l'ai déjà souligné.

Pour résumer les deux prochains points, vous avez demandé comment on allait se sortir de cette impasse et comment on allait surmonter les problèmes.

Lorsque j'ai exposé ma thèse, je vous ai expliqué que nous avions déjà établi en Ontario une période de préavis qui fonctionne. S'il y a un projet, chacun d'entre nous en est avisé. Si la loi fédérale régissant la navigation contenait une disposition semblable — si nous pouvions au moins être avisés —, cela pourrait résoudre certains problèmes. Nous n'obtenons pas d'avis actuellement.

Je sais que cela fonctionne parce que je le fais en Ontario. Peut-être que, dans le cas qui nous occupe, on fait fi d'un processus qui fonctionne dans d'autres administrations et qu'on pourrait mettre en œuvre pour contribuer à l'étape des consultations.

Cela vous paraît-il raisonnable?

**Le sénateur Lang :** C'est une suggestion.

**M. Wood :** C'était en réponse à la question sur la façon de surmonter ces choses. Votre dernière question portait sur les EE. Peut-être devriez-vous vous pencher sur le processus inhérent à l'EE plutôt que de tout simplement la condamner. Peut-être devriez-vous examiner le processus dans son ensemble.

**Le sénateur Lang :** Monsieur le président, j'aimerais préciser pour le compte rendu que je n'ai pas condamné l'évaluation environnementale. J'aimerais que ce point soit très clair. Je suis seulement préoccupé par la façon dont ce processus est mis en œuvre et la manière dont on fait les choses.

**M. Wood :** C'est moi qui ai mal choisi mes mots. Vous remettez en question la durée du processus, et on pourrait peut-être mieux composer avec cette contrainte d'une autre façon; c'est du moins mon interprétation.

Je crois que ces évaluations peuvent être faites en consultation avec les autres personnes, de l'autre côté de la barrière. Les gens qui entreprennent ces processus d'un point de vue administratif ont seulement une perspective. Pour que ces décisions soient plus acceptables pour toutes les collectivités, elles doivent refléter l'apport des autres intervenants — le point de vue scientifique, juridique, et cetera — pour ancrer la chose dans la réalité et pour obtenir du soutien.

Dans n'importe lequel projet, c'est la clé : avons-nous le soutien unanime de notre collectivité pour accomplir ces choses? Si nous pouvons obtenir le soutien au moyen de consultations et de témoignages d'experts, alors ce sera une réussite.

**M. Green :** Tout d'abord, je conviens du fait que ce processus d'évaluation environnementale peut facilement s'enliser. J'ai travaillé dans ce domaine au cours de ma carrière. J'avancerais que la première chose à faire serait d'envisager des solutions de rechange administratives qui pourraient remplacer ce processus.

Second, Mr. Osbaldeston said that they have a backlog of 2,500 projects. To my simple calculations, if 50 people each did one a week, you would clear out the backlog and, at least during this recession where you want to get infrastructure through, that would be helpful. Maybe it is 100 people; I do not know, but it does not seem that complicated.

Third, I do not know the details, but I have spoken to people in the construction industry about this, and they said that the engineering process generally takes longer than the assessment process in any event. That needs to be borne in mind.

**Mr. Alexander:** Senator Lang and Senator Banks made a comment about concern about the communication that has been put out there, and rightfully so. I will ensure that our communication to our membership is made available to the Senate so that they can see what was actually said.

I will give my personal assurances as president of our organization that I am not in the business of fear-mongering about changes to legislation. It does more harm than good to do what I would consider irresponsible advocacy, which is fear-mongering, et cetera. Our main concern and communication to our membership was specifically around the consultation process from the start. Senator Lang said that there needs to be common sense around those things. I fully agree. I am not against electricity. I use it every day.

In that train of thought — namely, common sense — to amend an act that deals with the fundamental right of navigation with a two-day notice to what I consider a constituency that is most impacted by the legislation, you will expect some blow-back from that type of process.

**The Chair:** Mr. Mattson, did you have a comment on that issue?

**Mr. Mattson:** It has been covered, chair. Thank you.

**Senator Milne:** I will follow through on what Senator Lang was commenting on because I am quite concerned that section 5.1(1) really does give this whole process to the executive branch. Therefore, these decisions will be made, as you say, behind closed doors; they will not be made out in the public. Additionally, the regulations will now be beyond the purview of Parliament. In this act, they will not come before the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. This is already law; this is what will happen. Therefore, I am greatly concerned that even the elected people will not be able to have a second look at these regulations.

Deuxièmement, M. Osbaldeston a déclaré qu'il y avait un arriéré de 2 500 projets. À la lumière de mes calculs simples, si 50 personnes faisaient une évaluation par semaine, cela résorberait l'arriéré et, à tout le moins, au cours de la présente récession, au moment où on veut mettre en œuvre des projets d'infrastructure, cela nous aiderait. C'est peut-être 100 personnes, je l'ignore, mais la chose ne semble pas si compliquée.

Troisièmement, je ne connais pas les détails, mais j'ai discuté de cet aspect avec des gens de l'industrie de la construction, et ils ont dit que, généralement, les travaux d'ingénierie prennent de toute façon plus de temps que l'évaluation environnementale. Il faut garder cela à l'esprit.

**M. Alexander :** Le sénateur Lang et le sénateur Banks se sont dit préoccupés par la façon dont l'information a été communiquée, et ils ont bien raison. Je veillerai à ce que le Sénat obtienne l'information que nous avons transmise à nos membres pour que les sénateurs puissent constater ce qui a effectivement été dit.

Je vous assure que, comme président de notre organisme, je n'ai pas l'habitude d'alarmer les gens à propos des modifications qu'on propose d'apporter à des lois. On fait plus de tort que de bien lorsqu'on défend une cause de façon irresponsable, en tenant des propos alarmistes, et cetera. Notre principale préoccupation et l'information que nous fournissons à nos membres concernent précisément le processus de consultation depuis le début. Le sénateur Lang a affirmé qu'on devait faire preuve de bon sens pour ce qui est de ce genre de choses. Je suis tout à fait d'accord. Je ne suis pas contre l'électricité. J'en consomme tous les jours.

Dans le même ordre d'idées — à savoir, le bon sens —, lorsqu'on décide de modifier une loi qui se rapporte au droit fondamental de navigation en n'avisant que deux jours à l'avance le groupe que je considère comme le plus touché par la loi en question, on doit s'attendre à ce que ce type de procédure suscite un certain mécontentement.

**Le président :** Monsieur Mattson, aviez-vous un commentaire à faire sur cet aspect?

**M. Mattson :** Le point a été soulevé, monsieur le président. Merci.

**Le sénateur Milne :** Je vais revenir à ce que disait le sénateur Lang parce que je crains que le paragraphe 5.1(1) réserve vraiment l'ensemble du processus au pouvoir exécutif. Par conséquent, ces décisions seront prises, comme vous le dites, à huis clos; elles ne feront pas l'objet d'une consultation du public. De plus, la réglementation échappe à partir de maintenant à la surveillance du Parlement. Pour ce projet de loi, le gouvernement ne se présentera pas devant le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le projet a déjà force de loi; c'est ce qui se produira. Je suis donc très préoccupée par le fait que même les élus n'auront pas la possibilité d'examiner de nouveau cette réglementation.

Mr. Alexander, you said that you had a two-day notice; that included being given the whole package: You had to read it, digest it, consult your people in two days and come back with an answer.

**Mr. Alexander:** It was a phone call, followed up by an email inviting us to participate; that is correct.

**Senator Milne:** Did you never get the package?

**Mr. Alexander:** The email contained some information.

**Senator Milne:** I understand the Lake Ontario Waterkeeper had some advanced notice and some input. Mr. Green and Mr. Wood, were your organizations given the same two days?

**Mr. Wood:** Our problem for the original one is that we received notification by about two or three days, way back in the Transport Committee. However, it was a period of time where we simply could not respond.

**Mr. Green:** This organization came together when this whole thing was happening. Some people tried to get a chance to participate but could not. However, the Canadian Rivers Network is just a network of people who have heard about this and want to be able to dialogue and exchange ideas on it.

**Senator Milne:** Your antenna went up. Thank you. Are you at all in favour of any of the amendments in this act?

**Ms. Tully:** The one that has come up in previous sessions of this committee is the increase in penalties. It has been increased from \$5,000, which was not seen as an effective deterrent. That is maybe the one point where there is consensus.

Other than that, there is not much to be supportive of in terms of the procedural concerns and the concerns about how this act will be interpreted in the future.

**Mr. Green:** I think it is okay to be supportive of the intent to eliminate red tape, but I would stop there.

**Mr. Alexander:** I would echo that. The intent is noble and honourable and is an important one to look at. These things have to develop and move forward.

It is about what will happen on the ground in the next 20, 30 or 40 years as a result of these amendments; that scares us a great deal.

**Mr. Wood:** I have to think about that.

**Senator Milne:** I have one more question.

**The Chair:** I would like you to pursue the five-year review.

**Senator Milne:** That is the next part of my question.

Monsieur Alexander, vous avez dit que vous aviez reçu un préavis de deux jours; or, cet avis s'assortissait d'une documentation volumineuse : vous deviez lire l'information, l'assimiler, consulter vos membres en deux jours, puis revenir avec une réponse.

**M. Alexander :** On m'a téléphoné, puis j'ai reçu un courriel nous invitant à participer, c'est exact.

**Le sénateur Milne :** Vous n'avez jamais reçu l'ensemble des renseignements?

**M. Alexander :** Le courriel contenait quelques renseignements.

**Le sénateur Milne :** Je crois comprendre que le Lake Ontario Waterkeeper a reçu un préavis un peu plus long et davantage de renseignements. Monsieur Green et monsieur Wood, vos organismes respectifs ont-ils également reçu un préavis de deux jours?

**M. Wood :** Le problème, en ce qui concerne la première fois, c'est que nous avons été invités, à deux ou trois jours de préavis, à comparaître devant le comité des transports. Toutefois, c'était à une période où nous ne pouvions tout simplement pas donner suite à cette invitation.

**M. Green :** Ce groupe a été formé en réaction à toute cette situation. Certaines personnes ont essayé de participer à la consultation, mais elles n'ont pas pu. Mais le Canadian Rivers Network n'est qu'un regroupement de personnes qui ont entendu parler des modifications qui sont proposées et qui souhaitent dialoguer et échanger sur cette question.

**Le sénateur Milne :** Vos antennes se sont tout de suite dressées. Merci. Êtes-vous seulement en faveur de certaines des modifications que l'on a proposées d'apporter à la loi?

**Mme Tully :** Celle qu'on a fait ressortir lors des séances précédentes du comité est l'augmentation des pénalités. Auparavant, elles étaient de 5 000 \$, ce qui n'était pas considéré comme un moyen dissuasif efficace. C'est peut-être le seul point sur lequel il y a consensus.

À part cela, il n'y a pas beaucoup de choses que nous pouvons appuyer, car nous avons des réserves à l'égard de la procédure et de la façon dont cette loi sera interprétée dans l'avenir.

**M. Green :** Je crois qu'on peut soutenir l'intention d'éliminer les formalités administratives, mais je m'arrêtera là.

**M. Alexander :** Je me ferai l'écho de ce commentaire. L'intention est noble et honorable, et c'est un point important à prendre en considération. Ces choses doivent progresser et aller de l'avant.

Il s'agit de ce qui se passera sur le terrain dans les 20, 30 ou 40 prochaines années en conséquence de ces modifications; c'est ce qui nous inquiète énormément.

**M. Wood :** Je vais devoir y réfléchir.

**Le sénateur Milne :** J'aurais une autre question.

**Le président :** J'aimerais que vous abordiez la question de l'examen quinquennal.

**Le sénateur Milne :** C'est là où je voulais en venir.

At this point, we are doing a pre-five year review of this act. However, in the act itself, it says that we are mandated to do five-year review. Are you reassured by that? At this point, that will be our own effect — either that, or a change of government.

**Mr. Wood:** I have a concern. It is in our report. There are two aspects of that five-year review. Does that mean nothing can be reviewed for five years? In that case, there is a total demolition of everything of concern in those five years. It may be an opportunity for those who are not so “good” in terms of the environment.

The other aspect is that five years is a long period of time in the life of a river, or any other place, and I wonder about that length of review period. That is a concern of ours.

I would have rather seen some assurance that things would be happening during that period of time, so you would have something to review in five years that has not disappeared in those five years. Therefore, yes, it was a concern of ours.

**Mr. Green:** It is nice to know there is a review; that is better than not having a review. I agree with Mr. Wood that much can happen in five years. We will keep an eye on things in the hope that we can have a positive influence on that review.

**Senator Milne:** We were told by Mr. Osbaldeston, when the officials were here, that they do not have the workforce to do the job properly anyway. At this point, assessments are complaint-driven and in the future, it will have to be complaint-driven. What will be different?

**Mr. Mattson:** That is a good question, and it touches on the essential problem here. In our groups and the non-profits and the charities, we do not have the people power to do all this work either. Clearly, vested interests have a goal involved in getting these projects — the developers.

Therefore, it worries us when the government says that they do not have the resources to do their job. We gave the government that responsibility with the common-law right and the Navigable Water Protection Act statute 120 years ago.

It was not good for us to hear Mr. Osbaldeston, who is a great and brilliant man, tell us that he does not have the ability to give meaning and force to the Navigable Waters Protection Act. That was an admission of failure. Then to think that the solution to that is to put the burden on the public to stay notified, to come back in five years and attend these conferences and all of us stand up for whatever rivers and creeks we know about or someone complains about, is tantamount to losing that democratic right and process. It is a failure on the part of our government.

À l’heure actuelle, nous procédons à un préexamen quinquennal de cette loi. Toutefois, la loi en elle-même précise que nous devons effectuer un examen quinquennal de la loi. Cela vous rassure-t-il? À cette étape-ci, ce sera la seule incidence que le comité aura sur le processus, à moins qu’il n’y ait un changement de gouvernement.

**M. Wood :** J’ai des inquiétudes à cet égard. Nous en faisons mention dans notre rapport. Il y a deux problèmes liés à cet examen quinquennal. Cela signifie-t-il que rien ne pourra être examiné pendant cinq ans? Dans ce cas, on fait totalement abstraction de tout ce qui est préoccupant pendant ces cinq années. Les personnes qui n’ont pas l’environnement « à cœur » pourraient sauter sur une telle occasion.

L’autre aspect qui m’inquiète, c’est que cinq années représentent une longue période dans la vie d’une rivière ou de tout autre endroit, et je m’interroge quant à la fréquence de l’examen. Cet aspect nous préoccupe.

J’aurais préféré avoir l’assurance que des choses se produisent pendant la période quinquennale, de façon à ce que rien n’échappe au comité pendant ce laps de temps. Par conséquent, oui, cet aspect nous préoccupe.

**M. Green :** Il est rassurant de savoir qu’il y aura un examen; c’est mieux que de ne pas avoir d’examen du tout. Je suis d’accord avec M. Wood sur le fait que beaucoup de choses peuvent se produire en cinq ans. Nous surveillerons la situation de près en espérant que nous ayons une incidence positive sur l’examen.

**Le sénateur Milne :** Lorsque les fonctionnaires sont venus témoigner, M. Osbaldeston a affirmé que, de toute façon, le gouvernement ne dispose pas de l’effectif pour mener à bien ce travail. Actuellement, des évaluations ont lieu s’il y a des plaintes et, dans l’avenir, cela devra également être le cas. Quelle sera la différence?

**M. Mattson :** C’est une excellente question, et elle va au cœur du problème dans le cas présent. Nos groupes, les organismes sans but lucratif et les organismes caritatifs ne disposent également pas des ressources humaines qui leur permettraient d’accomplir tout ce travail. À l’évidence, certaines personnes ont intérêt à ce que ces projets se réalisent — les promoteurs.

Par conséquent, nous sommes inquiets lorsque le gouvernement affirme qu’il n’a pas les ressources nécessaires pour faire son travail. Il y a 120 ans, nous avons confié cette responsabilité au gouvernement en vertu du droit issu de la common law et de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Il a été décevant pour nous d’entendre M. Osbaldeston, qui est un homme exceptionnel et brillant, nous dire qu’il n’a pas la capacité de donner du sens et du poids à la Loi sur la protection des eaux navigables. C’était un constat d’échec. Puis, le fait de penser que la solution consiste à contraindre le public à rester informé, à revenir dans cinq ans et à assister à ces séances où chacun de nous défendra les rivières et les ruisseaux qu’il connaît ou qui font l’objet de plaintes revient à perdre ce droit et ce processus démocratiques. Il s’agit d’un échec de notre gouvernement.

It is a telling point when Mr. Osbaldeston says that. Perhaps that might be part of the path to a solution to this problem.

**Senator Milne:** A final point, Mr. Green; I am your senator as I live in Peel County too. Where is this dam that was built in 1825 on the Credit River?

**Mr. Green:** It is in Georgetown.

**Senator Milne:** This is where our former colleague, a former member of Parliament, has a hydro dam across there, and he will not allow people to go around.

**Mr. Green:** It is his own private property. I understand that. I would not want people going through my backyard. I do not contest that.

**Senator Milne:** The problem is, for those of you who do not know, if you have to portage around a dam such as that, it is one concession road up, one concession road over and one concession road back to the river. It is a long portage, rather than a 15-foot lift over the dam.

**Mr. Green:** Senator, I would encourage you to join us on the Canoe the Credit event on May 24.

**Senator Milne:** My knees will not take canoeing anymore, unfortunately. I would have to send my son in his kayak.

**Mr. Wood:** Senator, ORCKA initiated the court case back in 1978 to deal with that particular issue. I was there at the time and one of the people who attended and witnessed this.

**Senator Milne:** That former MP was a strong conservationist, too — green all the way.

**Mr. Wood:** Yes, he was. Having been the northwest education supervisor for the Metro Toronto and Region Conservation Authority, I was in an awkward spot. The point is that it was grandfathered. It pre-existed, and we have to live with it now. All our paddlers have to go up and around. It did interrupt that waterway; it put an obstruction there that, in effect, divided it almost in two.

Picture this: You paddle downstream and come to a dam; you either walk the concession road — 1.8 miles for each one — or paddle all the way back up to get back out. That is some paddling.

**The Chair:** Start a little business and give them a hand.

**Mr. Wood:** Some people do down there.

**Senator St. Germain:** Most of what I wanted to ask has been asked and the comments have been made.

My father was a Metis trapper, and his economy disappeared in front of him because of drainage of swamps and sloughs and so on. I know what we are speaking about.

Les propos de M. Osbaldeston sont éloquentes. Peut-être que cela pourrait constituer un pas vers une solution à ce problème.

**Le sénateur Milne :** Un dernier point, monsieur Green; je suis le sénateur qui vous représente, car je vis également dans le comté de Peel. Où se trouve le barrage qui a été construit en 1825 sur la rivière Credit?

**M. Green :** Il est à Georgetown.

**Le sénateur Milne :** C'est à cet endroit que notre ancien collègue, ex-parlementaire, a fait construire un barrage hydroélectrique, et il ne permet pas aux gens de s'en approcher.

**M. Green :** C'est sa propriété privée. Je comprends cela. Je ne voudrais pas non plus que des gens mettent les pieds sur mon terrain. Je ne conteste pas cela.

**Le sénateur Milne :** Le problème, pour ceux qui ne le sauraient pas, c'est que, si on doit faire du portage pour contourner un barrage semblable, on doit prendre un rang, puis un autre et encore une autre pour revenir à la rivière. Il faut faire un long portage plutôt que de soulever l'embarcation 15 pieds au-dessus du barrage.

**M. Green :** Madame le sénateur, je vous inviterais à vous joindre à nous pour participer à l'activité de canoë sur la rivière Credit qui aura lieu le 24 mai.

**Le sénateur Milne :** Malheureusement, mes genoux ne me permettent plus de faire du canoë. Je devrais envoyer mon fils et son kayak.

**M. Wood :** Madame le sénateur, l'ORCKA a porté cette affaire devant les tribunaux en 1978. J'étais là à l'époque, et je faisais partie des gens qui ont assisté à la procédure et qui en ont été témoins.

**Le sénateur Milne :** Cet ancien député était lui aussi un très grand défenseur de l'environnement — on ne peut plus vert.

**M. Wood :** Oui, c'est exact. Comme j'étais le responsable des services éducatifs du Nord-Ouest à l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, je me trouvais dans une position délicate. Le fait est qu'il s'agissait d'un droit acquis. Il existait avant, et nous devons maintenant composer avec cela. Tous les payeurs doivent contourner le barrage. Il obstrue ce cours d'eau; il constitue un obstacle qui, pour ainsi dire, sépare presque la rivière en deux.

Imaginez la scène : vous payez en aval et arrivez devant un barrage; vous pouvez soit passer par les rangs — soit 1,8 mille par rang — ou remonter la rivière en payant pour revenir au point de départ. C'est du sport.

**Le président :** Créez une petite entreprise et aidez-les.

**M. Wood :** C'est ce que certaines personnes font là-bas.

**Le sénateur St. Germain :** La plupart des questions que je voulais poser l'ont été, et j'ai entendu la plupart des commentaires que je souhaitais faire.

Mon père était un trappeur métis, et il a vu disparaître son moyen de subsistance en raison du drainage des marais, des marécages, et cetera. Je sais de quoi il retourne.

I am sorry that you took offence to what Senator Neufeld said, Mr. Green, because there is a difference. When you live on a ranch such as I have, you do not waste water; water is similar to gold.

In the city, my grandchildren stand in the shower for an hour. There is a big difference. If you do not recognize that difference, we are in deep trouble. If we do not change the situation in urban areas, we will not be able to live like we have been living. There will be deterioration.

I am concerned, as well. A practical aspect exists, and how do you square the circle?

My biggest concern is what Mr. Mattson brought up: the change from a right to a privilege. Lawyers are at the table. You made reference to the Kennedys; they virtually annihilated the United States with blacktop and so on, and then they want us to be their backyard.

Is this change of a right to a privilege that important? If you were to recommend changes that would change it back to a privilege, could you recommend to us how to do that and put it into the record?

**The Chair:** They say that it has gone from a right to a privilege.

**Senator St. Germain:** Okay, just the opposite.

**Mr. Mattson:** Yes; it would be simple. On the one hand, they could change the Canadian Environmental Assessment Act regulation that requires decisions made by the minister under the Navigable Waters Protection Act from having to undergo an environmental assessment.

I would not recommend that, but that would be the easiest way. It is still a right, and the minister has to make the decision and is responsible for exempting these projects. However, it does not need to undergo an environmental assessment because the regulation under the Canadian Environmental Assessment Act, which requires the environmental assessment, needs to be amended. Many decisions of ministers at the federal level are exempt from environmental assessments. That would be the easiest way.

Therefore, take section 5.1(1) out of the NWPA; leave it with the elected representatives who exempt the citizen's right to navigate, and you have basically the opportunity to act — because of the economic problem, because of specific programs that the politicians believe have already been well documented and are in the public interest — and to let those go forward without the time period.

However, to take away the right — that people have the right and the minister has to take it away — is a whole different thing. We are a charity. We try to give meaning and force to laws. One of the most difficult things to do is to get into the senior management of government and understand what they are doing. They have so much to do, and we just cannot keep up with that. Therefore, the idea that we would be able to be notified, or be on

Je suis désolé que les propos du sénateur Neufeld vous aient offensé, monsieur Green, car il y a une différence. Lorsqu'on vit sur un ranch comme je l'ai fait, on ne gaspille pas l'eau; l'eau est aussi précieuse que l'or.

En ville, mes petits-enfants restent sous la douche pendant une heure. La différence est énorme. Si on ne voit pas cette différence, nous avons de graves ennuis. Si nous ne changeons pas la situation dans les zones urbaines, nous ne pourrions plus vivre comme nous l'avons toujours fait. Il y aura une détérioration.

Je suis également préoccupé. Cette question comporte un aspect pratique, mais comment résoudre la quadrature du cercle?

Ce qui m'inquiète le plus, c'est le point que M. Mattson a soulevé : le fait que l'on passe d'un droit à un privilège. Les avocats sont prêts à négocier. Vous avez fait mention des Kennedy; ils ont asphalté pratiquement tout le territoire des États-Unis, et maintenant, ils veulent que le Canada soit leur jardin.

Le fait de remplacer un droit par un privilège est-il si important? Si vous deviez recommander des changements qui permettraient de revenir à un privilège, pourriez-vous nous suggérer une façon d'y parvenir pour qu'elle figure dans le compte rendu?

**Le président :** Ils soutiennent qu'on est passé d'un droit à un privilège.

**Le sénateur St. Germain :** Bien sûr, c'est le contraire.

**M. Mattson :** Oui, ce serait simple. D'une part, on pourrait modifier la disposition de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale qui prévoit que les décisions prises par le ministre aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Je ne recommanderais pas cette option, mais ce serait le moyen le plus facile. C'est toujours un droit, et le ministre doit prendre la décision, et c'est lui qui se charge d'exempter les projets des formalités administratives. Toutefois, la décision n'a pas besoin de faire l'objet d'une évaluation environnementale parce que la disposition de la Loi sur la protection des eaux navigables, celle qui exige la tenue d'une évaluation environnementale, doit être modifiée. Nombre de décisions prises par des ministres fédéraux ne s'accompagnent pas d'une évaluation environnementale. Ce serait le moyen le plus facile.

Par conséquent, enlevez le paragraphe 5.1(1) de la LPEN; si on laisse aux élus le soin de décider si le citoyen est privé de son droit de naviguer, on a essentiellement la possibilité d'agir — en raison de la crise économique ou parce que les programmes sont, selon les politiciens, déjà bien documentés et dans l'intérêt du public — et de laisser ces projets aller de l'avant sans qu'on ait à tenir compte du délai prévu.

Toutefois, le fait de priver des gens de leur droit — ils ont le droit, et le ministre doit le leur retirer — est une tout autre chose. Nous sommes un organisme caritatif. Nous essayons de donner du sens et du poids aux lois. L'une des choses les plus difficiles à faire, c'est de réussir à approcher les hauts fonctionnaires du gouvernement pour comprendre ce qu'ils font. Ils ont tellement de travail à faire, et nous ne pouvons tout simplement pas suivre la

watch or do our due diligence on these projects that would be exempt, is not workable from the grassroots level. We do not have the workforce. We look to government to do that.

**Ms. Tully:** Mr. Mattson gave some specific recommendations about what could be done to rectify this. I want to address this issue of enjoying rivers and urban versus rural because I think I might come from a different perspective than the other people here.

My family are all dairy farmers, but I grew up in Oshawa. I do not speak from a place where I enjoyed Canada's rivers growing up. I did not get into a canoe until I was 22. I grew up in a place where I could not swim at the beach in Oshawa safely; I could not fish or paddle the Oshawa Creek, which used to be the Oshawa River.

I am not talking necessarily about protecting just the remote areas of Canada. I am talking about places such as the Don River, which is in the heart of Toronto, which is only navigable one day a year because of development decisions that have been made that can be fixed. Because of the changes to this legislation, I do not think I will ever see the Don River restored in the neighbourhood, in the community where I live. That is what I am talking about.

It will be considered a minor water because the right or ability to navigate has been lost. We are not just talking about protecting what we have left; we are talking about winning back what we have lost — places such as the Don River and the Humber River.

We are begging you to help us protect the urban areas where we live, not just the rural areas where other people live. I wanted to clarify that.

**Senator Peterson:** One of the major issues seems to be the definition of “navigable waters.” The officials told us that one of the reasons they want to do this is to eliminate the backlog of applications and to stop the flow. It is not just a static thing; they have 2,500 now, but more come in each month. They also say that they have not developed a template or defined what that is. Do you think your group would be asked to be a part of that? Is there any chance of common ground here?

**Mr. Green:** Let me start by saying that that does not rectify the point that Mr. Mattson made so eloquently, that it changes it from a right to a privilege. Given that that has already happened, if we have a chance to define what our privilege is to be, that is something we would be interested in doing. It does not change the fact that the fundamental shift from a right to a privilege has occurred.

cadence. Par conséquent, l'idée selon laquelle nous serions en mesure de rester informés, d'assurer un suivi ou d'examiner très attentivement les projets qui feraient l'objet d'une exemption n'est pas réalisable à l'échelon communautaire. Nous n'avons pas l'effectif pour mener à bien cette tâche. Nous attendons du gouvernement qu'il s'acquitte de cette responsabilité.

**Mme Tully :** M. Mattson a formulé des recommandations précises sur les mesures qui pourraient être prises pour régler le problème. Je souhaite aborder la question de la possibilité de profiter des rivières et de la comparaison entre la ville et la campagne parce que je crois que j'ai peut-être grandi dans un milieu différent de celui qu'ont connu les autres personnes ici présentes.

Ma famille se compose de producteurs laitiers, mais j'ai grandi à Oshawa. Il ne s'agit pas d'un endroit où j'ai pu profiter des rivières du Canada pendant mon enfance. J'ai monté pour la première fois dans un canoë à l'âge de 22 ans. J'ai grandi dans un endroit où je ne pouvais pas me baigner en toute sécurité à la plage à Oshawa; je ne pouvais pas pêcher ni pagayer dans le ruisseau Oshawa, l'ancienne rivière Oshawa.

Je ne parle pas nécessairement de ne protéger que les cours d'eau des régions éloignées du Canada. Je parle d'endroits comme la rivière Don, qui est au cœur de Toronto et qui n'est navigable qu'un jour par année en raison de décisions en matière d'aménagement qui ne peuvent être modifiées. Compte tenu des changements qu'on entend apporter à la loi, je crois qu'on ne pourra plus jamais utiliser la rivière Don dans le quartier où j'habite. C'est de cela que je parle.

Cette rivière sera considérée comme un cours d'eau mineur, car le droit ou la possibilité d'y naviguer a été perdu. Nous parlons non seulement de protéger ce qui nous reste, mais également de regagner ce que nous avons perdu — des endroits comme la rivière Don et la rivière Humber.

Nous vous supplions de nous aider à protéger les milieux urbains où nous vivons, et non seulement les milieux ruraux où d'autres personnes vivent. Je voulais seulement clarifier ce point.

**Le sénateur Peterson :** L'une des principales préoccupations semble être la définition d'« eaux navigables ». Les fonctionnaires nous ont dit qu'ils souhaitaient apporter ces modifications entre autres pour éliminer le retard dans le traitement des demandes et pour stopper le flot de demandes. Il ne s'agit pas seulement d'un nombre statique : l'arriéré est actuellement de 2 500 demandes, mais ils en reçoivent davantage chaque mois. Ils ont également mentionné qu'ils n'avaient pas encore mis au point un modèle ni trouvé de définition. Croyez-vous que l'on demandera à votre groupe de participer à ce processus? Y a-t-il la moindre chance que l'on trouve un terrain d'entente?

**M. Green :** Laissez-moi d'abord vous dire que cela ne règle en rien la situation qu'a expliquée de façon si éloquente M. Mattson, soit le passage d'un droit à un privilège. Étant donné que les dés ont déjà été jetés, si nous avons la possibilité de définir en quoi consiste notre privilège, nous serions intéressés à le faire. Une telle démarche ne change toutefois rien au fait que, fondamentalement, nous sommes passés d'un droit à un privilège.

**Senator Peterson:** I understand that, but the bill has already passed. I am trying to help you along here as we move forward.

Mr. Green, you said that you understand that with navigable waters you have to build culverts and bridges where necessary. How would you define that? How big does this structure have to be? Do you sit in the canoe? Can you bend down or do you have to be standing up?

**Mr. Green:** You need to be able to paddle your canoe through it, and usually you sit when you paddle a canoe, although sometimes you crouch to get under a branch. That would be pretty straightforward.

Portage is a part of navigation. The portage is lost in the example I gave of the Credit River where the river is severed. If you do not look at it carefully and do not have the portage, then you start to slice up the public aqueous highways.

**Senator Peterson:** I asked because in Saskatchewan a mining company was required to build a structure large enough for a person to stand up in a canoe and go through. Is that reasonable?

**Mr. Green:** It might be, taking into consideration changing water levels.

**Senator Peterson:** That was a major structure, and they won an award for it because it was so elaborate.

**Mr. Wood:** Having been in that situation, if you are going through a culvert and you sit down, sometimes there is no flow, so how do you get your paddle over the side and push it through without standing up? I can tell you that the organization that Mr. Alexander represents has a whole discipline called poling where everyone stands in the canoe. That is a traditional style of paddling in New Brunswick and Nova Scotia.

I wanted you to understand that in many instances, even now, we teach poling as a discipline, so people are standing up.

**Mr. Alexander:** I have a comment on your question about common ground. On a definition, if we were to sit down and have an open, transparent discussion about such a definition, I have complete faith that we would be able to come to some common ground on the definition with my organization.

**The Chair:** You should keep in touch with the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are not elected representatives, but we are here and open-minded.

**Senator Adams:** We have many rivers and creeks in Nunavut. We are also concerned about navigable water. In the old days, we used the sun, the skies, the moon, the snow and the wind. That is what we used to do in the old days.

**Le sénateur Peterson :** Je comprends cela, mais le projet de loi a déjà été adopté. Je tente de vous aider pour la suite des choses.

Monsieur Green, vous dites comprendre que, dans le cas des eaux navigables, on doit construire des ponceaux et des ponts où c'est nécessaire. Comment définissez-vous ce genre de structures? Quelle taille doivent-elles avoir? Restez-vous assis dans le canoë? Pouvez-vous vous pencher ou devez-vous rester debout?

**M. Green :** On doit être capable de pagayer en passant sous ce type de structure, et, habituellement, on reste assis dans un canoë, quoique, parfois, on se penche pour éviter une branche. C'est plutôt simple.

Le portage fait partie de la navigation. Dans l'exemple que j'ai donné, la rivière Credit, il est impossible de faire du portage, car la rivière est bloquée. Si on n'accorde pas une attention particulière à cet aspect et qu'il est impossible de faire du portage, cela revient à scinder les grands cours d'eau publics.

**Le sénateur Peterson :** J'ai posé cette question parce que, en Saskatchewan, une société minière devait construire une structure assez large pour qu'une personne puisse se tenir debout dans un canoë et la traverser. Est-ce raisonnable?

**M. Green :** Il se peut bien, compte tenu de la fluctuation du niveau des eaux.

**Le sénateur Peterson :** Il s'agissait d'une structure importante, et cette société a remporté un prix parce qu'il s'agissait d'un ouvrage très bien conçu.

**M. Wood :** Comme j'ai déjà vécu ce genre de situation, je peux vous dire que, lorsqu'on passe sous un ponceau et qu'on reste assis, il n'y a parfois aucun courant, alors comment fait-on pour se pousser avec la pagaie sans se tenir debout? L'organisme que M. Alexander représente utilise une méthode appelée la poussée, où tous les pagayeurs se tiennent debout dans le canoë. Il s'agit d'une forme traditionnelle de pagayage qu'on utilise au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

Je voulais vous expliquer que, dans bien des cas, même dans le cas présent, nous enseignons la méthode de la poussée pour que les gens puissent se tenir debout.

**M. Alexander :** J'ai un commentaire à faire en ce qui concerne votre question qui portait sur le terrain d'entente. Pour ce qui est de la définition, si nous pouvions avoir une discussion ouverte et transparente au sujet de la définition, je suis persuadé que nous pourrions nous entendre sur une définition, du moins en ce qui concerne mon organisme.

**Le président :** Vous devriez rester en contact avec le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous ne sommes pas des élus, mais nous sommes à l'écoute et nous sommes ouverts d'esprit.

**Le sénateur Adams :** Le Nunavut compte un grand nombre de rivières et de ruisseaux. Nous nous préoccupons également des eaux navigables. Dans le passé, nous utilisions le soleil, le ciel, la lune, la neige et le vent. C'est ce que nous faisons dans le passé.

I have been involved with some of the construction. We have a short season up in the Arctic. It is the time of the year now and for another couple of months that construction will start, and they will build a road or something similar. We have to come to Ottawa to seek approval to build across a creek. Sometimes it takes two months to get the answer.

Where I live, between now and two more months, the rivers will start running and a large amount of water flows in the rivers in the spring time. Around September, there is no more flow. What can you do? If you are canoeing, sometimes rivers can go a different way. Which one will be navigable water? You want to go through a creek, but you could be end up going the wrong way because the one that you want to go on ran dry. Then you have to go down to another place or go through the lake to get into the other river again. I know you people are concerned.

My concern is for those who live in northern communities, or anywhere in Canada, especially where there are many mammals and people trapping near the creeks and so on. How will those people who trap mink, for example, be affected?

Also, people sometimes stop to fish when they are paddling on the river. If it is a place you cannot go anymore, how much are we able to reduce the number of fish if the creek is not a navigable river?

About four or five years ago here on the committee, we passed Bill C-5 related to species at risk. It came to us here in the committee. We passed that bill, and now we have polar bear hunters, big game hunters and the guiding community concerned. Now we have no more permits to bring polar bear hunters into the community. Now we have more polar bears than before, and the government has said that it is a species at risk because of climate change, and Americans are not coming anymore. The Americans have a policy on polar bear hunting, so they are not coming anymore. One polar bear for an Inuk guide hunter is worth about \$30,000. One community member said that, the year before, he had 11 big game hunters with polar bear licences.

**The Chair:** Senator Adams, I have a dilemma: You have been going for three minutes with no question. I do not think you have a question.

**Senator Adams:** I am talking about water, and people are hurt too. We have Mr. Wood teaching people in the Cree language as a guide. We have a mother tongue, too. I think that is a good thing.

**Mr. Wood:** I will address that, if you would like.

We have a contact, Mr. Maheengun Shawanda, our Native person liaison working out of the Great Lakes Cultural Camps in Sault Ste. Marie. He has given us much input on behalf of the

J'ai participé à certains des travaux de construction. La belle saison est courte dans l'Arctique. C'est à ce moment-ci de l'année que les travaux de construction commencent; cela durera deux ou trois mois, et on construira une route ou quelque chose de semblable. Nous devons venir à Ottawa pour obtenir l'approbation de construire une structure qui enjambe un ruisseau. Parfois, nous devons attendre deux mois avant d'obtenir une réponse.

Où je vis, pendant les deux prochains mois, les rivières commenceront à couler, et leur débit est très élevé au printemps. Vers septembre, il n'y a plus d'eau qui coule. Que peut-on faire? Si on fait du canoë, il arrive que des rivières prennent un autre cours. Lesquelles pourront être considérées comme des eaux navigables? On veut se rendre jusqu'à un ruisseau, mais on pourrait finir par aller dans le mauvais sens parce que le ruisseau qu'on souhaitait rejoindre s'est asséché. On doit alors se rendre à un autre endroit ou passer par le lac pour revenir à l'autre rivière. Je sais que vous êtes préoccupés.

Je m'inquiète pour ceux qui vivent dans des collectivités du Nord ou ailleurs au Canada, particulièrement aux endroits où se trouvent de nombreux mammifères et des personnes qui font du trappage près des ruisseaux et d'autres cours d'eau. Dans quelle mesure les personnes qui font du trappage de vison, par exemple, seront-elles touchées?

En outre, les gens s'arrêtent parfois pour pêcher lorsqu'ils pagaient dans la rivière. Or, si on ne peut plus utiliser un cours d'eau, si le ruisseau n'est plus considéré comme un cours d'eau navigable, jusqu'à quel point pouvons-nous réduire le nombre de poissons qui s'y trouvent?

Il y a environ quatre ou cinq ans, le comité a adopté le projet de loi C-5 qui portait sur les espèces en péril. Il avait été déposé au comité. Nous l'avons adopté, et, maintenant, les chasseurs d'ours polaires et de gros gibiers ainsi que l'ensemble des guides expriment des craintes. Maintenant, on ne délivre plus de permis pour attirer les chasseurs d'ours polaires dans la collectivité. Il y a maintenant plus d'ours polaires qu'auparavant, et le gouvernement soutient qu'il s'agit d'une espèce en péril en raison des changements climatiques, et les Américains ne viennent plus dans le Nord. Les États-Unis ont adopté une politique à l'égard de la chasse à l'ours polaire, de sorte que les Américains ne viennent plus. Pour un guide de chasse inuit, un ours polaire vaut environ 30 000 \$. L'un des guides a affirmé que, l'an dernier, il s'est occupé de 11 chasseurs de gros gibiers qui détenaient un permis de chasse à l'ours polaire.

**Le président :** Sénateur Adams, vous me voyez perplexe : vous parlez depuis trois minutes sans avoir posé de question. Je ne crois pas que vous ayez une question à poser.

**Le sénateur Adams :** Je parle de l'eau, et les gens en subissent également les conséquences. Dans le cadre de ses fonctions de guide, M. Wood enseigne aux gens en langue crie. Nous avons aussi une langue maternelle. Je crois que c'est une bonne chose.

**M. Wood :** Je vais répondre à cela, si vous le voulez bien.

Nous avons un intermédiaire autochtone, M. Maheengun Shawanda, qui travaille aux Great Lakes Cultural Camps, à Sault Ste. Marie. Il nous a donné beaucoup d'information au nom

Native communities, Nishnawbe-Aski through to the Cree. His input is in our report here. He is quite concerned about the very people you were talking about because as we fish — and we do fish along those rivers — the fish are decreasing too. Not only that, but when you have to consult a table for mercury content before you can fish because you may be poisoning your clients, that is what I was referring to as a degradation of the water itself. I think that is also what you were referring to, senator; and, yes, we are sympathetic to that point.

**Senator Sibbeston:** I will take the same approach as Senator Adams: This is not so much a question as a statement. I find it good that organizations such as yours canoe the lakes and enjoy canoeing and the wilderness. It is as though you are in tune with Aboriginal people who did this as a way of life for centuries.

It is interesting in the sense that you enjoy canoeing and so forth. With the Native people who have done this for a living for so long, such as my grandfather and so forth, canoeing and using rivers as a way of life is hard work, especially going up the river. They used to track and pull canoes and scows up the rivers. I remember my uncle saying that when they got a two-horsepower outboard motor, they thought they were raising hell in the country. It was a big upgrade.

Native people now use technology to go into wilderness areas. Last summer, I had the privilege of going with my cousin, with a jet boat, up the Nahanni River. Therefore, now, maybe because we come from that pretty difficult way of life, we take on technology and use jet boats to go into areas that are really remote and difficult to get to. However, we see hundreds and maybe even thousands of people that come to the North to enjoy paddling, enjoy the rivers that we have there.

While many Native people respect and want that way of life to continue, others, particularly as kids get educated, want some development and job opportunities. Therefore, this conflict exists in the North where some people really want the North to remain the way it is, and others realize changes must occur and development is likely.

Some of us are in conflict with organizations, such as the Canadian Parks and Wilderness Society, CPAWS, who look at the North as a big park, and, if they had it their way, they would just have the whole North as a park where nothing is ever done. Then the question arises of what people do. How will Aboriginal people, particularly those who become educated, make a living? Some development is needed.

des collectivités autochtones, des Nishnawbe-Aski aux Cris. Ses commentaires figurent dans notre rapport. Il est plutôt inquiet au sujet des personnes dont vous parliez parce que nous avons constaté que, lorsque nous pêchons — et nous pêchons effectivement dans ces rivières —, les populations de poissons sont également en déclin. De plus, on doit consulter un tableau indiquant la teneur en mercure des poissons avant de les pêcher parce qu'on pourrait empoisonner les clients, et c'est ce à quoi je faisais allusion lorsque je parlais de la détérioration de la qualité de l'eau. Je crois que c'est également de cela que vous parliez, monsieur le sénateur, et, oui, nous sommes sensibles à cette question.

**Le sénateur Sibbeston :** Je vais recourir à la même approche que le sénateur Adams : il ne s'agit pas tant d'une question que d'une déclaration. Je trouve qu'il est bien que les membres d'organismes tels que le vôtre fassent du canoë sur les lacs et profitent de ce type d'activités et de la nature. Il semblerait que vous êtes au diapason des Autochtones qui ont pratiqué ce mode de vie pendant des siècles.

C'est intéressant, car vous aimez le canotage et tout ce qui est lié à cette activité. Pour les Autochtones qui utilisent depuis si longtemps ce type d'embarcation pour assurer leur subsistance, comme mon grand-père et ses ancêtres l'ont fait, naviguer les rivières en canoë est un mode de vie exigeant, surtout lorsqu'on remonte la rivière. Ils tiraient et poussaient les canoës et les chalands pour remonter les rivières. Je me souviens que mon oncle disait que, lorsqu'il a acheté un moteur hors-bord de deux chevaux, c'était toute une révolution. C'était une grande amélioration.

De nos jours, les Autochtones se servent de la technologie pour se rendre dans des endroits reculés. L'été dernier, j'ai eu le privilège de remonter la rivière Nahanni avec mon cousin sur un bateau à propulsion. Par conséquent, peut-être parce que nous avons eu par le passé un mode de vie très difficile, nous recourons à la technologie et utilisons des bateaux à propulsion pour nous rendre dans des endroits qui sont vraiment isolés, donc difficiles à atteindre. Toutefois, nous voyons des centaines et même des milliers de personnes qui viennent dans le Nord pour payer et profiter des rivières qui s'y trouvent.

Bien que nombre d'Autochtones respectent ce mode de vie et souhaitent qu'il se perpétue, d'autres, et plus particulièrement les jeunes qui sont plus instruits, veulent que les choses évoluent et qu'il y ait des possibilités d'emploi. Par conséquent, il y a un conflit dans le Nord, car certaines personnes souhaitent réellement que le Nord demeure tel qu'il a toujours été, alors que d'autres prennent conscience du fait que des changements doivent avoir lieu et que le progrès est probablement inévitable.

Certains d'entre nous sont en conflit avec des organismes, comme la Société pour la nature et les parcs du Canada, la SNAP, qui considèrent le Nord comme un grand parc, et, s'ils pouvaient faire comme ils l'entendent, ils feraient de tout le Nord un parc où rien n'est transformé. Il convient alors de se demander ce que les gens peuvent faire. Comment les Autochtones, particulièrement ceux qui sont instruits, peuvent-ils gagner leur vie? Il doit y avoir des changements.

I totally respect your organizations. You are relevant for the South because the South needs people such as you. However, in the North, this is not an issue. Very little development has taken place, and all the rivers and creeks are still good. At the moment, where I live in Fort Simpson, Northwest Territories, the Mackenzie River and Liard River are on the verge of going out. Even the Nahanni is just beginning to go out. We feel fortunate that we have all of these.

**Mr. Mattson:** Thank you for those comments. The old Navigable Waters Protection Act had a process where the types of things you are speaking of and the types of processes to deal with those conflicts could be dealt with if it had been given meaning and force.

Let us use snowmobiling as an example. Up in the North, we have a new Moose river keeper, who is Cree. I spent three weeks up there in February. The only way to get around is on the rivers on your snowmobile. You cannot go through the woods; no roads exist. Therefore, if you build a dam, who will receive notice of when it will overflow or when they will let the water through? That has to get out to the people. Many of the trapping and hunting lines have been there for years. You have to get that information out. Is there someone out there who is at risk?

The old process let do you that. They had to notify the community — maybe in the paper — and they would perhaps say, “Hey, that is our old road. We only have water for two months of the year. We use that river as a very important link because we do not have roads.” If you are thinking of building a road, for example, or a causeway or a bridge or allow someone to portage, those were the types of issues your community would have input in under the old situation.

Now, you may not even know what is happening, and when it does happen, it might be too late. The CPAWS had their chance to speak in the old process. It did not mean they got their way, but they had the opportunity to participate, as did the community and everyone. Under the new process, you may not have that chance to really bring that local flavour to the debate.

**The Chair:** Thank you for that. Maybe you will be soon sending BlackBerry's to all those people.

**Mr. Mattson:** I am trying.

**The Chair:** The next committee is agitating behind me. I still have one questioner left, but I would like to correct something. Earlier, I indicated that we are not elected; we are senators. However, a unique elected senator is here: Senator Brown. He has a question. Can you keep it pretty succinct?

**Senator Brown:** I think I can. Thanks for coming. The objections seem to be an objection by omission of what is not in the bill as opposed to what is. The bill is, after all, an act to

Je respecte tout à fait vos organismes. Votre mandat est pertinent dans le Sud parce que les gens d'ici ont besoin de gens tels que vous. Toutefois, dans le Nord, les préoccupations sont autres. Il y a très peu d'infrastructures, et les rivières et les ruisseaux sont toujours intacts. À l'heure actuelle, où je vis, à Fort Simpson, dans les Territoires du Nord-Ouest, la rivière Mackenzie et la rivière Liard sont sur le point de sortir de leur lit. Même la rivière Nahanni commence tout juste à déborder. Nous nous estimons chanceux d'avoir toutes ces ressources naturelles.

**M. Mattson :** Je vous remercie de ces commentaires. L'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables prévoyait un mécanisme grâce auquel on aurait pu régler le type de chose dont vous parlez et recourir à divers processus pour résoudre ces conflits, du moins si on lui avait accordé du sens et du poids.

Prenons l'exemple des motoneiges. Dans le Nord, la rivière Moose a un nouveau gardien, qui est cri. J'ai passé trois semaines là-bas en février. La seule façon de se déplacer est de circuler à motoneige sur les rivières gelées. On ne peut passer à travers les bois; aucune route n'existe. Par conséquent, si on construisait un barrage, qui serait informé de la date à laquelle on inonderait les terres ou de celle à laquelle il serait mis en fonction? Ce genre de renseignement doit être communiqué aux gens. Nombre des zones de trappage et de chasse existent depuis des années. On doit diffuser ces renseignements. Y a-t-il des personnes qui courent un risque?

C'est ce que l'ancienne loi prévoyait. Le gouvernement devait aviser la population — peut-être dans les journaux —, et les personnes concernées pouvaient dire : « Hé, c'est notre vieille route. Les rivières ne coulent que deux mois par année. Nous considérons cette rivière comme une voie très importante parce que nous n'avons pas de route. » Lorsqu'on prévoit construire une route, par exemple, une chaussée ou un pont ou qu'on permet à une personne de faire du portage, la population en serait informée sous le régime de l'ancienne loi.

Maintenant, on pourrait ignorer totalement ce qui est en train de se produire, et, lorsque le projet se concrétise, il pourrait être trop tard. La SNAP avait la possibilité de s'exprimer dans le cadre de l'ancien processus. Cela ne signifie pas qu'elle avait toujours gain de cause, mais elle avait au moins l'occasion de participer à la démarche, tout comme la collectivité et la population en général. Dans le cadre du nouveau processus, il se pourrait bien que la population locale n'ait pas vraiment la possibilité d'avoir voix au chapitre.

**Le président :** Je vous remercie. Peut-être que vous enverrez bientôt des BlackBerry à toutes ces personnes.

**M. Mattson :** J'essaie.

**Le président :** Le prochain comité s'impatiente derrière moi. Il reste encore un autre intervenant, mais j'aimerais d'abord apporter une précision. Plus tôt, j'ai affirmé que nous n'étions pas élus; nous sommes des sénateurs. Toutefois, il y a un sénateur élu ici : le sénateur Brown. Il a une question à poser. Pourriez-vous être bref?

**Le sénateur Brown :** Je crois bien. Je vous remercie d'être venus. Les objections semblent porter sur ce qui est absent du projet de loi par rapport à ce qui y figure. Le projet de loi est,

protect navigable waters. We have 15 pages of things that a contractor or anyone else cannot do without either notice, or if they do them, they are subject to a much bigger penalty than under the old act. It was \$5,000. Now, it is \$50,000 per day.

I just wanted to point out that it seems, when you ask for something to be done by the minister, I do not know of a minister in the government that could handle this by himself. Senator Neufeld pointed out that British Columbia has 300,000 streams. I do not know how many this entire country has. It is incredible to think about how many there might be. I do not know how many construction projects will go on, either.

However, the system we had before was to act when a complaint was received, and I assume that is the way this one is now. I cannot imagine that every complaint will go directly to the minister. Many bureaucrats underneath the minister would be assigned to decide whether this should go to the minister.

If you do not get redress at the bureaucrat level, I would imagine there should be some way, or would be some way, to pass it up to the minister. Do you agree?

**Mr. Mattson:** Senator Brown, it is a good question. Does the minister or his staff have the resources to give the old act its meaning and force, or did they need this change because they were overwhelmed? However, that was never the reason given to change it because clearly they could have changed the Canadian Environmental Assessment Act to do that, to take many of those responsibilities and exempt some of these projects.

The act had worked, and every community, if their water flows would be changed — they would get more or less flow, they could not paddle up it, et cetera — each and every time, that community had the right to speak to the government that would give that right away to someone else to do something to their community. It is the responsibility of the federal government to ensure that law is given meaning and force.

As a federal government, we really need to ensure our systems have those rights and that these are worked out in the best interests of everyone and that those rights are protected.

That will not happen in the new act. It is as clear as section 5.1(1) says, that the decisions can be made without going to those people. That is new. That is not something that any other Western nation that we can find has. It is a power completely given to the executive committee, and we will stand alone in democracies who have taken away that right to navigate. That is why we are so irritated and why we are here today speaking on behalf of our constituents.

après tout, une loi sur la protection des eaux navigables. Une quinzaine de pages précisent ce qu'un entrepreneur ou qui que ce soit d'autre ne peut construire sans en aviser la population, et, si une personne réalise tout de même son projet, elle encourt une pénalité beaucoup plus élevée que celle qui était prévue dans l'ancienne loi. Avant, la pénalité était de 5 000 \$; maintenant, elle est de 50 000 \$ par jour.

Je voulais simplement souligner que, lorsque vous demandez que le ministre accomplisse une tâche en particulier, je ne connais aucun ministre du gouvernement qui pourrait effectuer seul ce travail. Le sénateur Neufeld a fait remarquer que la Colombie-Britannique compte 300 000 cours d'eau. J'ignore combien il y en a dans l'ensemble du pays. Il est stupéfiant de penser à combien il pourrait y en avoir. J'ignore également combien de projets de construction verront le jour.

Toutefois, le mécanisme qui existait avant consistait à agir lorsqu'une plainte était déposée, et je présume qu'il en sera de même sous le régime de la nouvelle loi. Je ne peux imaginer que chacune des plaintes sera adressée directement au ministre. Nombre de fonctionnaires qui relèvent du ministre se chargeraient de décider laquelle doit être transmise au ministre.

Si on n'obtenait pas gain de cause à l'échelon des fonctionnaires, je suppose qu'il faudrait qu'il y ait une façon, ou qu'on prévoirait une façon, de transmettre la plainte au ministre. Ne croyez-vous pas?

**M. Mattson :** Sénateur Brown, c'est une excellente question. Le ministre ou son personnel dispose-t-il de suffisamment de ressources pour donner sens et poids à l'ancienne loi, ou avait-il besoin de ses modifications parce qu'il était débordé? Toutefois, on n'a jamais invoqué ce motif pour justifier les changements apportés, car, à l'évidence, on aurait pu modifier la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale pour parvenir aux mêmes résultats, prendre nombre de ces responsabilités et prévoir des exemptions pour certains de ces projets.

La loi fonctionnait, et chacune des collectivités, si on prévoyait modifier le débit d'eau — il y aurait une augmentation ou une diminution du débit, on ne pourrait pas remonter la rivière en canoë, et cetera —, chaque fois, la collectivité avait le droit de s'adresser au gouvernement qui entendait céder à un tiers le droit de réaliser un projet dans la collectivité en question. Il est de la responsabilité du gouvernement fédéral de faire en sorte que la loi soit appliquée.

Le gouvernement fédéral doit réellement veiller à ce que les mécanismes en place prévoient de tels droits, à ce que ces mécanismes soient utilisés dans l'intérêt supérieur de tous et à ce que ces droits soient protégés.

Or, cela ne se produira pas dans le cadre de la nouvelle loi. Comme le mentionne clairement le paragraphe 5.1(1), les décisions pourront être prises sans que l'on soit tenu de consulter la population. Voilà qui est nouveau. Aucun autre pays occidental ne fonctionne de cette façon. Les décisions relèveront entièrement du pouvoir exécutif, et le Canada sera la seule démocratie à avoir retiré le droit de navigation. Voilà pourquoi nous sommes si contrariés, et voilà pourquoi nous sommes venus ici aujourd'hui pour parler au nom de nos membres.

**Senator Brown:** Under the old act, the maximum penalty was \$5,000. Now, it is \$50,000 per day. Under the \$5,000 penalty, anyone who wanted to obstruct or construct on the old streams could do so. I do not know how the Don River got to be non-navigable, but I imagine the penalty was \$5,000.

**The Chair:** You have heard Senator Brown's question. Ms. Tully, could you perhaps send us the response through the clerk? I really have to thank you very much. Two of our star questioners are not even here this morning, and we have gone right to the limit. Thank you very much. You can see that we are engaged in your debate.

(The committee adjourned.)

**Le sénateur Brown :** L'ancienne loi prévoyait une pénalité maximale de 5 000 \$. Maintenant, la pénalité est de 50 000 \$ par jour. Lorsque la pénalité était de 5 000 \$, quiconque souhaitait obstruer un cours d'eau ou y construire une structure le pouvait. J'ignore comment la rivière Don en est venue à être non navigable, mais je présume que l'auteur du projet s'est vu infliger une pénalité de 5 000 \$.

**Le président :** Vous avez entendu la question du sénateur Brown. Madame Tully, pourriez-vous faire parvenir la réponse à la greffière? Je tiens réellement à vous remercier. Deux de nos principaux intervenants ne sont même pas ici ce matin, et nous avons dépassé le temps prévu. Je vous remercie beaucoup. Vous pouvez constater que nous nous soucions de la cause que vous défendez.

(La séance est levée.)

---

**Tuesday, May 5, 2009**

*Transport Canada:*

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program;

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

**Tuesday, May 7, 2009**

*Canadian Rivers Network:*

Phil Green, Director.

*Paddle Canada:*

Richard Alexander, President.

*Lake Ontario Waterkeeper:*

Mark Mattson, President;

Krystyn Tully, Vice President.

*Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association:*

Jim Wood, Vice-President, Corporate Development.

**Le mardi 5 mai 2009**

*Transports Canada:*

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables;

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

**Le jeudi 7 mai 2009**

*Canadian Rivers Network:*

Phil Green, directeur.

*Pagaie Canada:*

Richard Alexander, président.

*Lake Ontario Waterkeeper:*

Mark Mattson, président;

Krystyn Tully, vice-présidente.

*Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association:*

Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*

Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

---

APPEARING

**Tuesday, May 5, 2009**

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of  
Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

**Tuesday, April 28, 2009**

*Sierra Club of Canada:*

Stephen Hazell, Executive Director.

*Canadian Parks and Wilderness Society:*

Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign.

*Canadian Wildlife Federation:*

Terri-Lee Reid, Conservation Researcher;

Leigh Edgar, Conservation Researcher.

*(Continued on previous page)*

COMPARAÎT

**Le mardi 5 mai 2009**

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des  
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

**Le mardi 28 avril 2009**

*Club Sierra du Canada:*

Stephen Hazell, directeur général.

*Société pour la nature et les parcs du Canada:*

Jay Morrison, président, Campagne Right to Paddle.

*Fédération canadienne de la faune:*

Terri-Lee Reid, chercheuse en conservation;

Leigh Edgar, chercheur en conservation.

*(Suite à la page précédente)*