

Senate



Sénat

Canada

Rapport sur projet de loi C-10, *Loi sur la protection des eaux navigables*

Neuvième rapport du
Comité sénatorial permanent de
l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles
juin 2009

Membres du comité:

Sénateur W. David Angus, président

Sénateur Willie Adams

Sénateur Tommy Banks

Sénateur Daniel Lang

Sénateur Pana Merchant

Sénateur Lorna Milne

Sénateur Grant Mitchell, vice-président

Sénateur Richard Neufeld

Sénateur Robert W. Peterson

Sénateur Nick G. Sibbeston

Sénateur Mira Spivak

Sénateur Gerry St. Germain

This report is also available in English

Information regarding the committee can be obtained through its website:

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

TABLE DES MATIÈRES

MEMBRES	I
ORDRE DE RENVOI	II
RÉSUMÉ	III
LISTE DES RECOMMANDATIONS	V
INTRODUCTION	1
CONTEXTE	3
PROGRAMME DE PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.....	3
PROCESSUS DE DEMANDE ET D'APPROBATION EN VERTU DE LA LÉGISLATION ANTÉRIEUREMENT EN VIGUEUR.....	3
OUVRAGES MINEURS.....	4
MODIFICATIONS DE LPEN ÉNONCÉES DANS PROJET DE LOI C-10	6
PROCESSUS DE DEMANDE ET D'APPROBATION	7
EXAMEN FONDÉ SUR LE DEGRÉ DE GÊNE POUR LA NAVIGATION.....	7
OUVRAGES ET EAUX NAVIGABLES SECONDAIRES.....	8
OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS	9
A) PROCESSUS DE CONSULTATION.....	9
B) EAUX NAVIGABLES SECONDAIRES	10
C) ORDRES MINISTÉRIELS.....	12
<i>Établissement de catégories d'ouvrages et de voies navigables</i>	13
<i>Pouvoir d'annulation de travaux à tout moment</i>	13
<i>Documents de référence</i>	14
D) L'ENVIRONNEMENT ET LA LPEN	15
E) AMÉLIORATION DU PROGRAMME.....	17
CONCLUSION	19
ANNEXE A	20
ANNEXE B	23
ANNEXE C	24

Membres du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources

L'honorable W. David Angus – président

L'honorable Grant Mitchell – vice-président

L'honorable Willie Adams

L'honorable Richard Neufeld

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Robert W. Peterson

L'honorable Daniel Lang

L'honorable Nick G. Sibbeston

L'honorable Pana Merchant

L'honorable Mira Spivak

L'honorable Lorna Milne

L'honorable Gerry St. Germain, C.P.

Membres d'office du comité :

Les honorables sénateurs Cowan (ou Tardif) et LeBreton, C.P., (ou Comeau).

En outre, les honorables sénateurs Brown, Dickson, Fraser, McCoy et Raine étaient membres du comité ou ont participé de temps en temps durant cette étude.

Personnel du comité :

Mme Sam Banks et M. Marc Leblanc, analystes, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement;

M. Jacques Bélanger, agent intérimaire de communications, Direction des communications;

Mme Lynn Gordon, greffière du comité, Direction des comités du Sénat;

Mme. Chelsea Saville, adjointe administrative, Direction des comités du Sénat.

Ordre de Renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 3 mars 2009 :

L'honorable sénateur Cowan propose, appuyé par l'honorable sénateur Hubley,

Que, nonobstant tout article du Règlement ou toute pratique habituelle, et sans que cela touche tout examen ou progrès fait par le Sénat relativement au projet de loi C-10, *Loi d'exécution du budget de 2009*, les comités nommés ci-après soient autorisés séparément à examiner, pour en faire rapport, les éléments suivants de ce projet de loi :

a) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments concernant la *Loi sur la protection des eaux navigables* (Partie 7);

b) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments concernant la *Loi sur la concurrence* (Partie 12);

c) le Comité sénatorial permanent des droits de la personne : les éléments concernant la rémunération équitable (Partie 11);

d) le Comité sénatorial permanent des finances nationales : tous les autres éléments du projet de loi, particulièrement ceux qui ont trait à l'assurance-emploi;

Que chaque Comité présente son rapport final au plus tard le 11 juin 2009.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Résumé

Promulguée en 1882, la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) figure parmi les textes de loi du Canada les plus anciens et les plus fondamentaux. Elle protège le droit du public à la navigation en réglementant la construction, sur les voies navigables, d'ouvrages tels que des ponts, des barrages ou des quais, et ce, afin de réduire l'impact que ces derniers pourraient avoir sur la navigation.

Des modifications ont été apportées à la LPEN dans le cadre du Budget fédéral 2009 afin de réduire le nombre de projets en attente d'approbation en simplifiant le processus d'examen des projets d'infrastructure et de ressources naturelles en vue de pallier le ralentissement économique actuel.

La *Loi* avait peu évolué depuis 1886 et beaucoup d'utilisateurs des voies navigables reconnaissent le besoin de la moderniser. Cependant, certains sont d'avis que les modifications apportées empiètent trop sur le droit du public à la navigation, du fait qu'elles réduisent le processus de consultation publique, la transparence de ce dernier, et la protection de l'environnement, tandis que d'autres en revanche estiment qu'on n'a que trop tardé à modifier la *Loi* et que les modifications proposées contribueront à accélérer les travaux tout en protégeant l'environnement.

Afin de simplifier le processus d'approbation, des catégories d'ouvrages et d'eaux navigables secondaires, définies par ordre ministériel, ont été exclues de ce processus par les modifications apportées à la *Loi*. Le comité est conscient du fait qu'on a recouru à un ordre ministériel afin d'accélérer le processus réglementaire en vue d'atteindre des objectifs économiques à court terme, mais il recommande cependant, maintenant que ces ouvrages et ces eaux secondaires ont été définis, que le gouvernement fédéral élabore un règlement qui vienne se substituer à l'ordre. Le comité recommande également de modifier les articles relatifs à l'inclusion des documents de référence.

Le comité se préoccupe également du fait que les utilisateurs des voies navigables n'ont pas été suffisamment consultés ou informés en temps voulu dans le cadre du processus qui a mené à ces modifications, et que cela a contribué à l'inquiétude ressentie par de nombreux groupes d'utilisateurs lorsque ces modifications ont été annoncées dans le cadre du Budget 2009.

La LPEN ne fait pas que protéger le droit à la navigation, car le processus d'approbation des ouvrages devant être construits sur des voies navigables peut déclencher une évaluation environnementale. Le comité est d'avis que la navigation, et non la politique environnementale, doit constituer le principal objet de la *Loi*, mais il estime aussi que les modifications apportées à la *Loi* ne doivent pas avoir pour unique objectif de réduire le nombre des évaluations environnementales.

Certaines des modifications apportées à la *Loi*, telles que l'augmentation de l'amende maximale qui porte celle-ci de 5 000 \$ à 50 000 \$ par infraction et par jour, l'accroissement des pouvoirs

d'inspection et d'enquête, ainsi que l'examen de la *Loi* après cinq ans, ont été saluées par la quasi-unanimité des témoins. Cependant, le comité juge que des efforts doivent encore être consentis afin d'améliorer les délais de traitement des demandes d'approbation. C'est pourquoi le comité recommande que le gouvernement fédéral veille à ce que des crédits suffisants soient prévus au Programme de protection des eaux navigables de manière que celui-ci puisse atteindre ses objectifs économiques et remplir sa mission, qui consiste à protéger et réglementer le droit du public à la navigation.

Liste des recommandations

1. Le comité recommande que Transports Canada élabore et mette en œuvre une stratégie de communication et un processus de consultation efficaces afin de connaître le point de vue des parties intéressées par toute nouvelle modification de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, et ce, tant au regard des modifications apportées à la réglementation que dans le cadre de l'examen de la *Loi* après cinq ans.
2. Que les responsables du Programme de protection des eaux navigables conçoivent immédiatement des règlements qui remplaceront l'ordre ministériel du 9 mai 2009.
3. Que Transports Canada modifie les articles pertinents de la LPEN à l'aide du processus énoncé à l'article 32 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* relativement à l'incorporation par renvoi de documents.
4. Que le gouvernement fédéral prévoie suffisamment de ressources au Programme de protection des eaux navigables afin qu'il puisse mieux atteindre ses objectifs économiques en matière de développement de l'infrastructure et réduire les délais dans l'approbation des grands projets tout en exerçant sa responsabilité de protecteur du droit de navigation public.

Introduction

La *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN), la *Loi*, compte parmi les lois les plus anciennes et les plus fondamentales du Canada. Lorsqu'elle a été promulguée, en 1882, il n'existait que très peu d'autres moyens que les voies navigables pour transporter les personnes et les biens¹. Promulguée afin de protéger le droit du public à la navigation², la *Loi* fait partie de l'héritage de tous les Canadiens, est profondément enracinée dans notre identité nationale et revêt une importance particulière pour les peuples autochtones.

Cependant, nonobstant le droit de tout Canadien à la navigation, il faut pouvoir construire, sur ou au-dessus ces eaux navigables, des ouvrages tels que des ponts, des barrages ou des quais. C'est pourquoi la *Loi* ne protège pas seulement le droit à la navigation, mais établit aussi un processus permettant de le limiter afin de trouver un juste équilibre entre ce droit et les besoins³.

La *Loi* n'a pas subi de modifications majeures depuis 1886⁴. Depuis cette époque, l'utilisation des rivières et autres voies navigables a considérablement évolué avec l'avènement des activités récréatives et sportive. On compte aujourd'hui au Canada plus de 6 millions d'utilisateurs récréatifs des voies navigables. Cependant, les besoins en ouvrages sur ces mêmes voies navigables ont également crû afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population canadienne.

Au cours des dernières années, la *Loi* n'a pas fait que protéger le droit des Canadiens à circuler sur ces eaux navigables, mais est également devenue un des éléments déclencheurs d'évaluations environnementales fédérales menées en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Le gouvernement fédéral a présenté, dans le projet de loi C-10, *Loi d'exécution du budget de 2009*, des modifications à la LPEN qui sont entrées en vigueur le 12 mars 2009. Selon le gouvernement, les modifications apportées à la *Loi* ont pour objet de la moderniser et de garantir un meilleur équilibre dans l'usage partagé des voies navigables. Ces modifications visent à réduire le nombre de projets en attente d'une approbation en simplifiant le processus d'approbation des projets d'infrastructure et de ressources naturelles nécessaires à la relance de l'économie, tout respectant l'« engagement qui consiste à protéger l'environnement et le droit du public à la navigation⁵ ».

¹ Cette période a été aussi marquée par un usage plus commercial des eaux navigables à des fins de pêche.

² La *Loi* ne crée pas, mais protège, le droit du public à la navigation, qui est un droit issu de la common law.

³ Transports Canada, « Programme de protection des eaux navigables – Foire aux questions », consultable à <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/ppen/faqs.htm>.

⁴ Acte concernant la protection des eaux navigables, 49 V. (1886), chap. 26; loi issue de la fusion de trois lois précédentes concernant des ouvrages construits dans ou sur des eaux navigables (1882, 1883 et 1886). La *Loi* a été modifiée une vingtaine de fois depuis 1886. Cependant, elle n'a pas été modifiée de façon substantielle depuis de nombreuses décennies.

⁵ Transports Canada, « Un pas de plus vers la modernisation de la *Loi sur la protection des eaux navigables* », communiqué du 8 mai 2009, consultable à <http://nouvelles.gc.ca/web/article-fra.do?m=/index&nid=449019>.

Cependant, de nombreux Canadiens, dont les usagers récréatifs des voies navigables, les Autochtones et les défenseurs de l'environnement, craignent que les modifications ne nuisent au processus de consultation publique, à la transparence et à la protection de l'environnement. S'ils reconnaissent le besoin de moderniser la *Loi*, un bon nombre de ces groupes ont dit s'inquiéter de ce que les modifications ne sapent le droit du public à la navigation. Par ailleurs, d'autres particuliers et organisations sont d'avis que les changements se font attendre depuis longtemps et qu'ils contribueront à accélérer les travaux tout en maintenant la protection de l'environnement.

Le présent rapport porte sur les principales questions abordées durant les audiences tenues par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, conformément à l'ordre de renvoi susmentionné, sur les modifications de la LPEN figurant dans le projet de loi C-10. Il comporte également quatre recommandations faites au gouvernement fédéral.

Contexte

Programme de protection des eaux navigables

Seul le gouvernement fédéral a le pouvoir de réglementer la navigation sur les eaux navigables du Canada. Il le fait par la LPEN qui est administrée par Transports Canada dans le cadre du Programme de protection des eaux navigables (PPEN). C'est en vertu de ce programme que le gouvernement fédéral approuve les ouvrages⁶ « construit ou placé au-dessus, dans, sur, sous ou à travers des eaux navigables⁷ » de façon à limiter les répercussions qu'ils peuvent avoir sur la navigation⁸.

Processus de demande et d'approbation en vertu de la législation antérieurement en vigueur

Avant d'entamer la construction d'un ouvrage sur une voie d'eau, il fallait auparavant soumettre les plans détaillés de l'ouvrage et de la voie d'eau au PPEN afin que ce dernier puisse évaluer si la voie d'eau était navigable, et dans quelle mesure l'ouvrage risquant de gêner la navigation. Si la voie d'eau était jugée non navigable, la *Loi* ne s'y appliquait pas.

Si on considérait que l'ouvrage projeté gênait la navigation, ou s'il appartenait à l'un des quatre types d'« ouvrages désignés », à savoir s'il s'agissait d'un pont, d'une estacade, d'un barrage ou d'une chaussée construite sur une voie navigable, il devait faire l'objet d'un processus d'approbation qui déclenchait une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (voir figure 1). Une évaluation environnementale fait l'objet d'un rapport distinct, qui est également assorti de recommandations.

Le processus d'approbation nécessitait que les plans de l'ouvrage, ainsi que tous les documents connexes, soient mis à la disposition du public et que cela soit annoncé dans au moins deux journaux locaux, ainsi que dans la *Gazette du Canada*, afin que le public puisse, durant cette période de publication, avoir « la possibilité de formuler des commentaires au sujet des impacts potentiels de l'ouvrage sur la navigation⁹ ». L'approbation finale pouvait être assortie de conditions, comme des échéances à respecter et des mesures d'atténuation environnementales dictées par une évaluation environnementale, y compris une autorisation délivrée en vertu de la *Loi sur les pêches* requise pour tout ouvrage construit sur des eaux, ou à proximité d'eaux, où un

⁶ « Ouvrage » s'entend de la réparation ou de la construction de ponts, d'estacades, de barrages, de quais, de docks, de jetées, de tunnels ou de conduites; du déversement de remblais ou de l'excavation de matériaux du lit d'eaux navigables; de câbles ou fils de télégraphe ou de transport d'énergie; de constructions, d'appareils ou d'objets similaires susceptibles de nuire à la navigation. Cette définition est tirée du Guide de présentation des demandes du PPEN, consultable à : <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/ppen/guide.htm>.

⁷ Transports Canada, « Programme de protection des eaux navigables », consultable à <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/ppen/menu.htm>.

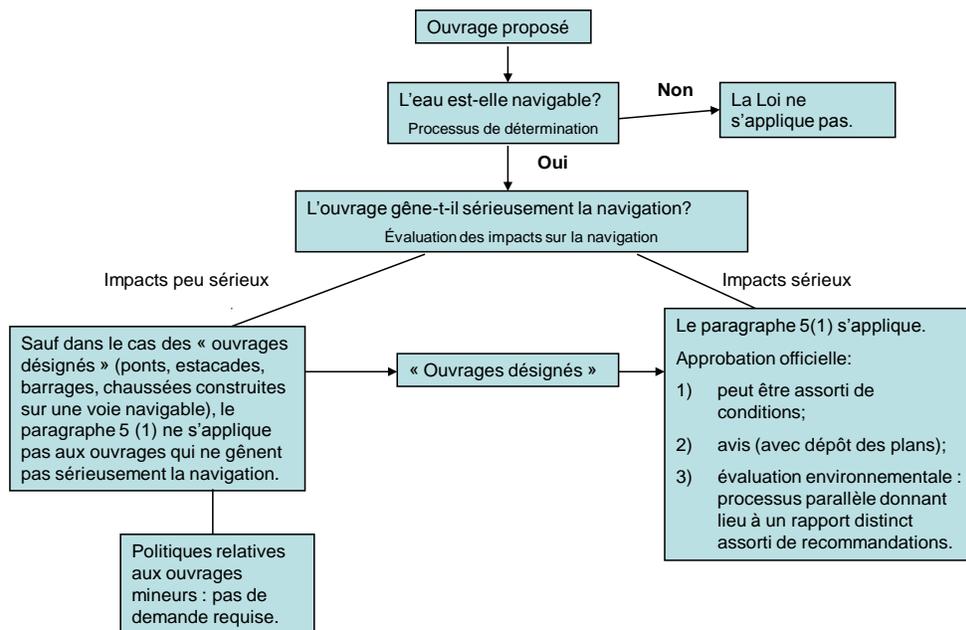
⁸ *Ibid.*

⁹ Transports Canada, « Programme de protection des eaux navigables – Guide de présentation des demandes », consultable à <http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/ppen/guide.htm>.

habitat de poissons pourrait en être affecté¹⁰. Une fois achevé, l'ouvrage faisait l'objet d'une inspection finale par des agents du PPEN.

Si l'ouvrage proposé n'appartenait pas à l'un de ces quatre types d'« ouvrages désignés », ou s'il ne gênait pas la navigation, le projet pouvait aller de l'avant sans avis public, ni évaluation environnementale. Les demandeurs devaient cependant soumettre les plans de l'ouvrage au bureau local du PPEN, laquelle pouvait être assortie de recommandations des agents du PPEN.

Figure 1
Processus général
Loi sur la protection des eaux navigables (avant modifications)



Ouvrages mineurs

Au cours de la dernière année était entrée en vigueur une politique relative aux « ouvrages mineurs » ayant pour objet de simplifier le PPEN. Si le projet envisagé portait sur un « ouvrage mineur », tel qu'un abri d'embarcations ou un quai de petites dimensions, un câble aérien, un dragage, un ouvrage de protection contre l'érosion, une traversée de pipeline, un câble sous-marin, une prise d'eau ou un pont de glace, conformément à des normes approuvées, alors aucune demande n'était nécessaire, et ce, même si l'ouvrage était construit sur des eaux navigables.

¹⁰ La *Loi sur les pêches* s'applique aux ouvrages susceptibles d'avoir des effets néfastes sur les habitats du poisson. Si cela est plus susceptible de se produire dans le cas d'ouvrages qui gênent sérieusement la navigation, il n'empêche que les ouvrages qui ne gênent pas sérieusement la navigation pourraient quand même nécessiter une autorisation aux termes de la *Loi sur les pêches*. Pour plus d'information à cet égard, se reporter à Pêches et Océans Canada, « Travaux en bordure de l'eau? – Feuillettes d'information (édition de l'Ontario) », à l'adresse <http://www.dfo-mpo.gc.ca/regions/central/pub/factsheets-feuillettesinfos-on/11-fra.htm>.

Cependant, ces « ouvrages mineurs » devaient néanmoins toujours être conformes à la *Loi*, à savoir que si l'ouvrage n'était pas construit conformément aux normes, Transports Canada pouvait recourir à des mesures d'application de la *Loi*, et faire modifier, ou supprimer, l'ouvrage.

Modifications de la LPEN énoncées dans le projet de loi C-10

Les principales modifications apportées à la *Loi* sont :

- **L'établissement de catégories d'ouvrages et d'eaux navigables par ordre ministériel¹¹** : Il s'agit d'exclure de la demande d'approbation les ouvrages sur des « eaux secondaires », définies comme n'étant pas raisonnablement navigables pour le public. L'exclusion de la demande d'approbation s'applique également aux « ouvrages secondaires » sur des eaux navigables.
- **Suppression de la référence aux quatre types d'ouvrages désignés au paragraphe 5(2) de la Loi** : il s'agit de supprimer le processus général d'approbation des « ouvrages désignés » (ponts, estacades, barrages, chaussées construites sur une voie navigable).
- **Accroissement des pouvoirs d'inspection et d'enquête et augmentation des amendes maximales** : il s'agit de définir des pouvoirs d'inspection au regard de la *Loi* et de faire passer l'amende maximale de 5 000 \$ par infraction à 50 000 \$ par infraction et par jour.
- **Examen de la Loi après cinq ans** : le ministre devra examiner les dispositions de la *Loi* dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur de cette dernière, et en faire rapport aux deux Chambres du Parlement.
- **Accroissement des pouvoirs de réglementation accordés par la Loi** : il s'agit de doter le ministre d'une plus grande latitude en matière d'approbation, de processus de consultation et d'autres procédures administratives, ainsi qu'au regard de l'établissement des catégories d'ouvrages et d'eaux.
- **Assujettissement de Sa Majesté du chef du Canada, de ses provinces et de ses territoires à la Loi, et exemption, par droit acquis, des ouvrages de la Couronne** : une décision rendue en 1992 par la Cour suprême établit que la Couronne est assujettie à la LPEN. Cette décision fait que tous les ouvrages de la Couronne sont rétroactivement assujettis à la *Loi*. Cette dernière est en conséquence modifiée afin de clarifier l'application de la décision de la Cour suprême et en exempter, par droits acquis, les ouvrages existants qui sont ou ont été en possession de la Couronne. Les ouvrages de la Couronne existants sont réputés avoir reçu une approbation en vertu de la *Loi*. Cette mesure va accélérer le processus de demande de remise en état de nombreux ouvrages importants.
- **Suppression de l'article 13 – Approbation des ponts sur le fleuve Saint-Laurent** : l'article 13 de la *Loi* exigeait que tous les ponts sur le fleuve Saint-Laurent, à l'exception des ponts internationaux régis par la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, fassent

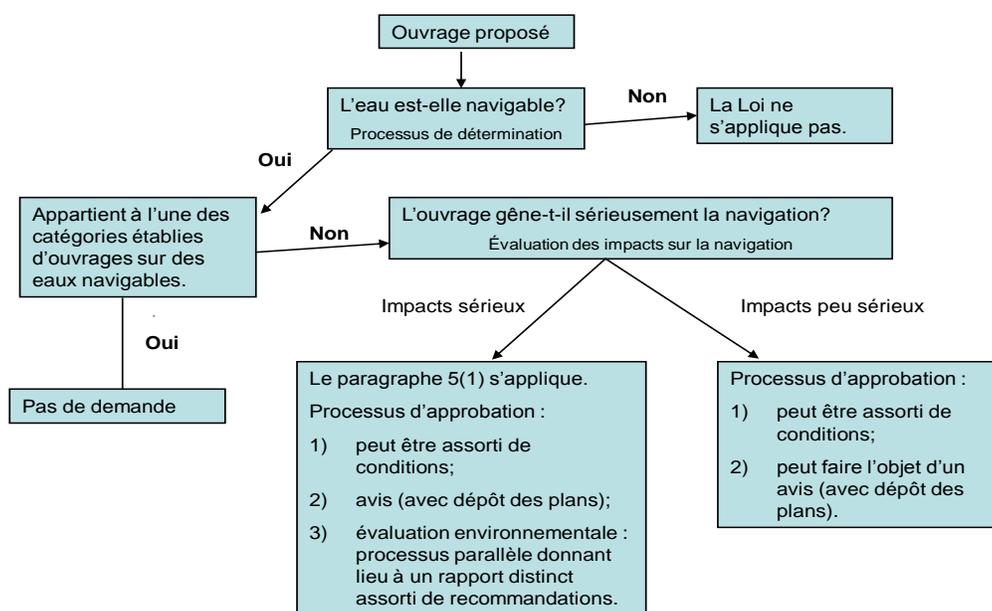
¹¹ Ces catégories ne sont pas explicitement définies par la *Loi*, mais l'ont été par la suite dans un arrêté ministériel qui a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie 1, vol. 143, n° 19, 9 mai 2009.

l'objet d'une approbation officielle du Parlement. La suppression de cet article fait que les ponts sur le fleuve Saint-Laurent sont désormais approuvés en vertu de la LPEN.

- **Accroissement du pouvoir discrétionnaire du ministre quant à la modification ou à la suppression d'ouvrages jugés gêner la navigation, présenter un danger pour le public, ou dans l'intérêt public :** un ouvrage peut être modifié, supprimé ou devoir être mis en conformité avec des conditions données par un simple ordre ministériel.

Processus de demande et d'approbation

Figure 2
Processus général
Loi sur la protection des eaux navigables (après modifications)



Examen fondé sur le degré de gêne pour la navigation

Les quatre types d'ouvrages désignés qu'étaient les ponts, les estacades, les barrages et les chaussées construites sur une voie navigable sont supprimés du texte de la *Loi*. Ces ouvrages ne nécessitent plus systématiquement une demande d'approbation requérant un avis public ou déclenchant une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Ils sont désormais examinés en fonction de la gêne qu'ils pourraient occasionner pour la navigation.

Si un projet n'appartient pas à une catégorie d'ouvrages ou d'eaux exclue par l'ordre ministériel et gêne *sérieusement* la navigation, alors ce projet doit faire l'objet d'une approbation dans le cadre du PPE, d'une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, ce qui pourrait comprendre une autorisation aux termes de la *Loi*

sur les pêches. Les plans de l'ouvrage doivent être rendus publics et ce dernier doit être annoncé dans un ou plusieurs journaux locaux, ainsi que dans la *Gazette du Canada*.

Dans les cas où l'ouvrage ne gêne pas *sérieusement* la navigation, le ministre peut imposer des conditions sur l'approbation qu'il estime appropriée. Cela pourrait comprendre des conditions relatives à un avis public.

Ouvrages et eaux navigables secondaires

Si un ouvrage est un « ouvrage secondaire », ou s'il doit être construit sur des « eaux secondaires », au sens défini par l'arrêté ministériel¹², il n'est pas besoin de demander son approbation au regard de la *Loi* (voir figure 2). M. David Osbaldeston, gestionnaire du Programme de protection des eaux navigables de Transports Canada, a expliqué comme suit l'objet de cette mesure :

Ces dispositions ont pour but de définir des catégories d'eaux secondaires de façon à ce que nous consacrons nos efforts à des cours d'eau vraiment navigables au lieu de consacrer nos ressources à évaluer des fossés de drainage utilisés par les fermiers ou des cours d'eau trop petits pour être navigables¹³.

L'arrêté ministériel exclut neuf catégories d'« ouvrages secondaires » et trois catégories d'eaux. Les neuf catégories d'« ouvrages secondaires » reprennent celles qui faisaient déjà l'objet d'une exclusion en vertu de la LPEN, à laquelle s'ajoute une catégorie pour les ouvrages temporaires.

Les trois catégories d'eaux sont : 1) les « eaux navigables secondaires », 2) les canaux d'irrigation et les tranchées de drainage artificiels, et 3) les lacs privés d'une superficie de cinq hectares ou moins. Les « eaux navigables secondaires » sont définies comme les eaux navigables dont la largeur est inférieure à 1,20 mètre¹⁴ et la profondeur moyenne inférieure à 0,30 mètre, et ce, sur une section de 200 mètres.

¹² L'arrêté ministériel définissant les ouvrages et les eaux navigables exclus a été publié dans la *Gazette du Canada* le 9 mai 2009, et est entrée en vigueur le 9 juin 2009.

¹³ M. David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n° 4, Ottawa, 23 avril 2009.

¹⁴ Mesurée à la laisse des hautes eaux.

Observations et recommandations

La présente section reprend les principales questions abordées lors des audiences du comité, ou qui ont été soumises par les divers acteurs à ce dernier durant son examen des modifications de la LPEN. Les recommandations qui y sont formulées visent à servir de point de départ à l'examen, prévu par la *Loi*, que Transports Canada doit effectuer de cette dernière. Le comité s'est principalement intéressé aux dispositions qui mériteraient d'être améliorées, car certaines des modifications apportées, telles que l'augmentation de l'amende maximale de 5 000 \$ à 50 000 \$ par infraction et par jour, l'accroissement des pouvoirs d'inspection et d'enquête, ainsi que l'examen de la *Loi* après cinq ans, ont été saluées par la quasi-unanimité des témoins.

a) Processus de consultation

Les représentants de Transports Canada ont dit de façon répétée au comité que les modifications reflétaient les commentaires reçus depuis des années des principales parties intéressées, et, dans le budget fédéral de 2009, il est fait référence aux audiences que le comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) a tenues de février à juin 2008 dans le cadre de son processus de consultation sur la *Loi*¹⁵.

Cependant, plusieurs groupes, dont ceux représentant les Autochtones, les usagers récréatifs des eaux navigables et les défenseurs de l'environnement, ont déclaré s'être sentis écartés du processus de consultation, et ont cité la liste des témoins et des mémoires figurant dans le rapport du TRAN à l'appui de leurs critiques.

TRAN a invité les usagers des eaux navigables à ses audiences, mais bon nombre de ces derniers n'ont pas pu s'y présenter en raison du préavis trop court avec lequel ils avaient été invités. TRAN a cependant reçu un certain nombre de mémoires des usagers récréatifs et, en tout état de cause, ce rapport ne devait constituer qu'une première étape. De nouvelles consultations étaient en effet prévues après que TRAN eut reçu les modifications proposées à la *Loi*¹⁶.

Ces consultations n'ont pas eu lieu en raison de l'élection fédérale de 2008, ainsi que de l'aggravation de la situation économique. Les modifications proposées ont été incluses dans le train de mesures économiques du budget fédéral de 2009 visant à réduire les lourdeurs de l'administration afin de pallier le ralentissement économique à court terme. Selon les notes d'information de Transports Canada, le processus de consultation visait les provinces, les territoires et les municipalités ayant des projets d'infrastructure¹⁷.

¹⁵ Ministère des Finances Canada, budget fédéral de 2009 – Le Plan d'action économique du Canada, Ottawa, 2009, p. 158.

¹⁶ Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, « Études des modifications proposées à la *Loi sur la protection des eaux navigables* », juin 2008, 2^e session, 39^e législature, p. 1

¹⁷ Transports Canada, « Cahier d'information, Projet de loi C-10, Modifications à la *Loi sur la protection des eaux navigables* ».

La plupart des témoins qui ont comparu devant le comité ont reconnu que la *Loi* devait être modifiée, mais ont souligné qu'ils auraient souhaité jouer un plus grand rôle dans le processus. Les groupes autochtones ont déclaré que le gouvernement fédéral avait manqué à son devoir de consulter en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. À l'heure actuelle, la Couronne entreprend des consultations, au cas par cas, lorsqu'un projet de loi risque d'empiéter sur les droits autochtones ou des traités, mais les groupes autochtones ont affirmé que l'article 35 s'applique également lorsque le gouvernement fédéral se propose de modifier une loi qui peut avoir des répercussions sur leurs intérêts. En effet, l'établissement de catégories d'eaux secondaires pourrait entraîner une réduction des consultations auprès des Autochtones, puisque les ouvrages sur des eaux secondaires n'ont plus à faire l'objet de demande d'approbation auprès du gouvernement fédéral.

M. Richard Alexander, président de *Paddle Canada*, a bien résumé l'inquiétude ressentie par de nombreux témoins en affirmant que :

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 craintes¹⁸.

M. Osbaldeston a déclaré au comité que de nombreux renseignements erronés avaient circulé dans le public quant aux répercussions des modifications apportées à la LPEN. Si tel est le cas, la faute en incombe à Transports Canada, qui n'a pas suffisamment informé les usagers des voies navigables au sujet des modifications proposées et ne leur a pas fourni assez d'explications sur celles-ci.

RECOMMANDATION :

Le comité recommande que Transports Canada élabore et mette en œuvre une stratégie de communication et un processus de consultation efficaces afin de connaître le point de vue des parties intéressées par toute nouvelle modification de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, et ce, tant au regard des modifications apportées à la réglementation que dans le cadre de l'examen de la *Loi* après cinq ans.

b) Eaux navigables secondaires

Selon Transports Canada, les nouvelles catégories d'ouvrages et d'eaux n'auront que peu d'impacts sur la navigation et leur exclusion permettra aux inspecteurs de consacrer plus de temps aux eaux navigables qui suscitent de plus grandes inquiétudes quant à la navigation.

M. Brian Jean, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a déclaré au comité :

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

¹⁸ M. Richard Alexander, président, *Paddle Canada*, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n° 4, Ottawa, 7 mai 2009.

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 régler des projets qui risquent de poser de vrais problèmes pour les Canadiens qui pratiquent la navigation¹⁹.

Ce point de vue a été repris par Mme Brenda Kenny, présidente de l'Association canadienne des pipelines d'énergie, qui a expliqué que :

Le secteur des pipelines croit par ailleurs que le pouvoir du ministre de désigner des catégories d'ouvrages sur les eaux navigables reflète une approche moderne fondée sur le risque pour une réglementation à la fois efficace et efficiente [...] En conséquence, on pourra concentrer l'expertise et l'attention sur la protection du droit du public de naviguer dans les voies navigables canadiennes, aux endroits et au moment où cette protection est vraiment nécessaire²⁰.

Le comité a reçu de nombreux mémoires, et entendu plusieurs témoignages, trahissant la très grande inquiétude suscitée par l'établissement d'une catégorie d'eaux dites « eaux navigables secondaires ». L'établissement de catégories d'« ouvrages secondaires » semble avoir suscité moins d'inquiétude, peut-être parce que Transports Canada avait déjà mis en place un programme relatif aux « ouvrages mineurs », mais plus probablement parce que le fait de définir des catégories d'eaux touche une corde sensible chez de nombreux adeptes des sports de pagaie. Ces derniers, comme d'autres groupes d'utilisateurs des eaux navigables, ont le sentiment que le fond du problème est que le PPEN définit *de facto* quelles eaux sont navigables, et réduit ce faisant le droit du public à la navigation sans consultation publique.

La *Loi* modifiée ne définit pas les « eaux navigables », mais ces dernières ont été néanmoins définies dans le cadre d'un jugement²¹. Dans les faits, une eau navigable est toute eau sur laquelle peut flotter un canoë. Nombreux sont ceux qui jugent que la définition des « eaux navigables secondaires » (largeur inférieure à 1,20 mètre et profondeur moyenne inférieure à 0,30 mètre) s'applique à de nombreuses eaux qui sont très clairement navigables avec un canoë qui peut flotter sur quelques pouces d'eau. Comme M. Jay Morrison, président de la campagne *Right to Paddle* de la Société pour la nature et les parcs du Canada, l'a expliqué au comité :

¹⁹ M. Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n° 4, Ottawa, 5 mai 2009.

²⁰ M^{me} Brenda Kenny, présidente, Association canadienne des pipelines d'énergie, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et de ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n° 4, Ottawa, 14 mai 2009.

²¹ Et, plus particulièrement, *Coleman c. Ontario (Procureur général)* (1983), 143 D.L.R.(3d) 608, qui énonce les principes applicables à la navigation et aux eaux navigables sur lesquels se fonde le Programme de protection des eaux navigables de Transports Canada, qui définit les eaux navigables comme « tout cours d'eau ou plan d'eau sur lequel peuvent naviguer des embarcations de quelque type que ce soit à des fins de transport, de commerce ou de loisir; cette définition englobe les eaux intérieures et les eaux côtières ». Définition consultable à

<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/epe/ppen/guide.htm>.

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'environnement²².

Les représentants de Transports Canada ont souligné que les eaux navigables secondaires » ne sont pas exclues de la *Loi*. Certes, les ouvrages projetés sur ou au-dessus de telles eaux ne nécessitent pas d'avis ou d'approbation et peuvent être construits de n'importe quelle façon, mais le ministre peut obliger le propriétaire à enlever ou à modifier les ouvrages si le cours d'eau en cause ne répond pas à la définition d'« eaux navigables secondaires » énoncée dans la *Loi*. De nombreux usagers récréatifs se sont déclarés contre une telle politique, et ont demandé à Transports Canada d'inclure, par souci de clarté, une définition des eaux navigables dans la *Loi*.

Si le comité comprend les préoccupations des usagers des voies navigables, il n'empêche qu'il soutient les efforts au gouvernement visant à réduire l'incertitude, les délais et les coûts liés à la construction d'ouvrages selon des normes courantes, et ce, sur des eaux qui sont peu utilisées pour la navigation.

c) Ordres ministériels

La *Loi* modifiée comporte des dispositions qui accroissent de façon marquée les pouvoirs discrétionnaires du ministre par le biais d'ordres ministériels. Grâce à ces derniers, le ministre (ou son délégué désigné) peut désormais établir des catégories d'ouvrages et d'eaux, et dispose également du pouvoir ministériel de faire modifier ou supprimer en tout temps un ouvrage.

En vertu du paragraphe 13(2) de la *Loi* modifiée, un ordre ministériel n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*. Autrement dit, il n'est pas assujéti à un examen et à une surveillance parlementaire en vertu des dispositions de cette loi en matière d'examen, de publication et d'étude des règlements, mais qu'il doit cependant être publié dans la *Gazette du Canada* dans les 23 jours précédant sa prise. Contrairement à un règlement, un ordre ne fait l'objet d'aucun processus de prépublication permettant au public de formuler des commentaires avant sa prise, et les ordres ministériels n'ont pas à être soumis pour examen au comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Les ordres ministériels présentent l'avantage de permettre au gouvernement de faire adopter rapidement des règles nécessaires pour remédier à des problèmes pressants. M. Osbaldeston a expliqué au comité que les ordres ministériels sont utilisés pour accélérer le processus d'approbation des ouvrages afin de permettre de lutter contre la crise économique actuelle par la construction d'ouvrages d'infrastructure au cours des deux prochaines années :

²² M. Jay Morrison, président, campagne *Right to Paddle*, Société pour la nature et les parcs du Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n° 4, Ottawa, 28 avril 2009.

Le processus réglementaire prend plusieurs années lorsqu'on veut mener des consultations complètes. Il a été décidé que, pour tirer tout le parti possible de l'ensemble des mesures d'incitation économique étalées sur deux ans, le recours à des décrets serait plus efficient et efficace pour aller rapidement de l'avant. Le processus complet d'examen réglementaire interviendrait par la suite²³.

Établissement de catégories d'ouvrages et de voies navigables

Une foule de témoins ont dit se préoccuper de ce que le ministre peut maintenant déléguer à des fonctionnaires non élus son pouvoir discrétionnaire relatif à l'établissement de catégories d'ouvrages et d'eaux navigables. Ils s'inquiétaient aussi de l'absence de critères encadrant l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire rendant possible l'exclusion de grandes voies navigables du processus d'approbation. Bien qu'il soit peu probable que cela se produise, le comité s'inquiète tout de même de ce qu'il n'y ait rien dans la *Loi* qui puisse le prévenir.

On ne sait trop à quelle fréquence le gouvernement invoquera le paragraphe 13(2) pour créer de nouvelles catégories sans examen public ou parlementaire. M. Gowe, gestionnaire du PPEN de Transports Canada, a confirmé que de nouvelles catégories d'ouvrages ou de voies navigables pourraient de temps à autre être créées de façon provisoire dans l'avenir et donné la réassurance suivante :

Il est possible que nous prenions des ordres ministériels si nous trouvons d'autres ouvrages ou eaux navigables nécessitant la création de nouvelles catégories. Mais notre intention n'est certes pas de recourir aux ordres. Ceux-ci n'étaient qu'une mesure temporaire visant à atteindre l'objectif du gouvernement visant à accélérer le processus de mise en œuvre des projets d'infrastructure²⁴.

Pouvoir d'annulation de travaux à tout moment

Les parties au débat ont toutes deux exprimé leur inquiétude par rapport à l'utilisation des ordres ministériels. Les témoins représentant tant le ministère des Transports de l'Alberta que la Fédération canadienne des municipalités se sont dits favorables à la simplification du processus d'approbation et n'avaient rien contre l'établissement de catégories d'ouvrages et d'eaux navigables. Toutefois, ils trouvaient préoccupant le pouvoir ministériel exceptionnel de retirer ou d'annuler l'approbation de projets à tout moment. Habituellement, les pouvoirs publics cherchent à obtenir une approbation réglementaire avant de lancer un appel d'offres pour les ouvrages et si un ministre ou un fonctionnaire de son ministère peut retirer à tout moment son approbation après le lancement de l'appel d'offres, cela peut créer de l'incertitude, voire entraîner une hausse des coûts. M. Ron Middleton a dit au comité :

²³ M. David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n° 4, Ottawa, 23 avril 2009.

²⁴ M. Bob Gowe, gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n°4, Ottawa, 28 mai 2009. [Traduction]

[...] les modifications en question pourraient déboucher sur le traitement en accéléré de certains de nos autres projets. De la même façon, on pourrait retirer arbitrairement une approbation ou y apporter des modifications une fois le processus d'appel d'offres lancé. C'est dangereux pour nous²⁵.

Des préoccupations semblables ont été exprimées dans le mémoire présenté par la Fédération canadienne des municipalités :

Bien que les modifications prévoient des mécanismes pour simplifier le processus, d'autres accordent au ministre des pouvoirs étendus et plutôt arbitraires lui permettant de modifier ou d'annuler des approbations de projet en tout temps. Cette dichotomie démontre la nécessité d'entretenir des consultations continues avec les municipalités et d'autres parties prenantes, à mesure que seront mises en œuvre et appliquées les modifications à la LPEN²⁶.

Documents de référence

Le comité se préoccupe de ce que la *Loi* emploie un énoncé général pour incorporer par renvoi à tout moment des documents provenant de toutes sources, que ce soit par voie d'ordre ministériel ou de règlement. On a recours à cette pratique afin d'accorder aux autorités de réglementation la flexibilité voulue pour incorporer par renvoi tout document de nature technique dans lequel sont énoncées les spécifications, classifications ou normes, comme celles de l'Association canadienne de normalisation (ACN), sans avoir à citer ces documents ni même à préciser l'objet du renvoi.

Le comité craint que les dispositions en cause ne soient libellées en des termes trop larges et ambigües en ce sens que tout changement apporté plus tard dans les documents incorporés par renvoi feraient d'office partie intégrante des règlements adoptés en vertu de la *Loi*. En réponse aux craintes du comité, les porte-parole de Transports Canada ont proposé un cadre fondé sur l'article 32 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*²⁷ afin de mieux cibler l'objet des dispositions incorporant par renvoi des documents. M. Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada, a dit au comité :

Dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, on trouve un article qui traite entièrement des incorporations par renvoi. Cet article prévoit ainsi, en parlant de « documents externes » que « [p]eut être incorporé par renvoi dans un règlement tout document produit par une personne ou un organisme autre que le ministre qui recommande la prise du règlement au gouverneur en conseil,

²⁵ M. Ron Middleton, directeur, Services de gestion de l'environnement, ministère des Transports de l'Alberta, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, Ottawa, 12 mai 2009.

²⁶ Fédération canadienne des municipalités, Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Amélioration de la Loi sur la protection des eaux navigables*, 14 mai 2009, p. 4.

²⁷ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ministère de la Justice, consultable à l'adresse <http://laws.justice.ca/fr/C-10.15/index.html>.

notamment par » une série d'entités dont « un organisme de normalisation, notamment tout organisme agréé par le Conseil canadien des normes »²⁸.

Le gouvernement fédéral a eu recours aux ordres ministériels pour accélérer le processus d'approbation afin que les bienfaits du financement de l'infrastructure se fassent sentir d'ici deux ans. **Le comité estime que les ordres ministériels devraient n'être qu'une solution temporaire.** À cette fin, le comité demande au ministre de Transports Canada d'adresser au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, une lettre dans laquelle il préciserait son intention de remplacer l'ordre ministériel par un règlement ainsi que l'échéancier de pareil remplacement. Le comité estime en outre que l'objet de la fourniture de documents de référence devrait être énoncé plus clairement.

RECOMMANDATIONS :

Que les responsables du Programme de protection des eaux navigables conçoivent immédiatement des règlements qui remplaceront l'ordre ministériel du 9 mai 2009.

Que Transports Canada modifie les articles pertinents de la LPEN à l'aide du processus énoncé à l'article 32 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* relativement à l'incorporation par renvoi de documents.

d) L'environnement et la LPEN

La LPEN ne fait pas que protéger les droits de navigation du public parce que le processus d'approbation d'ouvrages au-dessus de voies navigables peut entraîner des évaluations environnementales aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). En effet, celle-ci prévoit la tenue d'évaluations environnementales fédérales lorsque les projets entraînent la participation des autorités fédérales²⁹. Par conséquent, en ce qui concerne les ouvrages construits sur l'eau, une évaluation environnementale fédérale peut également être demandée par suite d'une autorisation donnée aux termes de la *Loi sur les pêches* ou dans les cas où

Types d'évaluations environnementales aux termes de la LCEE

On compte différents types d'évaluations environnementales. Les plus importantes sont les suivantes : 1) **l'évaluation préalable** : il s'agit d'un processus d'évaluation flexible qui peut être utilisé pour les grands projets, les projets courants et les projets de moindre envergure -- ce genre d'évaluation est faite dans plus de 99 p. 100 des cas; 2) **l'étude complète** : il s'agit d'une évaluation plus en profondeur qui est effectuée pour les projets de grande envergure; 3) **groupe d'experts/médiation** : il s'agit d'un processus ordonné par le ministre de l'Environnement en certaines circonstances, comme lorsqu'il y a des répercussions transfrontalières ou lorsque des préoccupations publiques sont soulevées.

²⁸ M. Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, Ottawa, 28 mai 2009. [Traduction]

²⁹ Cela se produit lorsque le gouvernement fédéral finance un projet ou cède du terrain pour lui. Cela se produit aussi, dans certaines circonstances, lorsque le projet requiert la participation du gouvernement fédéral à titre d'organisme de réglementation, comme c'est le cas avec la LPEN. Certains articles de la LPEN entraînent des évaluations aux termes de la LCEE parce qu'ils figurent dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* de la LCEE.

une décision ou un permis fédéral est nécessaire aux termes de la *Loi sur les Indiens*.

La LPEN modifiée pourrait réduire le nombre d'évaluations environnementales de deux façons : 1) en soustrayant des catégories d'ouvrages ou d'eaux à l'obligation de présenter une demande d'approbation; 2) en supprimant la référence aux quatre ouvrages « désignés ».

L'objet de l'évaluation environnementale consiste à fournir de l'information afin d'atténuer l'impact possible du projet sur l'environnement. Plusieurs témoins ont dit craindre que les efforts déployés par le gouvernement pour simplifier la *Loi* ne se traduisent par moins d'évaluations environnementales alors que d'autres ont fait valoir que nombre d'évaluations environnementales rendues obligatoires par la LPEN étaient largement inutiles et ne faisaient qu'allonger les délais et accroître les dépenses des projets.

M. David Marit, président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, a bien accueilli les modifications :

Cela peut entraîner des coûts considérables pour la municipalité en frais d'experts-conseils, de gestion de projet et de retards de réalisation, et cela même dans le cas de projets modestes comportant peu de risques et déjà visés par des dispositions provinciales, territoriales ou municipales sur la protection de l'environnement. Au bout du compte, les municipalités se retrouvent souvent à dépenser du temps et de l'argent afin de construire des infrastructures et de respecter des exigences pour une navigation publique inexistante³⁰.

On note des désaccords quant au rôle que joue la LPEN à titre d'unique déclencheur de la tenue d'évaluations environnementales. M. Stephen Hazell a dit au comité qu'en examinant le registre de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, il a constaté qu'un nombre assez élevé d'évaluations environnementales avaient dû être tenues uniquement aux termes de la LPEN, alors que d'autres témoins comme M. Ron Middleton, du ministère des Transports de l'Alberta, ont déclaré au comité qu'en pratique il était « également difficile d'imaginer un projet pouvant avoir un impact sur un cours d'eau écologiquement sensible qui n'enclencherait pas le processus d'approbation conformément à la *Loi sur les pêches* »³¹.

Certains témoins ont ajouté que même si une autorisation aux termes de la *Loi sur les pêches* a pour effet d'enclencher le processus d'évaluation environnementale, cela ne garantit pas la tenue d'une évaluation complète. Mme Krystyn Tully, vice-présidente de Lake Ontario Waterkeeper, a déclaré :

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

³⁰ M. David Marit, président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n°4, Ottawa, 14 mai 2009.

³¹ Ron Middleton, directeur, Services de gestion de l'environnement, Transports Alberta, Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n°4, 12 mai 2009.

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 requise³².

M. Aaron Hill, de la Watershed Watch Salmon Society, a fait valoir que la poussée vers des sources d'énergie plus renouvelable, comme l'hydroélectricité, prendra sans doute de l'ampleur, l'économie étant à la recherche d'énergies qui prendront le relai des combustibles fossiles³³. M. Hill signale que les projets d'énergie hydroélectrique entraînent des conséquences environnementales qui varient en fonction de l'importance, du lieu où ils seraient mis en œuvre et du genre de projet, et qu'on ne devrait pas perdre de vue les effets cumulatifs que peuvent avoir sur les ressources en eau et l'environnement des régions en cause les projets situés dans des régions densément peuplées.

Pour quantité de témoins, l'obligation prévue par la LPEN de tenir une évaluation environnementale aux termes de la LCEE constitue une préoccupation centrale et fait partie des efforts globaux visant à contenir ou à prévenir la diminution générale des évaluations environnementales fédérales. Le comité n'en estime pas moins que l'objet principal de la LPEN est la navigation (sécurité et accès) et non la politique environnementale. **Il s'ensuit aussi que Transports Canada ne devrait pas modifier la LPEN ni adapter ses lignes directrices dans le seul but de diminuer les évaluations environnementales.**

e) Amélioration du programme

On a modifié la *Loi* afin de moderniser la LPEN et de simplifier le processus d'application et de mettre rapidement en œuvre (d'ici un an ou deux) les mesures de redressement économique au moyen de projets d'infrastructure.

Les représentants de Transports Canada ont fourni au comité des documents montrant que 38 p. 100 des projets d'infrastructure financés par le fonds Chantiers Canada du gouvernement actuel feraient vraisemblablement l'objet d'un examen du PPEN et qu'un nombre non négligeable de ces projets sont assujettis aux modifications de la LPEN.

On compte quelque 42 agents désignés qui sont actuellement responsables du maintien de la sécurité de la navigation et de l'accès au vaste réseau canadien de voies d'eau³⁴. Des agents de Transports Canada ont déclaré que les modifications apportées à LPEN permettront de combler l'arriéré et de libérer des ressources afin que les inspecteurs puissent travailler sur les projets qui représentent un plus grand risque tant pour la sécurité publique que pour la navigation.

M. Osbaldeston a dit au comité que quelque 2 500 demandes sont présentées chaque année et que le même nombre de demandes sont reportées à l'année suivante, ce qui représente une charge de travail annuelle de 5 000 dossiers actifs. On a l'impression que, dans le milieu, on

³² Mme Krystyn Tully, vice-présidente, Lake Ontario Waterkeeper, Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n°4, 7 mai 2009.

³³ M. Aaron Hill, Watershed Watch Salmon Society, Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n°4, Ottawa, 12 mai 2009.

³⁴ M. David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n°4, Ottawa, 23 avril 2009.

faisait comme si certains ouvrages n'existaient pas afin d'alléger la charge de travail, ainsi que l'a dit M. Middleton :

Pendant plusieurs années, nous avons une sorte d'entente tacite avec les gens de Transports Canada. Ils disaient: « Ne venez pas nous voir s'il est évident que ce n'est pas navigable. Nous n'avons pas besoin de paperasse de plus. » Nous avons donc pris cette décision-là pour eux, sans que cela occasionne vraiment de problème³⁵.

M. Osbaldeston a dit qu'il s'attendait à une légère diminution des demandes concernant des travaux de moindre envergure : « Nous espérons, au moins au cours de la première année, une diminution d'environ 15 p. 100 du nombre de dossiers sur de petits ouvrages pour tenter d'éliminer l'arriéré³⁶. » De plus, on s'attend à une augmentation de 10 p. 100 de l'ensemble de l'effectif du programme, bien qu'il ne s'agisse pas uniquement d'inspecteurs. M. Roussel a souligné que les nouveaux employés prêteront main-forte au personnel chargé « des bases de données, des politiques, des procédures, des travaux de construction et d'autres ouvrages dans les régions [...]»³⁷.

Plusieurs témoins ont trouvé exaspérant que Transports Canada prenne autant de temps à déterminer si une voie d'eau est navigable aux termes de la *Loi*. D'autres étaient irrités par l'incertitude et l'imprévisibilité globales du processus d'approbation et d'autres, enfin, disaient que, parfois, le processus d'approbation durait jusqu'à deux ans, au bout desquels on finissait par énoncer des conditions fondées sur les normes industrielles courantes ou sur les normes déjà fournies dans les plans de travail initialement présentés.

RECOMMANDATION :

Que le gouvernement fédéral prévoie suffisamment de ressources au Programme de protection des eaux navigables afin qu'il puisse mieux atteindre ses objectifs économiques en matière de développement de l'infrastructure et réduire les délais dans l'approbation des grands projets tout en exerçant sa responsabilité de protecteur du droit de navigation public.

³⁵ M. Ron Middleton, directeur, Services de gestion de l'environnement, Transports Alberta, Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, fascicule n°4, Ottawa, 12 mai 2009.

³⁶ M. David Osbaldeston, gestionnaire, Navigable Waters Protection Program, Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignage*, fascicule n°4, Ottawa, 23 avril 2009.

³⁷ M. Donald Roussel, gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, *Témoignages*, Ottawa, 26 mai 2009. [Traduction]

Conclusion

La LPEN n'a subi aucune modification majeure depuis 1886. Tous s'entendaient, d'un côté comme de l'autre, pour dire que la *Loi* nécessitait une modernisation. Toutefois, durant le processus d'élaboration des modifications, on a omis de consulter les utilisateurs des voies navigables dans un temps voulu, ceux-là mêmes dont la *Loi* était censée protéger les droits.

Les modifications de la *Loi* faisaient partie des efforts de stimulation économique visant à réduire les tracasseries administratives et à simplifier le processus d'approbation des projets liés à l'infrastructure et aux ressources naturelles afin de résoudre les difficultés économiques actuelles. Le comité estime que Transports Canada devrait disposer de plus de flexibilité dans l'approbation des ouvrages sur les voies navigables tout en protégeant le droit du public à une navigation sûre et accessible. Cependant, le comité s'inquiète de ce que la *Loi* n'accorde un pouvoir discrétionnaire trop grand au ministre des Transports par le truchement d'ordres ministériels.

Le ministre est tenu de réaliser un examen de la *Loi* et de son application tous les cinq ans et d'en faire rapport aux deux Chambres du Parlement. Le comité se réjouit de la tenue de pareil exercice et espère que le Sénat renverra l'examen au Comité sénatorial de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Bien que les modifications ne soient pas parfaites, des éléments tels que l'examen quinquennal ainsi que l'augmentation des amendes maximales de 5 000 \$ à 50 000 \$ par infraction et par jour supplémentaire d'inspection et d'enquête doivent être notés comme une amélioration au programme.

La *Loi* subira sans doute d'autres modifications et d'autres mises à jour, mais le gouvernement fédéral doit protéger le droit du public à la navigation et ne pas oublier qu'il doit aussi préserver l'environnement. Le gouvernement fédéral a la responsabilité exclusive de réglementer la navigation au Canada. Cela signifie qu'il doit consulter non seulement ceux qui construisent des ouvrages dans, sur, sous, à travers ou par-dessus les voies navigables du Canada, mais encore ceux qui y travaillent et s'y amusent ainsi que ceux qui vivent sur leurs rives.

ANNEXE A

Liste des témoins qui ont comparu devant le comité :

23 avril 2009

Transports Canada

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

Donald Roussel, directeur général, sécurité maritime

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, chercheuse en conservation

5 mai 2009

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

Transports Canada

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

Donald Roussel, directeur général, sécurité maritime

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

12 mai 2009

Watershed Watch Salmon Society

Aaron Hill, écologue

Ministère des Transports de l'Alberta

Ron Middleton, directeur, Service de la gestion des questions environnementales

Assemblée des Premières Nations

Bob Watts, chef de la direction générale

Stuart Wuttke, directeur par intérim, intendance environnementale

Association of Iroquois and Allied Indians

Chris McCormick, grand chef adjoint

Nishnawbe Aski Nation

Terry Wilson, coordinateur de la foresterie

14 mai 2009

Association canadienne des pipelines d'énergie

Brenda Kenny, présidente

Jeff Angel, vice-président, relations extérieures

Canadian Association of Petroleum Producers

Peter Miller, avocat, département de droit, Imperial Oil Resources

Fédération canadienne des municipalités

David Marit, président de Saskatchewan Association of Rural Municipalities

Susan Irwin, conseillère des politiques

Université d'Ottawa - Clinique de droit environnemental

William Amos, conseil juridique

Yolande Saito, assistante à la recherche

26 mai 2009

Group McLellan Ross LLP

Ron Kruhlak, associé

Transports Canada

Donald Roussel, directeur général, sécurité maritime

Bob Gowe, gestionnaire, protection des eaux navigables

Brigit Proulx, avocate, services juridiques

28 mai 2009

Transports Canada

Donald Roussel, directeur général, sécurité maritime

Ann Gillen, Agent de protection des eaux navigables

Brigit Proulx, avocate, services juridiques

ANNEXE B

Liste des sousmissions:

Rivershed Society of BC

Wilderness Canoe Association

Coalition for Equitable Water Flow

Canoe-Kayak Canada White-water

Dave Rolston, comme individu

Dwayne Dosch, comme individu

Sault Fly Anglers

Conseil national des femmes du Canada

Alberta Roadbuilders & Heavy Construction Association

Tusket River Environmental Protection Association

Peter Karwacki, comme individu

Jeremy Arney, comme individu

Alliance Romaine

ANNEXE C

Les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables :³⁸

Loi	Description générale des modifications
<i>Acte concernant les ponts établis en vertu d'actes provinciaux sur des eaux navigables</i> , 45 V. (1882), c. 37	<ul style="list-style-type: none"> Loi initiale prévoyant que tous les ponts doivent être construits et entretenus conformément aux plans approuvés par le Comité des chemins de fer du Conseil privé. Tous les plans concernant les ponts doivent être approuvés par le gouverneur général en conseil.
<i>Acte concernant les bômes et autres ouvrages établis en eaux navigables soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement</i> , 46 V. (1883), c. 43	<ul style="list-style-type: none"> Certaines structures ne peuvent être construites dans des eaux navigables à moins que cela n'ait été autorisé par le gouverneur général en conseil.
<i>Acte concernant certains ouvrages dans et sur des eaux navigables</i> , 49 V. (1886), c. 35	<ul style="list-style-type: none"> Tout ouvrage sur des eaux navigables (pont, estacade, aboiteau, dock, quai, etc.) nécessite le dépôt de plans qui doivent être approuvés par le gouverneur en conseil.
<i>Acte concernant certains ouvrages construits dans et sur des voies navigables</i> , L.R.C. (1886), c. 92	<ul style="list-style-type: none"> Loi refondue et codifiée 45 V., c.37, 46 V., c. 43, et 49 V. c.35
<i>Acte concernant la protection des</i>	<ul style="list-style-type: none"> Loi initiale interdisant à quiconque d'obstruer, de gêner ou de rendre plus difficile la

³⁸ Célia Jutras, stagiaire, Division des affaires juridiques et législatives Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement

<i>eaux navigables</i> , 49V. (1886), c. 36	navigation sur toute eau navigable du Canada.
<i>Acte modifiant l'Acte concernant la protection des eaux navigables</i> , 60-61 V. (1897), c.23	<ul style="list-style-type: none"> • Permet au ministre de faire enlever tout objet ou tout bien abandonné ou se trouvant sur des terres de la Couronne.

<i>Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant la protection des eaux navigables</i> , 61 V. (1898), c. 41	<ul style="list-style-type: none"> • Interdiction de jeter des pierres, graviers, terres, escarbilles, cendres ou autres matières ou déchets [...] dans les eaux à marée navigables et dans les eaux navigables n'étant pas à marée où il n'y aura pas au moins douze brasses d'eau (quelque 72 pieds) aux plus basses marées.
<i>Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant la protection des eaux navigables</i> , 62-63 V. (1899), c. 31	<ul style="list-style-type: none"> • Abroge l'article 1 de 61 V., c. 41 (voir description ci-dessus) et le remplace par l'interdiction de jeter ou de déposer des pierres, graviers, terres, escarbilles, cendres ou toutes autres matières ou déchets dans toute eau navigable, y compris dans des eaux de marée.
<i>Acte modifiant l'Acte concernant certains ouvrages construits dans et sur des eaux navigables</i> , 62-63 V., c. 32	<ul style="list-style-type: none"> • Abroge l'article 6 de la L.R.C., c. 92, précisant qu'une autorité doit obtenir l'approbation pour des ouvrages construits avant le 1er mars 1899.
<i>Acte concernant la protection des eaux navigables</i> , L. R.. (1906), c.115	<ul style="list-style-type: none"> • La L.R.C. (1886), c.92, et la L.R.(1886), c. 91, ont été codifiées dans cette loi refondue (Acte concernant certains ouvrages construits dans et sur des eaux navigables et Acte concernant la protection des eaux navigables)
<i>Loi modifiant la Loi de la protection des eaux navigables</i> , 1909, c. 28	<ul style="list-style-type: none"> • Redéfinit navire en ajoutant ce qui suit à la fin du paragraphe « et comprend aussi tout ce qui fait partie des machines, des attirails, de l'équipement, de la cargaison, du matériel ou du lest d'un navire »; • Clarifie que les navires partiellement submergés sont considérés comme des obstructions; • Quiconque peut prendre possession de navires abandonnés ou les enlever deux ans après qu'ils ont été abandonnés; • Nouvelles définitions de « câble de traille » et de « pont tournant ou pont-bascule »; • Nouveaux pouvoirs de réglementation conférés au gouverneur en conseil pour régir les câbles de traille et les ponts tournants et ponts-bascule.

<p><i>Loi modifiant la Loi de la protection des eaux navigables, 1910, c. 44.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les articles 4 et 5 de la Loi sont abrogés et remplacés; • Ajoute les termes quai, dock, pier ou autre construction de toute espèce à la liste des structures qui ne peuvent être construites sans l'approbation du gouverneur en conseil.
<p><i>Loi portant modification de la Loi de la protection des eaux navigables, 1918, c. 33</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le terme « ouvrage » est redéfini pour comprendre plus de structures à construire (par, ex. tunnel ou conduite, câble ou fil de télégraphe ou de force motrice); • Les articles 4 et 5, édictés en 1910, c. 44, sont abrogés et remplacés par la clarification que le ministre des Travaux publics déterminera si une structure nuit à la navigation.
<p><i>Loi concernant le ministère des Transports, 1936, c. 34, a. 4</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'expression « ministère de la Marine et des Pêcheries » dans la Loi est remplacée par l'expression « ministère des Transports ».
<p><i>Loi modifiant la Loi de protection des eaux navigables, 1946, c.10</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le paragraphe 5(2) est abrogé et remplacé par ce qui suit : « Le gouverneur en conseil peut approuver des ouvrages construits ou en voie de construction [...] ».
<p><i>Loi pourvoyant à la publication des règlements statutaires, 1950, c. 50, a. 10</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les articles 12 et 33 sont abrogés; à l'article 23, les mots « publiée dans la <i>Gazette du Canada</i> » sont supprimés.
<p><i>Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables, 1953-1954, c. 37</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le paragraphe 16(1) est abrogé et remplacé; est clarifiée la façon dont la Couronne a droit au remboursement des frais engagés pour l'enlèvement d'épaves, l'installation de signaux, etc.; • Nouvelles définitions de navire canadien, Grands Lacs, marin; • Nouveaux pouvoirs de réglementation permettant au gouverneur en conseil de réglementer l'emploi des marins à bord de navires canadiens dans les Grands Lacs.
<p><i>Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables, 1956, c. 41</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Définitions :le sous-alinéa 2aa): ajoute une définition, celle de « Ministre » (ministre des Travaux publics); • Application : l'article 3: ajoute les mots « ou à la modification » à la phrase suivante : « Sauf les dispositions de la présente Partie qui ont trait à la reconstruction, à la réparation ou à la <i>modification</i> de tout ouvrage légalement construit [...] »; • L'article 4 est abrogé et remplacé : l'article sur la construction d'ouvrages dans des eaux navigables continue d'être assujéti à l'approbation du ministre. Les modifications tiennent compte des ouvrages auxquels l'article ne s'applique pas (c'e.-à-d. les ouvrages d'une valeur inférieure à 5 000 \$ (contre 1 000 \$ initialement) qui ne nuisent pas <i>sérieusement</i> à la navigation. • L'article 5 est abrogé et remplacé : la modification précise que c'est le ministre qui approuve

	<p>les ouvrages, et non le gouverneur en conseil. Tout ouvrage qui n'a pas obtenu l'approbation du ministre peut être enlevé. Est clarifiée la façon dont le ministre peut approuver les plans et l'emplacement une fois que la construction a commencé.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les articles 7-9 sont abrogés et remplacés : le terme gouverneur en conseil est remplacé par le terme ministre partout dans la loi; nouveau paragraphe sur le dépôt du plan au bureau des titres de biens-fonds le plus proche; renvoi au Conseil des ports nationaux.
<p><i>Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables, 1968, c. 15</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interprétation: « Ministre » désigne maintenant le « ministre des Transports »; l'expression « eaux navigables » comprend un canal ainsi que toute autre étendue d'eau créés ou modifiés par suite de la construction d'un ouvrage. • Les alinéas 2aa) et b) sont abrogés et remplacés par les alinéas b) et c), où sont nouvellement définis les mots « propriétaire » et « ouvrage »; • Les alinéas 4(1)a) et b) sont abrogés et remplacés : clarification de la façon dont l'ouvrage, l'emplacement et les plans sont approuvés par le ministre en conformité des modalités qu'il juge à propos; le ministre fixe les délais de construction; • Le paragraphe 4(2) est abrogé et remplacé : il n'est plus fait mention de l'exception du coût de construction inférieur à 5 000 \$; • L'article 5 est abrogé et remplacé : le ministre dispose d'un nouveau pouvoir discrétionnaire lui permettant d'ordonner au propriétaire d'un ouvrage qui nuit à la navigation de l'enlever ou de le modifier. Si le propriétaire omet de se conformer à l'ordre, le ministre peut faire enlever ou détruire l'ouvrage et imposer une sanction au contrevenant. De nouveaux droits sont imposés à quiconque demande l'approbation d'un ouvrage après le début des travaux; • L'article 8 est modifié; il est précisé dans un nouveau paragraphe qu'un ouvrage peut devenir dangereux ou nuisible pour la navigation en raison du temps qui s'est écoulé et de l'évolution des conditions de la navigation dans les eaux navigables en cause. Les modifications, réparations, etc. sont traitées de la même manière qu'un nouvel ouvrage et nécessitent une nouvelle demande d'approbation; • L'article 9 est abrogé; il n'est plus fait mention du Conseil des ports nationaux; • Le paragraphe 10(1) est abrogé et remplacé : le gouverneur en conseil peut établir les arrêtés ou les règlements qu'il juge utiles, sans restrictions, fixer les honoraires payables lors de la production d'une demande d'approbation et le délai de validité d'une approbation et prescrire

	<p>les peines;</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'alinéa 12a) est abrogé; article sur la désignation de ministre (ministre des Transports); • L'article 16 est modifié, nouveaux paragraphes sur les ordres donnés aux propriétaires de déplacer des navires laissés à l'ancre et prévoyant des sanctions connexes; • Les articles 18 et 19 sont abrogés et remplacés : les articles sur le fait de jeter des déchets dans l'eau sont modifiés. Il n'est plus fait mention des scieries. Il est précisé que bien qu'il ne soit pas permis de jeter de la pierre, du gravier, de la terre ou autres matières dans des eaux navigables où il n'y a pas au moins 20 brasses d'eau (et non plus 12), l'article ne devrait pas être interprété de façon à permettre de jeter des déchets dans les eaux navigables; • Les articles 20 et 21 sont remplacés. L'article 20 interdisait de jeter des déchets dans des eaux navigables sans marée là où il n'y a pas au moins 8 pieds d'eau. L'article 21 portait sur la fonction des agents des pêches qui consistait à examiner l'eau de temps à autre; • L'article 22 est abrogé et remplacé : le ministre peut, par proclamation, soustraire certains cours d'eau à l'application des articles 18 et 19, qui portent sur le fait de jeter des déchets dans l'eau; • L'article 23 est abrogé; • Les articles 24 à 29 sont abrogés et remplacés (ajout d'amendes et de sanctions).
<p><i>Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, 1980-81-82-83, c. 121, a. 17</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Article 17 : toute mention du Conseil des ports nationaux est remplacée par celle de la Société canadienne des ports.
<p><i>Loi concernant les douanes, 1985, c. 1 (2^e suppl.), a. 213(1)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'alinéa 15(1)a) est abrogé et remplacé : c'est au ministre ou au chef du service des douanes (et non plus au percepteur des douanes) qu'il faut donner avis de l'existence d'un obstacle ou d'une obstruction; • L'article 26 est abrogé et remplacé : le propriétaire est mis à l'amende s'il n'informe pas le chef

	du services douanes ou le ministre (et non plus le percepteur des douanes) de l'existence d'une obstruction.
<i>Loi concernant les douanes</i> , 1986, c. 1, s. 211	<ul style="list-style-type: none"> • L'article 13 est abrogé et remplacé : c'est maintenant le chef du service des douanes ou le ministre qui doit être informé par le propriétaire d'un navire obstruant des eaux navigables; • L'article 24 est abrogé et remplacé : le propriétaire qui omet d'informer le ministre ou le chef du service des douanes de ce que son navire obstrue la navigation sera mis à l'amende; • L'article 26 est abrogé et remplacé : le navire peut être arraisonné par tout gardien de port <i>ou le chef du service des douanes</i>.
<i>Loi d'abrogation de la Loi sur les titres de biens-fonds</i> , 1993, c. 41, a. 8	<ul style="list-style-type: none"> • Les paragraphes 9(1) et (2) sont abrogés et remplacés : quiconque propose la construction d'un ouvrage peut déposer un double de la proposition au bureau du registraire ou <i>au bureau des biens-fonds du district</i>.
<i>Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois en conséquence</i> , 1998, c. 10, a. 189	<ul style="list-style-type: none"> • L'article 24 est remplacé : une nouvelle disposition ajoute l'énoncé « ou une administration portuaire constituée sous le régime de la <i>Loi maritime du Canada</i> » à la liste des administrations dont les pouvoirs ne sont pas touchés par la <i>Loi</i>.
<i>Loi modifiant certaines lois fédérales et édictant des mesures de mise en œuvre de la convention sur les armes biologiques ou à toxines, en vue de renforcer la sécurité</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Article 2 remplacé : Ministre désigne le ministre des Pêches et des Océans; • L'article 13 est modifié par l'ajout de l'énoncé : le ministre peut prendre un arrêté d'urgence s'il estime qu'une intervention immédiate est nécessaire; • L'article 31 est modifié par l'ajout de l'énoncé suivant : le ministre peut prendre un arrêté

<i>publique</i> , 2004, c.15, a. 94-96	d'urgence s'il estime qu'une intervention immédiate est nécessaire relativement à des risques liés à des câbles de trille et à des ponts tournants ou à des ponts-bascule.
--	--

<p>Projet de loi C-10, <i>Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 janvier 2009 et mettant en oeuvre des mesures fiscales connexes</i></p>	
---	--

