



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 016 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 11 mars 2008

—
Président

M. Mervin Tweed

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

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

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

Le mardi 11 mars 2008

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour tout le monde et bienvenue à cette 16^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Nous avons à l'ordre du jour l'étude de l'état actuel de la protection de la navigation sur les voies navigables canadiennes, y compris leur gouvernance et utilisation et l'application de l'actuelle Loi sur la protection des eaux navigables.

Avant de passer au vif du sujet, je voudrais faire une petite mise au point à l'intention des membres du comité. M. Lewis comparaitra jeudi pour nous parler de la sécurité ferroviaire, et je vais demander à ce que nous réservions les 10 dernières minutes de cette réunion pour discuter entre nous de l'orientation que nous voulons donner à nos travaux lorsque nous aurons vu son rapport, et je parle ici des réunions futures. Vous aurez également reçu votre sommaire de nos discussions sur la sécurité ferroviaire au comité. Ces documents ont dû vous parvenir par courriel ce matin.

J'ai également eu l'occasion de rencontrer quelques-uns des administrateurs de la Fédération canadienne des municipalités à Brandon pendant la fin de semaine, et ils se sont dits ravis de ce que nous reprenions cette étude. Je pense d'ailleurs que la participation de ces instances à notre étude sera très positive. Plusieurs fois, j'ai entendu l'expression « Il est grand temps ». Je voulais vous le faire savoir. Je parle des eaux navigables.

Cela dit, nous accueillons aujourd'hui Shirley Anne Scharf, directrice générale, et Keith Grady, conseiller principal, qui représentent Infrastructure Canada, John Smith et Steve Burgess qui représentent l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, et Ginny Flood et Gilles Belzile qui représentent le ministère des Pêches et des Océans.

Bienvenue à tous. J'imagine que vous avez tous un genre d'exposé à nous faire. Je ne sais pas si vous vous êtes concertés pour déterminer qui allait commencer, mais quoi qu'il en soit, vous avez la parole.

Madame Scharf.

Mme Shirley Anne Scharf (directrice générale, Direction de la gestion des enjeux, Direction générale des opérations des programmes, Infrastructure Canada): Je pense que c'est nous qui allons commencer.

Bonjour, monsieur le président et messieurs les membres du comité. Je voudrais d'abord remercier le comité d'avoir invité Infrastructure Canada pour lui permettre de présenter son point de vue sur les propositions visant à moderniser la Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN.

Je suis accompagnée aujourd'hui, comme vous l'avez dit, par Keith Grady, qui est notre conseiller principal en matière d'examen environnemental et d'approbation au niveau ministériel.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler des répercussions de cette initiative pour les programmes de financement de l'infrastructure gérés par Infrastructure Canada. C'est dans cette optique que je désire souligner que la modernisation de la loi est pour nous une initiative importante. Infrastructure Canada appuie entièrement les changements proposés à la loi puisqu'ils permettront au ministère d'offrir rapidement aux Canadiens une infrastructure publique moderne, durable et efficace.

[Français]

Dans mon allocution, je parlerai brièvement des programmes dont mon ministère est responsable et de la façon dont la Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN) peut influencer l'exécution de ces programmes, particulièrement de la façon dont la LPEN peut parfois retarder l'approbation et la mise en oeuvre aussi bien de projets d'infrastructure dans les collectivités que de projets d'infrastructure de grande envergure.

Je parlerai également des modifications particulières présentées par Transports Canada aux fins d'examen par le comité. Nous sommes d'avis que ces modifications amélioreront l'efficacité et la rapidité du financement fédéral des projets d'infrastructure publique aux termes de ces programmes. Nos deux ministères collaborent étroitement pour répondre aux demandes provinciales et municipales de financement des principales infrastructures de transport.

[Traduction]

Par l'entremise de Chantiers Canada, le gouvernement du Canada s'est engagé à verser un financement de 33 milliards de dollars sur sept ans, de 2007-2008 à 2013-2014, pour les projets d'infrastructure publique qui favorisent la croissance de l'économie, l'assainissement de l'environnement et le renforcement et la sécurité des collectivités. Chantiers Canada comprend un financement de base pour les municipalités et les provinces, ainsi que des programmes de financement comme le Fonds Chantiers Canada.

Une vaste gamme de projets et d'activités qui sont admissibles à un soutien aux termes de Chantiers Canada entraînent des répercussions sur les eaux navigables. Par conséquent, ces projets devraient être examinés en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. À titre d'illustration, dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, les projets dans les catégories suivantes sont particulièrement susceptibles d'être assujettis à la loi: infrastructure de l'eau et des eaux usées, par exemple, canalisations de prise d'eau, tuyaux et diffuseurs pour l'effluent, transport en commun, réseau routier national, route locale, transport ferroviaire et maritime à courte distance, et énergie verte, par exemple, barrages hydroélectriques et lignes de transmission et enfin atténuation des dégâts des catastrophes, par exemple, contrôle des inondations.

•(1110)

[Français]

En ce moment, on met en oeuvre le Fonds Chantiers Canada dans l'ensemble du pays. Cela va générer de nombreux projets d'infrastructure, tant dans la catégorie des collectivités que dans celle des projets de grande envergure. Cette mise en oeuvre comprend un plus grand nombre de catégories de projets comparativement aux précédents programmes fédéraux de financement de l'infrastructure. Par conséquent, nous prévoyons une augmentation générale du nombre de projets financés qui seront assujettis à la Loi sur la protection des eaux navigables. Il est donc important de modifier la LPEN afin de réduire et d'éviter les problèmes touchant les programmes actuels d'Infrastructure Canada.

[Traduction]

Par exemple, aux termes du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale pour 2004-2011, environ 20 p. 100 des 1 760 projets approuvés jusqu'à maintenant ont une incidence sur la navigation. De la même façon, on a tenu compte de la loi dans environ 25 p. 100 des projets non liés au transport qui ont été approuvés jusqu'à maintenant aux termes du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Comme vous pouvez l'imaginer, compte tenu de la géographie du Canada, un grand pourcentage des projets touchant les principales routes du pays doivent également être approuvés en vertu de la loi en raison des ouvrages mineurs de franchissement des cours d'eau.

Je vais maintenant vous décrire certains des défis que pose la LPEN pour l'approbation et la mise en oeuvre de ces types de projets d'infrastructure.

Jusqu'à maintenant, notre expérience indique que les considérations liées à la LPEN peuvent entraîner des incertitudes quant à la réglementation et des retards dans l'approbation et la mise en oeuvre des projets d'infrastructure publique. Il est important que les modifications apportées à la loi le soient rapidement, afin que ces mêmes problèmes ne touchent pas le financement rapide et efficace des projets aux termes de Chantiers Canada.

Un certain nombre de problèmes précis ont pu être observés jusqu'à présent. Le premier est que les promoteurs ne peuvent déterminer si leurs projets sont assujettis à la loi jusqu'à ce que les représentants de la protection des eaux navigables visitent le site et confirment que le plan d'eau touché est navigable. En fonction de la saison, de l'accès au site et de la disponibilité du personnel de la protection des eaux navigables, cette démarche peut prendre un temps considérable.

Les plans détaillés du projet et du site qui sont nécessaires pour confirmer l'application de la loi sont souvent impossibles à obtenir au début de la planification du projet. Par conséquent, le statut de Transports Canada à titre d'autorité responsable de l'examen du projet en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale peut être vague jusqu'à une étape ultérieure de l'évaluation.

On constate également des retards liés à l'obtention des commentaires des représentants de la protection des eaux navigables au cours de l'examen prévu par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, ainsi qu'à l'obtention de l'autorisation de la LPEN à la suite de l'approbation aux termes de la loi.

[Français]

Par conséquent, cette incertitude liée à la réglementation et les retards touchant le processus peuvent accroître les coûts du projet si la construction ne peut aller de l'avant comme prévu. De plus, la situation peut entraîner des pressions additionnelles pour Infrastruc-

ture Canada, qui doit travailler avec les parties en vue de résoudre ces problèmes et s'assurer que les projets sont approuvés rapidement.

[Traduction]

Transports Canada a établi sept principaux concepts ayant trait aux changements potentiels apportés à la LPEN. Trois des sept concepts seront particulièrement importants pour régler les problèmes mentionnés plus tôt: modifier la définition des « eaux navigables » pour permettre l'exclusion des cours d'eau mineurs en vertu de la LPEN, modifier la définition du terme « ouvrage » pour permettre l'exclusion des ouvrages mineurs en vertu de la LPEN, et éliminer la référence aux quatre ouvrages désignés — ponts, barrages, estacades et levées empierrées — dans la loi, afin de permettre une exemption, dans le cas de ces ouvrages, de l'exigence d'obtenir une approbation en vertu de la LPEN.

•(1115)

[Français]

La proposition visant à exempter les cours d'eau mineurs et les ouvrages mineurs sera particulièrement avantageuse pour les projets d'infrastructure comme les canalisations, les égouts et les lignes aériennes de transport d'énergie, puisque l'approbation de ces projets ne sera plus nécessaire si les critères spécifiés sont respectés. Cette mesure permettra d'accélérer le processus d'approbation.

[Traduction]

De plus, la proposition visant à éliminer la référence aux ouvrages désignés dans la loi permettrait d'accélérer l'approbation des ouvrages désignés qui ne nuisent pas considérablement à la navigation, comme les petits ponts, les levées empierrées et les projets de microcentrales hydroélectriques. Le processus d'approbation serait plus rapide puisque ces projets ne seraient pas assujettis à l'ensemble des exigences du processus d'approbation complet prévu dans la loi.

Le temps requis pour exécuter les évaluations environnementales fédérales de ces projets serait également réduit dans certaines circonstances. Cette mesure serait particulièrement avantageuse pour les projets d'infrastructure qui sont assujettis à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale uniquement en raison de la LPEN.

Infrastructure Canada suggérerait également au comité d'envisager une autre modification à la loi qui favoriserait l'examen et l'approbation, en temps opportun, des projets d'infrastructure publique. Cette modification additionnelle aurait pour effet d'éliminer les exigences actuelles prévues par la loi, selon lesquelles il faut déposer les plans dans un bureau d'enregistrement des titres fonciers et les annoncer dans la *Gazette du Canada*. Nous sommes d'accord avec Transports Canada pour dire que ces dispositions sont désuètes et qu'elles ne permettent plus de présenter un avis adéquat concernant un projet proposé. Il faut mettre en place une démarche plus souple pour la présentation des avis.

Pour terminer, la modernisation de la LPEN est nécessaire depuis longtemps, et Infrastructure Canada appuie entièrement les modifications proposées. Nous sommes d'avis au ministère que ces changements permettront à Infrastructure Canada et à ses partenaires de financement publics et privés de mettre en oeuvre des projets communautaires d'infrastructure à petite et grande échelle en temps opportun, sans entraîner d'effets négatifs sur la navigation au Canada ou de répercussions considérables sur l'environnement.

[Français]

Enfin, nous espérons que ces changements législatifs seront apportés rapidement afin que Chantiers Canada puisse tirer parti de la modernisation de la LPEN le plus tôt possible.

[Traduction]

Nous sommes impatients d'entendre vos questions et vos commentaires.

Merci.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Smith.

M. John Smith (directeur, Affaires législatives et réglementaires, Élaboration des politiques, Agence canadienne d'évaluation environnementale): Merci, monsieur le président, et merci aussi de nous avoir donné cette occasion d'être ici. Je suis le directeur des affaires législatives et réglementaires de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Je suis accompagné aujourd'hui par Steve Burgess, vice-président intérimaire chargé de la prestation des programmes. M. Yves Leboeuf, le vice-président à l'élaboration des politiques, devait initialement nous accompagner aujourd'hui, mais il est malade, de sorte que malheureusement il n'a pas pu être des nôtres.

Nous aimerions vous livrer un bref survol de l'évaluation environnementale et de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale avant de faire, en guise de conclusion, quelques commentaires sur l'adéquation entre celle-ci et la Loi sur la protection des eaux navigables ainsi que les changements qu'on propose d'apporter à cette loi. Je vais suivre avec un dossier de présentation succinct qui, je crois, vous a été distribué.

Le président: Pour votre édification, le dossier n'a pas été remis aux membres car, pour qu'il puisse l'être, il doit être établi dans les deux langues officielles.

Oh, il est dans les deux langues. Parfait, allez-y, veuillez m'excuser.

M. John Smith: Je vous remercie.

Commençons donc par la troisième page du dossier, l'évaluation environnementale, l'AE, si on la réduit à sa plus simple expression, est un processus qui sert à prévoir et à évaluer les effets environnementaux éventuels et à proposer des mesures d'atténuation des effets négatifs des projets proposés. En examinant très tôt déjà dans le processus de planification les effets possibles sur l'environnement et en élaborant des mesures d'atténuation, l'AE peut contribuer à réduire les risques et à atténuer la responsabilité à la fois des décideurs de l'État et des promoteurs du projet.

Le processus d'évaluation environnementale est également une véritable occasion, pour la population, de prendre conscience des projets qui s'annoncent dans leurs collectivités, de donner leur avis et de fournir des renseignements, mais également d'influencer les décisions concernant ces projets. En intégrant très tôt les considérations d'ordre environnemental dans le processus de planification et de décision, l'évaluation environnementale est un outil essentiel de promotion du développement durable.

Passons maintenant quelques pages plus loin pour parler de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. C'est cette loi qui prescrit le processus d'évaluation environnementale à suivre par le gouvernement fédéral, une loi qui remonte à 1995 même si les processus d'évaluation environnementale fédéraux existent depuis les années 70 par le biais d'autres instruments.

Pour l'essentiel, la loi exige d'examiner les effets environnementaux des projets proposés avant qu'une administration fédérale puisse décider de donner le feu vert à ceux-ci. Les décisions ainsi prises sont communément appelées les déclencheurs du processus fédéral d'évaluation environnementale.

Pour être plus précis, ces déclencheurs sont de quatre ordres. Il s'agit des décisions prises par une administration fédérale soit de donner le feu vert à un projet comme promoteur, soit d'offrir au promoteur du projet une aide financière, soit de vendre, de céder ou de louer des territoires domaniaux nécessaires au projet, soit encore de délivrer des licences, permis ou autres autorisations réglementaires. Ainsi, comme nous le verrons plus tard, certaines autorisations données sous couvert de la Loi sur la protection des eaux navigables déclenchent automatiquement une évaluation environnementale obligatoire.

L'évaluation environnementale fédérale est ce que nous appelons un processus d'auto-évaluation. Cela signifie que l'autorité fédérale qui a une décision à prendre au sujet du projet est également tenue de faire réaliser une évaluation environnementale. Avec ce système, environ 8 000 évaluations environnementales sont effectuées chaque année par plus de 30 ministères, agences et autres organismes fédéraux ainsi que par 41 sociétés d'État. Il s'agit d'une très large palette de projets allant de la construction de sentiers de randonnée dans les parcs nationaux à d'importants projets du secteur des ressources naturelles, par exemple, mines ou ouvrages hydroélectriques.

En vertu de la loi, il peut y avoir trois types différents d'évaluations, chacun correspondant au risque d'effets environnementaux négatifs importants. La très grande majorité des évaluations, plus de 99 p. 100, prennent la forme d'un examen préalable.

Un autre niveau d'évaluation est celui de l'étude approfondie qui est réalisée pour un nombre plus restreint de projets. Ces études prennent en compte, dans l'évaluation, d'autres facteurs et elles donnent davantage la possibilité à la population d'y participer. Le processus fait intervenir des décisions de la part du ministre de l'Environnement, et cela à certaines étapes clés de la réalisation.

Enfin, les commissions d'examen permettent un examen indépendant, assorti d'audiences publiques, pour les projets susceptibles d'avoir des effets environnementaux négatifs importants ou des projets qui suscitent l'inquiétude dans la population.

À la page six, nous disons quelques mots au sujet de la coopération entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Les provinces et les territoires ont eux aussi leurs propres exigences en matière d'évaluation environnementale. Il existe déjà des ententes bilatérales et des ententes ponctuelles, par projet, pour assurer la coordination des processus. Il s'agit ici, lorsqu'une évaluation environnementale est déclenchée à la fois au provincial et au fédéral, d'avoir un processus concerté de manière à ce qu'il n'y ait qu'une seule évaluation environnementale qui corresponde aux besoins des deux ordres de gouvernement. Ce type d'arrangement concerne entre 150 et 300 projets par an. Quelques exemples d'examen récemment terminés sont fournis à la page six, mais il y en a d'autres.

Ces processus concertés donnent généralement de bons résultats, mais nous intervenons dans les travaux sous couvert du Conseil canadien des ministres de l'Environnement afin d'élaborer des initiatives à la fois à court et à long terme qui permettraient d'améliorer à la fois la rapidité et la coordination de nos examens conjoints.

Je voudrais maintenant vous dire rapidement quelques mots au sujet de notre organisme, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Nous faisons partie du portefeuille de l'Environnement, tout en étant un organisme distinct et indépendant d'Environnement Canada. Parmi nos autres rôles, nous fournissons des conseils et un soutien au ministre de l'Environnement pour ce qui concerne les responsabilités qu'il assume en vertu de la loi, par exemple, au sujet de la pertinence des rapports d'études approfondies fournis par des autorités compétentes.

• (1120)

La loi nous donne également certaines fonctions administratives essentielles, par exemple gérer les commissions d'examen et leur apporter un soutien administratif, ou encore administrer le programme d'aide financière au participant.

Nous avons aussi un rôle important à jouer en tant que coordonnateurs fédéraux de l'évaluation environnementale pour les études approfondies et celles qui font intervenir une administration provinciale. Il n'est pas rare que plusieurs ministères aient des décisions à prendre, ce qui les fait intervenir dans l'évaluation environnementale de tel ou tel projet, et à ce moment-là le rôle de coordination est extrêmement important.

Jusqu'à très récemment, ce n'était pas nous qui avions la responsabilité de la gestion de la conduite des évaluations environnementales. Il existe maintenant une nouvelle initiative, qu'on appelle l'initiative des grands projets concernant les ressources naturelles, qui a pour but d'améliorer le processus réglementaire global pour les grands projets de ce genre. Suite à cela, notre agence assume dorénavant un rôle de gestion des évaluations environnementales pour ces grands projets, ce qui représente environ 200 évaluations par an.

Je voudrais maintenant passer au rapport qui existe entre ce processus et la Loi sur la protection des eaux navigables.

Toute décision rendue en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables relativement à un projet, c'est-à-dire un ouvrage, déclenche la tenue d'une évaluation environnementale obligatoire. Notre loi, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, est ainsi en rapport avec la Loi sur la protection des eaux navigables à plusieurs égards.

Tout d'abord, la Loi sur l'évaluation environnementale oblige à prendre en compte les effets environnementaux avant toute décision concernant un projet. En second lieu, elle attache des conditions aux approbations données en vertu de la LPEN afin d'assurer l'atténuation de tels effets si nécessaire. Enfin, elle relie les approbations données par Transports Canada aux résultats de l'évaluation environnementale. Plus précisément, en raison de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, Transports Canada peut donner une autorisation à tout projet qui n'est pas susceptible de produire des effets environnementaux négatifs importants. Au cas contraire, si ce projet est susceptible de produire des effets négatifs mais si ces effets peuvent être justifiés dans les circonstances, Transports Canada peut quand même donner son autorisation. Dans ce dernier cas toutefois, la décision doit être approuvée par le gouverneur en conseil.

La page neuf donne la liste des approbations qui peuvent être accordés dans le cadre de la LPEN et qui font office de déclencheurs pour la tenue d'une évaluation environnementale obligatoire. Il s'agit en particulier des articles 5 et 6 qui concernent les ouvrages à construire ou à aménager sur, sous, au-dessus ou à travers des eaux navigables, et des articles 16 et 20 qui concernent l'enlèvement des épaves d'une voie navigable.

Il faut signaler également—j'ai d'ailleurs déjà dit que très souvent, il y a plus d'un seul ministère en cause — plus souvent, la LPEN

s'applique à des éléments d'un projet associé à une proposition d'aménagements plus importants. Ainsi, un pont conduisant à une mine, la construction d'une route ou d'un terminal maritime peuvent présenter une composante intéressante les eaux navigables en plus d'autres problématiques plus importantes.

Enfin en ce qui concerne les changements qu'on propose d'apporter à la loi, j'ai dit au début de mon exposé que chaque année, environ 8 000 évaluations environnementales fédérales sont ainsi déclenchées. En 2003, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a été modifiée et d'autres initiatives ont été mises en oeuvre dans le but de nous permettre de mieux cibler nos efforts sur les projets les plus susceptibles d'avoir des effets sur l'environnement. Les changements qu'on propose d'apporter à la LPEN auraient pour effet que les ouvrages mineurs et les projets réalisés sur les plans d'eau mineurs n'exigeraient pas d'approbation aux termes de la LPEN, de sorte qu'ils ne déclencheraient pas d'évaluation environnementale.

D'après ce que nous avons appris, on peut raisonnablement s'attendre à ce que les projets de ce genre n'aient pas d'effets marqués sur l'environnement. Par conséquent, l'initiative ainsi proposée au sujet de la LPEN serait conforme à ce que nous faisons de notre côté pour axer davantage les évaluations environnementales sur les projets qui risquent plus de produire des effets importants et réduire ainsi le nombre d'évaluations environnementales concernant les projets de moins d'importance.

J'aimerais également faire remarquer qu'il faudrait néanmoins se demander si les changements ainsi proposés ne risqueraient pas d'avoir pour effet qu'un projet majeur ne soit pas assujéti à une évaluation environnementale parce qu'il serait considéré comme un ouvrage mineur sous l'angle de son effet sur la navigation. En prévoyant un dispositif qui donnerait la latitude nécessaire dans les cas de ce genre, on éliminerait cette possibilité. Par contre, cela devrait selon nous se produire que dans des cas exceptionnels. C'est en effet quelque chose qui, selon nous, ne devrait pas se produire souvent. En règle générale, lorsqu'il s'agit d'un projet majeur, le processus d'évaluation environnementale est automatiquement déclenché par un autre instrument que la LPEN. Cela dit, à mesure que le processus qui vous occupe ici se déroulera, il conviendrait selon nous d'accorder une certaine attention à cette question.

• (1125)

Enfin, je signale également que les dispositions modernes d'exécution qu'on propose d'ajouter à la loi seraient utiles pour l'évaluation environnementale, étant donné que la Loi sur l'évaluation environnementale repose sur des instruments prévus par d'autres lois, ce qui permet de faire en sorte que les mesures d'atténuation nécessaires soient mises en oeuvre.

Voilà qui termine mon exposé, monsieur le président.

Je vous remercie.

Le président: Merci.

Madame Flood.

Mme Ginny Flood (directrice nationale, Direction des évaluations environnementales et des grands projets, Secteur des océans et de l'habitat, ministère des Pêches et des Océans): Le ministère n'a pas d'exposé préliminaire à vous proposer, mais nous voulons néanmoins vous remercier de nous avoir invités à participer à cette table ronde.

Je m'appelle Ginny Flood et je suis la directrice nationale des évaluations environnementales et des grands projets au ministère des Pêches et des Océans. Je suis accompagnée par Gilles Belzile, mon collègue, qui est le directeur général chargé des affaires législatives et intergouvernementales au ministère.

Le ministère des Pêches et des Océans est un autre important organe de réglementation fédéral qui travaille en étroite concertation avec Transports Canada. La plupart des projets dont nous nous occupons et qui concernent les eaux canadiennes intéressent directement à la fois la Loi sur la protection des eaux navigables et la Loi sur les pêches qui toutes deux exigent des autorisations. Nous travaillons en collaboration constante pour la conduite des évaluations environnementales. La loi qui nous intéresse ici est presque aussi ancienne que la Loi sur les pêches.

Nous répondrons avec plaisir à toutes les questions que vous souhaierez nous poser.

Je vous remercie.

• (1130)

Le président: Merci à vous.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci à tous nos témoins qui sont venus ce matin nous donner une idée de ce qui nous interpelle — la question de savoir s'il faut remanier la loi ou la modifier.

D'après ce que nous ont dit Mme Scharf et M. Smith — j'espère que je vous interprète bien, vous préféreriez quelque chose de rapide et de sauvage. Vous aimeriez apporter les ajustements nécessaires immédiatement, et vous nous en avez donné une idée dans certains cas. Mais votre solution privilégiée serait de faire quelque chose tout de suite au lieu de faire quelque chose de complet. J'espère ne pas me tromper, mais je vais vous laisser vous expliquer dans quelques instants.

Madame Flood, j'aimerais savoir si cette idée que j'ai vout pour vous également. Vous accompagniez les deux autres ce matin. Le fait que vous soyez venue mais que vous n'avez pas fait d'exposé préliminaire signifie-t-il que vous préféreriez que le comité aille tout de suite aux amendements au lieu de remanier complètement la loi?

Mme Ginny Flood: Nous n'avons pas eu le temps de procéder à un examen approfondi mais, après une première analyse, nous avons songé à notre rôle par rapport à Transports Canada et nous sommes impatients de travailler avec ce ministère peu importe ce qu'il va proposer. Pour l'instant, il propose sept amendements. En revanche, s'il s'agissait d'un examen plus vaste, nous serions assurément prêts à travailler avec ce ministère. Cela donnerait la possibilité de simplifier la loi et d'offrir du même tenant les retombées favorables au développement économique et de prendre des décisions de manière plus rapide.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question.

L'hon. Joseph Volpe: Je n'en sais rien, j'attends de savoir ce que vont me dire M. Smith et Mme Scharf.

Mme Shirley Anne Scharf: Nous souscrivons à une modernisation immédiate de la loi. Nous avons le sentiment, de notre point de vue à nous étant donné notre mandat, que les cours d'eau et les ouvrages mineurs sont particulièrement importants. Cela ne veut pas dire qu'il ne faille pas procéder à un examen approfondi dans cinq ans. L'avantage qu'il y a à le faire maintenant, c'est que Fonds Chantiers Canada et le plan associé vont être mis en branle. Il y aura toutes sortes de sollicitations pour que ces projets aillent de l'avant.

En apportant immédiatement ces changements, nous serons en mesure de mettre en oeuvre ces projets plus rapidement et de les faire aboutir. Peut-être voudrions-nous surveiller les impacts, c'est possible, et cela pourrait s'intégrer dans un examen plus complet de la loi qui aurait lieu ultérieurement.

Le président: Monsieur Smith.

M. John Smith: Je vous remercie.

Je suis un peu ambivalent à ce sujet. Je ne suis pas certain que nous penchions vraiment pour une intervention ou l'autre. Nous n'avons pas eu le temps d'examiner les répercussions d'un remaniement plus important. Par contre, la partie immédiate qui profiterait à l'évaluation environnementale serait que nous pourrions concentrer nos efforts sur des projets plus importants. Les amendements plus ciblés sembleraient pouvoir faciliter la chose. Et comme ils pourraient être mis en place plus rapidement, il serait peut-être avantageux de procéder de cette façon.

L'hon. Joseph Volpe: C'est avec plaisir que je vous ai entendu parler d'une simplification du processus, parce qu'à mon avis, c'est l'une des raisons à la base des observations qui ont été transmises au comité et au ministère.

Du moins c'est ce que j'ai cru comprendre, il faut quand même signaler qu'il y a deux semaines, Transports Canada avait dit préférer une intervention beaucoup plus complète.

Vous semblez un peu hésitante ici, madame Flood, mais M. Smith semble vouloir me dire plus ou moins la même chose, en ce sens que le programme de vos deux ministères pourrait cadrer un peu mieux avec l'impression que j'avais de la position de Transports Canada, en l'occurrence allons-y de façon très complète afin d'avoir la certitude de ne rien négliger. Cela pourrait ne pas nécessairement s'aligner sur la décision qu'a prise Infrastructure Canada de libérer beaucoup plus rapidement les crédits pour les projets.

Vous ai-je mal interprété, madame Flood?

• (1135)

Mme Ginny Flood: Non, je ne le pense pas nécessairement. À mon avis, nous sommes très ouverts à n'importe quelle approche pourvu qu'elle soit complète. Je pense que nous pourrions assurément envisager d'autres possibilités de simplifier le processus, des possibilités qui, sans doute, ne s'offriraient pas à nous si nous nous contentions d'une intervention très restreinte.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Smith.

M. John Smith: Comme je vous l'ai déjà dit — et j'espère que cela ne vous donnera pas trop l'impression que je ne veux pas prendre position — je ne pense pas que nous ayons une opinion bien arrêtée en faveur d'une formule plutôt que de l'autre. Certes, il pourrait y avoir un avantage immédiat du point de vue de la simplification que cela permettrait d'effectuer.

Pour ce qui est maintenant d'un réexamen complet de la loi, les avantages que nous en retirerions, c'est-à-dire possibilités pour nous d'axer nos efforts sur les projets plus importants, ce que nous permettrait l'amendement proposé, je ne sais pas ce qu'un remaniement complet de la loi pourrait nous donner de plus, mais je n'ai pas vraiment eu le temps d'y réfléchir.

L'hon. Joseph Volpe: Un petit instant, monsieur Burgess, peut-être pourriez-vous développer un peu cela.

Pour vous, il n'y aurait pas trop de problèmes à apporter certains des changements qui découleraient d'une nouvelle définition de termes comme « ouvrages mineurs »?

M. John Smith: C'est exact. Cela, je peux vous l'affirmer. À notre avis, c'est une bonne idée, et nous n'envisageons pas que cela puisse poser problème.

L'hon. Joseph Volpe: Pourtant, Mme Flood pourrait, parce qu'à mon avis cela pourrait avoir des répercussions sur le genre de travail effectué par Pêches et Océans dans le dossier de l'évaluation à certains endroits du Canada. Je connais mal ce que fait ce ministère dans tous les coins du pays, mais je sais que dans ma province, c'est là une responsabilité que le ministère partage avec le gouvernement provincial, lequel intervient dans une très large mesure dans les programmes concernant l'infrastructure.

Par conséquent, monsieur Burgess, lorsque vous nous dites dans votre réponse ce que vous voulez faire à ce titre, je me demande — pour dire les choses un peu plus délicatement — si nous ne faisons pas entrer le renard dans le poulailler en prenant certaines de ces décisions à la hâte et à court terme.

M. Steve Burgess (vice-président intérimaire, Secteur de la prestation des programmes, Agence canadienne d'évaluation environnementale): Je pourrais peut-être répondre à cette question en la faisant précéder par une petite préface.

Dans notre perspective à nous, c'est-à-dire dans la perspective de l'évaluation environnementale, il y a pour nous deux éléments du processus qui sont importants. Le premier est que la qualité des évaluations soit bien là, soit suffisante, et qu'on fasse en sorte que tout projet qui risque d'avoir des effets négatifs sur l'environnement soit évalué. En contrepartie, nous voulons également que le processus d'évaluation environnementale soit efficace et efficient.

Je dirai que, en parlant de la formule qui est ainsi proposée, nous considérons que c'est là une occasion de travailler dans ce sens dans une certaine mesure. Les préoccupations dont on nous a fait part au sujet de la façon dont la LPEN agit comme déclencheur d'une évaluation environnementale ont trait en partie à la définition même des eaux navigables. Il y a au Canada de nombreux plans d'eau navigables, nous le savons tous. Un grand nombre d'entre eux — qui sont tout petits en fait — ont à l'occasion été considérés comme des voies navigables.

L'autre élément est qu'il est difficile de savoir d'emblée, avant de lancer une évaluation, s'il pourrait ou non y avoir une interférence pour la navigation suite à la construction de tel ou tel projet.

Par conséquent, dans la mesure où cette initiative, ces amendements qu'on apporterait à la loi, pourraient remédier à ces préoccupations, je pense que nous serions assez satisfaits.

Le président: La parole est maintenant à M. Laframboise.

[Français]

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

Ma première question s'adresse à Mme Scharf.

Si mes informations sont exactes, aucune entente n'a encore été conclue entre le Québec et le gouvernement fédéral dans le cadre de Chantiers Canada. Est-ce exact?

• (1140)

Mme Shirley Anne Scharf: Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris la question.

M. Mario Laframboise: Aucune entente n'a été signée entre le Québec et le fédéral dans le cadre de Chantiers Canada. C'est exact?

Mme Shirley Anne Scharf: Malheureusement, je ne suis ici ce matin que pour discuter de la question ...

M. Mario Laframboise: Aucune entente n'est signée dans le cadre de Chantiers Canada présentement. Je veux simplement que vous me confirmiez la chose.

Mme Shirley Anne Scharf: Je n'en suis pas tout à fait sûre, étant donné que je n'ai pas reçu de breffage à ce sujet récemment, mais d'après ce que je comprends, on n'a pas signé d'entente.

M. Mario Laframboise: Je comprends cela, mais c'est toujours un peu plus compliqué au Québec. En plus, Développement économique Canada intervient dans votre travail. Qui fait respecter les critères au Québec? Est-ce Développement économique Canada ou votre ministère?

Mme Shirley Anne Scharf: C'est une très bonne question. Les deux organismes sont impliqués. Avec Infrastructure Canada, nous avons un lien d'imputabilité à l'égard de Chantiers Canada. Par le passé, les partenaires en prestation de services avaient aussi une responsabilité en ce sens. Je dois vous dire, par contre, que cette question est hors de mon domaine d'expertise et qu'il serait sans doute préférable de vous adresser au ministère à ce sujet, de façon à obtenir une réponse officielle.

M. Mario Laframboise: Il reste que c'est la seule province où Développement économique Canada s'implique de cette façon, n'est-ce pas?

Mme Shirley Anne Scharf: J'ai peur de vous induire en erreur. Il serait préférable que vous posiez la question au ministère.

M. Mario Laframboise: Je vais le faire.

Monsieur Smith, lorsque le fédéral investit dans un domaine ou un autre de l'infrastructure, vous intervenez. C'est un critère. Des évaluations environnementales sont réalisées lorsque c'est nécessaire. Est-ce vrai?

[Traduction]

M. John Smith: Comme je l'ai déjà dit, le financement est l'un des déclencheurs d'une évaluation environnementale. En règle générale donc effectivement, vous avez raison. Cela étant, en vertu de notre loi, il existe également des dispositions qui permettent d'exempter de petits projets de la nécessité de procéder à une évaluation. Il y a par exemple un règlement, le Règlement sur la liste d'exclusion de 2007, qui énumère tout un tas de projets dont les effets sont jugés insignifiants et qui, par conséquent, ne sont pas assujettis à évaluation environnementale. Mais en règle générale oui, lorsqu'un financement fédéral est envisagé, il y a automatiquement évaluation environnementale.

[Français]

M. Mario Laframboise: Les gens des municipalités disent que dans les cas où le fédéral investit dans l'infrastructure, ils doivent non seulement appliquer la Loi sur la protection des eaux navigables, mais aussi l'évaluation environnementale. C'est comme si ça ajoutait un élément de complexité au dossier.

Le fait qu'on modifie la Loi sur la protection des eaux navigables ne vous empêche pas d'intervenir dans les dossiers d'infrastructure. Est-ce exact?

[Traduction]

M. John Smith: Pour un projet en particulier, si la LPEN est modifiée et si, suite à cela, les ouvrages mineurs ne doivent plus faire l'objet d'un permis en vertu de la loi, c'est donc l'un des déclencheurs de l'évaluation environnementale qui disparaît. Toutefois, toujours pour ce même projet, dès lors qu'il y a un financement fédéral ou une décision de la part d'un autre organisme, l'évaluation environnementale demeure obligatoire.

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est ce que je veux dire. Chaque fois qu'on parle de dossiers de Chantiers Canada, il s'agit d'argent du fédéral. Par conséquent, vous devez intervenir sur le plan environnemental. Donc, en plus de la Loi sur la protection des eaux navigables, un autre élément de complexité s'ajoute à ces dossiers. Par contre, si vous êtes en train de me dire qu'en raison de la modification à la loi vous n'interviendrez plus quand de l'argent du fédéral sera en cause, cela pourrait me causer un problème.

• (1145)

[Traduction]

M. John Smith: Les amendements qu'on se propose d'apporter à la Loi sur la protection des eaux navigables auraient pour effet que, pour certains projets mineurs qui n'ont pas besoin d'approbation, l'un des déclencheurs disparaîtrait. S'il s'agit donc d'un projet pour lequel, avant qu'on modifie la loi le seul déclencheur d'une évaluation environnementale fédérale aurait été cette approbation, l'évaluation ne serait plus nécessaire. Si par contre il y a une autre indication, le financement par exemple, l'évaluation demeurerait obligatoire. Par contre, comme l'a dit ma collègue je crois dans son exposé préliminaire, en ce qui concerne les approbations données en vertu de la LPEN, ce qui se passe, c'est qu'en raison de l'obligation qu'il y a de déterminer si le plan d'eau en question est ou non navigable, c'est un exemple, il faut parfois un certain temps pour en arriver là, avant qu'on puisse avoir la certitude qu'il faut demander cette approbation.

Et même pour les projets qui continueraient à être assujettis à une évaluation environnementale, notamment parce qu'ils sont financés par le fédéral, le fait d'éliminer une des conditions retarde parfois la décision. Par conséquent, même si la nécessité d'une évaluation environnementale demeurerait, il serait néanmoins possible de simplifier un peu le processus.

[Français]

M. Mario Laframboise: Prenons l'exemple d'une municipalité qui voudrait faire construire un belvédère sur le bord d'un petit ruisseau jugé non navigable selon les nouvelles définitions. D'après ce que je comprends, le fait que des fonds de Chantiers Canada, donc du fédéral, servent à réaliser ce projet et que celui-ci implique un cours d'eau ferait en sorte qu'il y ait une évaluation environnementale. Est-ce exact?

[Traduction]

M. John Smith: Oui.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, madame Scharf, vous dites qu'avec la Loi sur la protection des eaux navigables, on ajoute un processus qui peut retarder le projet. C'est bien ce que vous dites? J'ai donné l'exemple d'un belvédère qu'une municipalité voudrait faire construire sur un cours d'eau. Maintenant, dès que quelque chose peut flotter sur un cours d'eau, on parle d'eaux navigables. Un délai supplémentaire va donc s'ajouter au processus d'autorisation. C'est bien cela?

Mme Shirley Anne Scharf: Oui, c'est exact. Quand, dans la description du projet, on parle d'une communauté où un projet majeur est en oeuvre, nous procédons à une évaluation environnementale. Toutefois, les changements à la Loi sur la protection des eaux navigables ont beaucoup aidé à réduire la complexité du processus.

M. Mario Laframboise: Parfait.

[Traduction]

Le président: La parole est maintenant à M. Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci d'être venus aujourd'hui.

J'aimerais commencer par vous, monsieur Smith. Actuellement, combien avez-vous d'employés au Canada pour effectuer les évaluations environnementales?

M. Steve Burgess: Je vais vous répondre si cela ne vous dérange pas.

Il faudrait probablement que je vous précise que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale n'effectue pas en réalité ces évaluations environnementales. Comme M. Smith l'a dit dans sa déclaration, ces évaluations sont en réalité effectuées par les ministères qui sont appelés à rendre des décisions concernant les projets. Ainsi, dans le cas de la Loi sur la protection des eaux navigables et des décisions qu'elle sous-tend et qui déclencheraient une évaluation, c'est le personnel de Transports Canada qui procéderait aux évaluations environnementales nécessaires. En ce qui concerne les ouvrages d'infrastructure, ce serait le personnel d'Infrastructure Canada ou celui des agences régionales qui assurent les services qui en auraient la charge.

À l'agence, notre rôle en ce qui concerne la très grande majorité des évaluations consiste, le cas échéant, à faciliter la coordination de ces évaluations. Il peut y avoir plusieurs éléments déclencheurs d'une évaluation environnementale au niveau fédéral, ce qui veut dire que plusieurs ministères pourraient avoir à participer à ce genre d'évaluations. Il peut également y avoir des évaluations provinciales obligatoires. Notre tâche consiste donc à en assurer la coordination.

M. Peter Julian: Je voudrais en revenir à ma question concernant votre agence. Quel est votre effectif actuel?

M. Steve Burgess: À l'heure actuelle, nous avons un peu plus de 150 employés. Sur ce nombre, je dirais qu'une cinquantaine environ travaillent dans les bureaux régionaux.

M. Peter Julian: Très bien, revenons-en donc aux ministères, au gouvernement fédéral, quel est le nombre d'employés qui effectuent des évaluations environnementales?

• (1150)

M. Steve Burgess: Je n'en suis pas sûr. Je pourrais me hasarder à citer un chiffre. Bien entendu, chaque ministère a une responsabilité en matière d'évaluation environnementale, et il y a également les sociétés d'État. Je ne pense pas malheureusement pouvoir vous donner un chiffre.

M. Peter Julian: Vous ne connaissez donc pas le chiffre réel. Mais pourriez-vous nous dire si l'effectif est suffisant, sans même connaître le chiffre?

M. Steve Burgess: Si vous posiez la question aux autres ministères, je pense que tous vous répondraient qu'ils pourraient facilement utiliser davantage de gens.

M. Peter Julian: Le problème en l'occurrence, c'est que nous essayons de trouver une solution au problème, et qu'une partie du problème est une question de personnel et de ressources. Le gouvernement conservateur a produit toutes sortes de baisses d'impôt pour les entreprises. Ce qu'il me semble, c'est qu'il faudrait ici investir bien plus dans la dotation afin de pouvoir compter sur suffisamment de gens de terrain pour procéder aux évaluations environnementales.

Je voudrais maintenant m'adresser à vous, madame Flood.

Dans votre ministère, combien y a-t-il d'employés qui font partie de votre équipe chargée des évaluations environnementales?

Mme Ginny Flood: Je ne pourrais vous donner de chiffres précis pour Pêches et Océans parce que je n'ai pas ce chiffre en tête, mais je pourrais par contre vous le faire parvenir.

Selon la façon dont nous sommes structurés actuellement, il y a au ministère un centre d'expertise pour les évaluations environnementales concernant les grands projets, c'est-à-dire les grands projets de mise en valeur des ressources naturelles, les projets d'infrastructure ou encore les projets qui ont des impacts considérables pour le développement économique, les questions autochtones, les considérations fédérales-provinciales et tous les autres éléments de ce genre.

Par ailleurs, on vient de nous accorder 41 ETP supplémentaires dans le cadre de l'initiative d'amélioration de la filière réglementaire, une initiative mieux connue sous le nom de Bureau de gestion des grands projets. Cela nous aidera à mieux nous occuper des grands projets.

Depuis quelques années, nous procédons également à la modernisation de tout notre programme, ce qui fait, par exemple, que nous avons intégré de nouveaux processus d'examen du risque: quelle est la nature du risque et quelle est l'importance des impacts sur l'environnement. Nous essayons de travailler en étroite collaboration avec les promoteurs de manière à atténuer les impacts et donc faire en sorte que les promoteurs ne demandent pas d'évaluation environnementale, étant donné que nous n'aurions ainsi pas à donner une autorisation.

D'après ce que je sais, Transports Canada songe également à adopter davantage cette formule de gestion du risque. Le ministère continue toutefois à respecter les préoccupations en matière environnementale sans aucunement abaisser la barre, mais en mettant davantage l'accent sur l'importance des impacts en déterminant si ceux-ci peuvent ou non être atténués.

Mais pour répondre à votre question, nous avons des employés dans toutes les régions, sauf que je ne peux pas vous donner de chiffre, mais je pourrais assurément vous le communiquer.

M. Peter Julian: Ce serait également intéressant d'avoir les chiffres actuels par rapport à ce qu'ils étaient il y a dix ans, parce que c'est assurément un problème que nous avons constaté dans d'autres ministères. Il y a eu cette lente érosion des effectifs affectés à la tâche et c'est comme partout ailleurs: si un hôpital n'engage pas de médecins ou d'infirmières, le problème n'est pas de savoir s'il faut condamner davantage de lits, il faut plutôt engager davantage de monde afin que l'hôpital puisse fonctionner de manière efficace et efficiente.

Je voudrais maintenant m'adresser à vous, madame Scharf.

On se propose donc d'exclure les ouvrages mineurs et les plans d'eau mineurs. Je voudrais que vous nous donniez, si vous pouvez, un exemple d'un cours d'eau en Colombie-Britannique qui pourrait être ainsi considéré comme mineur.

Mme Shirley Anne Scharf: Monsieur le président, je ne sais pas si je pourrais le faire comme ça à brûle-pourpoint. Nous nous ferions toutefois un plaisir de consulter nos collègues qui s'occupent de la Loi sur la protection des eaux navigables afin de fournir cette information au comité. Certes, nous pourrions vous donner des exemples génériques, mais je n'étais pas prête à vous citer un exemple précis de plans d'eau mineurs en Colombie-Britannique. Vous voudrez bien m'en excuser.

M. Peter Julian: Lorsque vous parlez de plans d'eau mineurs, quelle est la définition dont vous vous inspirez? Vous dites qu'il

pourrait s'agir d'un petit cours d'eau ayant un très faible débit, ou alors un plan d'eau beaucoup plus important. Je pense qu'il serait utile pour nous de savoir exactement où vous essayez de placer la barre.

Mme Shirley Anne Scharf: Monsieur le président, je vais dire quelques mots en guise d'introduction après quoi je donnerai la parole à Keith Grady, notre conseiller principal en la matière.

Je vous dirai en substance à peu près la même chose que ce que vous ont dit je crois les gens de Transports Canada lorsque vous les avez entendus le 28 février. Selon le texte actuel de la loi — et je pense que c'est David Osbaldeston qui l'avait fait valoir — un plan d'eau est considéré comme une voie navigable mineure, je crois, à partir du moment où on peut y faire flotter un canot. Sous cet angle-là donc, il serait extrêmement utile de simplifier la loi et d'exclure ce genre de plan d'eau.

Si vous le permettez, monsieur le président, je préférerais demander à Keith Grady, qui est plus expert que moi en la matière, de compléter ma réponse.

M. Peter Julian: Pour que je vous comprenne bien, vous venez de nous dire qu'un plan d'eau mineur serait un plan d'eau sur lequel on pourrait naviguer en canot, n'est-ce pas?

• (1155)

Le président: À l'heure actuelle, selon la définition, un plan d'eau est navigable à partir du moment où on peut y faire flotter un canot.

M. Peter Julian: J'ai bien compris cela, monsieur le président, mais je parlais plutôt de la définition d'un plan d'eau mineur.

Mme Shirley Anne Scharf: Je vais demander à Keith de répondre à cette question, monsieur le président.

M. Keith Grady (conseiller principal, Examen environnemental et approbations, Direction de la gestion des enjeux, Direction générale des opérations des programmes, Infrastructure Canada): Je vous remercie. Je pourrais peut-être effectivement être un peu plus précis.

Transports Canada et le groupe chargé de la protection des eaux navigables vont devoir trouver une solution. Ainsi, il existe sur nos eaux de nombreux obstacles naturels, ne serait-ce que le débit saisonnier qui varie et qui empêche qu'un cours d'eau soit navigable en permanence, et si je me place du point de vue d'Infrastructure Canada, j'envisagerais assurément ce genre de voies d'eau mineures qui pourraient être prises en compte dans les propositions de Transports Canada.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Avant de poser ma question, je voudrais un éclaircissement sur un point qui a été évoqué pendant le tour de questions de M. Volpe. Je ne pense pas que nous allions à contre-courant, mais le témoin a laissé entendre que le personnel du ministère a dit privilégier un remaniement complet du projet de loi plutôt qu'un processus qui se limiterait au plus facile.

Lors de la réunion en question, monsieur le président, j'avais précisément parlé de cela. Vous noterez que Marc Grégoire est le sous-ministre adjoint chargé de la sûreté et de la sécurité, et je ne pense pas qu'il ait directement parmi ses attributions le programme d'infrastructure administré par M. Grady et Mme Scharf. Je lui avais donc demandé ceci, et j'aimerais citer ma question, je lui ai demandé: « Seriez-vous d'accord avec moi pour dire que l'adoption de ces six amendements accélérera largement la mise en place de la législation nécessaire pour répondre à certains des besoins d'infrastructure de notre pays? » Et M. Grégoire a simplement répondu: « Oui ». je pense qu'il est un peu injuste d'opposer ce qu'il a dit alors à ce que nous entendons aujourd'hui.

Ce que M. Julian vient de dire me met un peu mal à l'aise. Certes, chaque fois qu'il parle de choses comme celle-là, la solution qu'il propose inmanquablement consiste à ajouter des postes à l'organisme au lieu d'améliorer l'efficacité et de simplifier les processus. Si j'ai bien compris, on voudrait aller de l'avant avec certains amendements afin que les crédits réservés à l'infrastructure puissent être rapidement mis à disposition et que les infrastructures nécessaires puissent être construites pendant les sept années que durera le programme.

J'aimerais maintenant axer la discussion sur le processus d'évaluation environnementale, parce qu'à mon avis, c'est cela qui suscitera le plus de préoccupations: en l'occurrence, ne sommes-nous pas ici en train de massacrer tout le processus d'évaluation environnementale? Si nous allons de l'avant avec les amendements proposés par le gouvernement, n'y a-t-il pas un risque que tout le processus d'évaluation environnementale s'en trouve dilué ou affaibli?

Je pourrais peut-être commencer par poser la question à M. Smith.

M. John Smith: Vous avez dit, je crois, massacrer. Je ne dirais pas cela. Je dirais plutôt cela aurait pour résultats de réduire le nombre d'évaluations environnementales, mais que les projets qui n'exigeraient plus d'évaluations environnementales seraient les petits projets, ceux qui ne risqueraient pas de produire des effets négatifs importants.

Je répondrais donc d'une façon générale non, ces amendements n'auraient pas pour résultat d'affaiblir de façon généralisée le système. Je pense que cette approche est conforme à ce que nous avons déjà commencé à faire dans d'autres secteurs, précisément pour pouvoir insister plutôt sur les projets qui seraient davantage susceptibles d'avoir des effets néfastes graves sur l'environnement.

M. Ed Fast: Parlons des petits projets, les ouvrages mineurs. Parmi les demandes d'évaluation environnementale que vous recevez à l'heure actuelle pour des projets mineurs, quel pourcentage de ces demandes sont rejetées, ce qui fait que le projet ne peut aller de l'avant car il pose un risque important pour l'environnement?

M. Steve Burgess: Si j'ai bien compris votre question, il s'agirait d'un tout petit pourcentage. Notre processus fonctionne ainsi: avant qu'un organisme fédéral comme Infrastructure Canada ou Pêches et Océans, ou Transports Canada dans le cas de la LPEN, prennent une décision en ce qui concerne le projet afin qu'il puisse aller de l'avant, il est nécessaire de faire une évaluation environnementale.

Les seules circonstances dans lesquelles il ne serait pas possible de prendre ce genre de décisions, des décisions de financement ou d'approbation réglementaire, c'est lorsque les conséquences environnementales sont importantes et non justifiées. Cette décision ne peut être prise que par un groupe d'experts indépendant. Donc pour des ouvrages mineurs, des projets relativement petits qui ont des conséquences environnementales relativement mineures, la probabi-

lité que le projet ne puisse aller de l'avant en raison de l'évaluation environnementale serait assez peu élevée.

• (1200)

M. Ed Fast: Si j'ai bien entendu ce que vous disiez, vous aimeriez mettre l'accent sur les ressources que vous avez dans ces régions et sur les projets qui vont permettre en fait de faire des gains environnementaux ou de faire le genre de progrès ou le genre d'examen qui révéleront certains dividendes environnementaux. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Steve Burgess: Pour revenir à ce que l'on a dit précédemment, je pense que c'est exactement ce que nous recherchons. Il s'agit de consacrer nos ressources d'évaluation environnementale et de réglementation aux projets que nous jugeons comme risquant le plus d'avoir des conséquences environnementales négatives. Dans le cas de petits projets relativement mineurs il pourrait y avoir et il y a souvent d'autres moyens d'aborder les effets éventuels. Par exemple, nous avons parlé d'ouvrages mineurs et de ce qui constitue, par exemple, une voie navigable mineure. Ces petits cours d'eau peuvent avoir d'importants facteurs environnementaux qui y sont associés, constituer un habitat de fret pour le poisson, etc., mais la Loi sur les pêches est là pour s'assurer que cet habitat du poisson est protégé sans nécessairement qu'il soit nécessaire d'appliquer un processus d'évaluation environnementale.

Donc je pense qu'au bout du compte, ce qui est proposé ici est assez raisonnable.

M. Ed Fast: Madame Flood, vous avez dit que les amendements proposés s'approchaient peut-être d'un processus de gestion du risque. Pouvez-vous nous expliquer cela davantage?

Mme Ginny Flood: Essentiellement, ce que nous avons fait au MPO, c'est que nous avons en fait examiné les projets et déterminé un type de cadre de travail de gestion du risque qui nous permettrait de commencer à affecter nos ressources là où il y a des impacts importants. Nos projets varient, d'un propriétaire de chalet qui installe un quai jusqu'à la mise en valeur d'une mine majeure. Au cours des dernières années, nous avons reçu plus de 6 000 demandes. Toutes ces demandes ne se traduisent pas par des évaluations environnementales, car ce que nous faisons, c'est que nous regardons la proposition et le projet et nous travaillons avec le promoteur pour réduire les impacts lorsque nous n'avons pas besoin d'une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches. Une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches signifie que nous devons faire une évaluation environnementale.

Donc, en examinant la définition des ouvrages mineurs, il y a peut-être quelque chose que l'on peut en fait atténuer. Je ne prétends pas être un expert en ce qui concerne la Loi sur la protection des eaux navigables, mais si on a un petit pont, par exemple, il y a peut-être des façons d'atténuer les impacts environnementaux sans qu'il soit nécessaire d'émettre une autorisation. Par exemple, avec le MPO, s'il y a un pont avec une travée indépendante, il n'y a pas d'impact pour le poisson et l'habitat du poisson. Nous laisserions cela passer.

Nous travaillons en très étroite collaboration avec les promoteurs, de sorte que nous avons le même genre de philosophie qu'eux — nous cherchons à adopter ce genre d'approche de sorte que l'on tienne compte des choses qui sont très importantes pour être en mesure d'affecter les ressources là où il y a un impact important.

Le président: Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci, monsieur le président. On a déjà répondu à certaines de mes questions, mais j'aurais quelques questions plus précises à vous poser.

Tout d'abord, madame Scharf, à la page 3, vous parlez de l'infrastructure de l'eau et des eaux usées et des canalisations de prise d'eau. C'est là l'élément, si on construit une usine — et je pense à l'usine de traitement des eaux usées de Lions Gate — qui doit être remplacée. Donc, ce n'est pas l'usine comme telle mais la canalisation de prise d'eau qui vous préoccupe.

• (1205)

Mme Shirley Anne Scharf: Oui.

Je pourrais également demander à M. Keith Grady qui s'occupe de ces choses régulièrement, de répondre, monsieur le président.

M. Keith Grady: C'est exact. C'est la prise d'eau pour les usines de traitement d'eaux et les conduites d'évacuation dans des plans d'eau pour le traitement des eaux usées.

M. Don Bell: À la page 5, au deuxième point vignette, vous indiquez que les plans détaillés du projet et du site qui sont nécessaires pour confirmer l'application de la LPEN sont souvent impossibles à obtenir au début de la planification du projet, de sorte que la situation peut être incertaine jusqu'à plus tard au cours de l'évaluation. À quel moment obtenez-vous les plans détaillés du site? Ne les obtenez-vous pas dès le début du processus?

M. Keith Grady: Non, pas nécessairement, cela dépend de la demande. Dans bien des cas, on ne peut les obtenir au début du processus de planification, c'est-à-dire où les évaluations environnementales sont habituellement entreprises, du moins dans le cadre du processus fédéral. Ce n'est donc parfois qu'une fois l'évaluation commencée que nous avons suffisamment d'information pour déterminer comment la loi s'appliquerait dans ce cas particulier.

M. Don Bell: À la page 7, au deuxième paragraphe, vous parlez de la proposition d'exempter les cours d'eau mineurs, etc., et vous dites que les lignes aériennes de transport d'énergie n'auraient plus à demander l'approbation si les critères énoncés étaient respectés. Ces critères ont-ils été déterminés, ou est-ce quelque chose qui sera fait à la suite de ces changements?

M. Keith Grady: Je suppose en fait que dans une certaine mesure ils se reflètent dans les critères et le type d'ouvrages que Transports Canada a déjà examinés dans son dépliant pour exclure les ouvrages mineurs. Je pense que vous connaissez bien, par exemple, les croisements de pipelines. Les prises d'eau sont un autre exemple.

M. Don Bell: Merci.

Au dernier paragraphe de la page 7, vous dites qu'à l'heure actuelle l'approbation en vertu de la LPEN entraîne l'obligation d'effectuer une évaluation préalable qui peut retarder l'approbation réglementaire. Qu'entendez-vous par une approbation « préalable »? Avant d'aller plus loin? Est-ce en fait ce que cela signifie?

M. Keith Grady: Je n'ai pas eu le temps de retrouver le paragraphe auquel vous vous reportiez.

M. Don Bell: C'est le dernier paragraphe à la page 7, la dernière phrase qui dit qu'il y a une obligation d'effectuer une évaluation préalable. C'est tout simplement une question de libellé, j'essaie de comprendre ce que cela voulait dire. Vous avez déjà l'évaluation en vertu de la LPEN, n'est-ce pas, à ce moment-là?

M. Keith Grady: Je pense que nous voulions parler des projets qui sont financés par le gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds Chantiers Canada ou l'un de nos programmes existants, pour lesquels il faudra effectuer une évaluation environnementale peu importe les

exigences de la LPEN. Cela se poursuivra. Mais les mêmes types de projets qui n'ont pas de financement fédéral n'exigeraient pas nécessairement une approbation en vertu de la LPEN, et cela raccourcirait le temps nécessaire pour obtenir l'approbation réglementaire avant la mise en oeuvre du projet.

M. Don Bell: Merci.

Monsieur Smith, à la page 6 de votre document, vous donnez des exemples d'examen conjoints récemment achevés. Vous parlez du terminal maritime et de la mine de cuivre. Je m'intéresse particulièrement aux terminaux maritimes. Je pense encore une fois aux portes de Vancouver et à certaines choses qu'ils font là-bas.

Lorsque vous dites « récemment achevés », de combien de temps voulez-vous parler? L'une des critiques qui a été faite — et je ne dis pas qu'il faut suivre leur voie entièrement — est que la Chine est en mesure de passer de la conception à l'achèvement en à peu près trois ans et qu'il semblerait qu'après six ou sept ans nous sommes toujours en train d'y réfléchir et à penser à différentes questions. J'ai entendu cette critique dans le cadre de mes fonctions de porte-parole pour la porte du Pacifique, c'est-à-dire que pour bien des projets nécessaires pour rendre nos ports concurrentiels, le processus d'approbation ou d'examen est tellement long que c'est un élément de dissuasion.

Je me demande si vous avez des observations à faire à ce sujet.

• (1210)

M. Steve Burgess: Je puis répondre à cela.

Nous sommes assurément conscients de ces préoccupations, nous aussi. Cela fait déjà quelques années que nous cherchons le moyen d'améliorer l'efficacité du processus fédéral d'évaluation environnementale. La toute dernière initiative en date a été celle du bureau de gestion des grands projets qui a été lancée pour améliorer précisément l'efficacité des évaluations et le processus réglementaire pour les projets de mise en valeur des ressources. Cette initiative a mobilisé d'importantes ressources de la part, notamment, de notre agence, dans le but d'améliorer l'efficacité du processus.

Je ne suis pas au courant de l'existence d'un programme semblable qui viserait les projets d'infrastructure comme des projets d'infrastructure portuaire, par exemple. Par contre, nous sommes conscients du fait que la longueur du processus pose problème, et nous cherchons le moyen d'améliorer les choses.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Carrier.

[Français]

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

Bonjour, messieurs, mesdames.

Madame Scharf, à la page 7 de votre présentation, vous donnez des exemples de modifications qui pourraient diminuer l'étendue des études qui sont effectuées. On y dit ceci :

[...] la proposition visant à exempter les cours d'eau mineurs et les ouvrages mineurs sera avantageuse pour les projets d'infrastructure comme les canalisations (eau et égouts) et les lignes aériennes de transport d'énergie [...]

On parle de lignes aériennes et de transport d'énergie. Or, il me semble que ça a un impact particulier sur la navigation. J'ai été surpris de voir qu'on proposait d'éliminer des études à cet égard.

Mme Shirley Anne Scharf: Je voudrais dire que pour nous, l'enjeu est l'impact sur la protection des eaux navigables. Quand la description d'un projet indique qu'il s'agit de fonds fédéraux, nous faisons de toute façon une évaluation environnementale.

Je n'ai peut-être pas saisi entièrement le sens de votre question. Keith pourrait ajouter quelque chose.

M. Robert Carrier: J'aimerais d'abord terminer ma question.

Au Québec, les lignes aériennes sont construites par Hydro-Québec, et à cet égard, la situation des autres provinces est passablement la même. Il ne s'agit pas de projets fédéraux. Vous recommandez donc qu'il n'y ait pas d'étude. C'est ce que je crois comprendre.

Mme Shirley Anne Scharf: Les lois et les questions d'évaluation environnementale varient d'une province à l'autre. Ça dépend du projet, de la loi et des règlements qui sont en cause. Pour notre part, nous essayons en général d'harmoniser nos efforts avec ceux des provinces, de travailler de façon coordonnée. Keith pourrait peut-être ajouter quelque chose à ce sujet.

[Traduction]

M. Keith Grady: Merci, monsieur Carrier.

Pour que les choses soient claires, permettez-moi de préciser que nous n'intervenons que si un projet concernant les lignes aériennes de transmission fait intervenir un financement fédéral. Cela dit, s'il s'agit de déterminer s'il faudrait ou non exclure les lignes aériennes de transport d'énergie du champ d'application de la LPEN ou de la Loi sur l'évaluation environnementale pour des raisons de santé publique ou pour la sécurité de la navigation, je dois vous signaler que Transports Canada a pour politique, dans certains cas, de ne pas déclencher un examen aux termes de la LPEN. C'est ce qui est défini dans les petites brochures qu'on remet aux promoteurs.

[Français]

M. Robert Carrier: Je vais me satisfaire de cette réponse, qui n'est pas claire pour moi. J'ai une autre question, pour profiter du temps qui m'est alloué.

Concernant l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, c'est un organisme qui semble bien important. Vous disiez un peu plus tôt, en réponse à mon collègue du NPD, que vous n'aviez pas vraiment le personnel nécessaire pour faire les études environnementales, que vous les effectuez en collaboration avec d'autres ministères. Je voudrais parler particulièrement d'un projet dans ma circonscription. Il s'agit d'un pont de l'autoroute 25, sur la rivière des Prairies. Le ministre de Pêches et Océans, à la suite de questions que j'ai posées, me confirmait encore récemment que le promoteur n'a pas fourni toutes les réponses nécessaires afin de compléter l'étude environnementale du projet. C'est beau en principe, sauf que la construction a commencé et que le projet a été annoncé sans que personne ne connaisse l'existence, publiquement en tout cas, d'une étude environnementale que vous réalisez et qui, je suppose, devrait être importante.

• (1215)

M. Steve Burgess: Je vais répondre en partie, et Mme Flood pourra la compléter. De prime abord, il faut peut-être préciser que la raison n'est pas que l'agence n'a pas les ressources pour faire les évaluations, mais que ce n'est pas son rôle. En effet, son rôle est plutôt de coordonner les évaluations, la participation des autres ministères, ou celle du palier provincial, pour effectuer les évaluations. Alors, notre rôle est clair et net. Pour ce qui est de la responsabilité d'effectuer les évaluations, elle revient au ministère des Pêches et des Océans s'il y a une autorisation en vertu de la Loi

sur les pêches ou de la LPEN ou quoi que soit. Mais il faut dire que je n'ai pas les détails spécifiques du projet dont vous parlez. C'est évident qu'avant que Pêches et Océans ou Transports Canada n'émettent leurs permis, il faut premièrement faire une évaluation. Et c'est eux qui sont responsables de compléter ces évaluations. S'il n'y a pas d'autorisation en vertu de la Loi sur les pêches, par contre, et s'il y a des impacts sur l'habitat du poisson, à ce moment-là, ce n'est pas tout à fait en accord avec la loi.

[Traduction]

Le président: La parole va maintenant à M. Watson.

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

[Français]

M. Robert Carrier: La réponse devait être complétée par la représentante de Pêches et Océans.

[Traduction]

Le président: Excusez-moi.

Madame Flood, souhaitez-vous conclure?

[Français]

Mme Ginny Flood: Malheureusement, je ne suis pas tout à fait au courant de ce projet, mais je peux demander à d'autres personnes ce qui se passe en ce qui a trait à notre autorisation. Je donnerai la réponse au comité plus tard.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie.

Allez-y, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je voudrais remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui. Je pense que je commence enfin à comprendre certaines choses, mais il me reste néanmoins quelques questions.

En ce qui concerne les ouvrages mineurs, j'ai lu quelques-unes des brochures que vous nous avez remises sur les câbles sous-marins, le dragage, les lignes aériennes, les quais et les hangars à bateaux. À l'heure actuelle, pour les ouvrages mineurs, si je comprends bien il y a deux pistes possibles. Il y a ceux qui sont exclus en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables et qui donc ne déclenchent pas une évaluation environnementale fédérale. Par extrapolation, à en croire ces brochures, si un ouvrage ne correspond pas à certains critères, il est exclu. Au cas contraire, il n'est pas exclu du champ d'application de la loi et, par conséquent, il déclenche une évaluation environnementale fédérale.

Est-ce bien cela? Est-ce la façon dont les choses se passent actuellement pour les ouvrages mineurs?

Mme Ginny Flood: Un tel ouvrage en effet peut ne pas donner lieu à un permis en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, mais il pourrait par contre exiger une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches. Par conséquent, dans un cas comme celui-là, il y aurait néanmoins une évaluation environnementale. Par contre, pour ce qui est des eaux navigables, il est possible qu'il n'en faille pas.

• (1220)

M. Jeff Watson: Je pensais avoir compris, mais cela me semble encore plus compliqué.

Mme Ginny Flood: Il y a d'autres organismes de réglementation.

M. Jeff Watson: Mais j'imagine que je vous parlais en particulier de la LPEN. Je pensais que c'était de cela que nous...

Allez-y, monsieur Burgess.

M. Steve Burgess: Je ne suis pas sûr de pouvoir vous éclairer, mais je pourrais quand même ajouter quelque chose, je crois.

Avec l'actuel processus d'évaluation environnementale, si un permis fédéral est exigé pour un projet en particulier — comme nous le définissent les règlements, il y a certains permis qui font office de déclencheurs — avant qu'un permis ne puisse être délivré, il faut faire effectuer une évaluation environnementale. Ce qui sème peut-être un peu la confusion ici, c'est que certains projets peuvent exiger plusieurs permis fédéraux, plusieurs décisions fédérales. Et même si un permis n'est peut-être pas exigé en vertu de la LPEN, peut-être que la Loi sur les pêches exige une autorisation ou encore il y a un financement fédéral qui déclenche...

M. Jeff Watson: La définition d'un « ouvrage mineur » pourrait, par exemple, varier d'un ministère à l'autre. Peut-être Transports Canada a-t-il une interprétation différente de celle de Pêches et Océans ou d'un autre organisme. Est-ce possible?

Madame Flood, je vous vois hocher la tête.

Mme Ginny Flood: Je pense qu'à ce sujet, c'est effectivement cela qu'on pourrait dire, et c'est pour cela qu'à mon avis, vous avez ici la possibilité de commencer à aligner certaines définitions que nous utilisons, même en ce qui concerne la LCEA. Ce serait une bonne façon de faire oeuvre utile, peut-être, afin de réduire un peu la confusion.

M. Jeff Watson: Vous pourriez peut-être répondre à ma prochaine question. En parcourant les brochures de Transports Canada je me suis demandé pourquoi, si déjà les ouvrages mineurs étaient exclus, il fallait vraiment changer la loi puisque de toute façon c'est déjà fait.

À ce moment-là, cela pourrait être une façon de remédier aux problèmes des autres ministères. Peut-être y a-t-il deux pistes possibles. La première étant de définir « ouvrage mineur », et l'autre étant de les exclure.

Suis-je sur la bonne voie? Si Transports Canada procède déjà de cette façon, à ce moment-là il faut se demander pourquoi vous voulez que nous modifions la loi en ce qui concerne les « ouvrages mineurs ». C'est peut-être quelque chose à faire par les autres ministères.

Qui veut ajouter son grain de sel à cela?

Mme Shirley Anne Scharf: Monsieur le président, c'est peut-être quelque chose dont nous voudrions saisir plus particulièrement nos collègues de Transports Canada en leur demandant de fournir au comité une réponse écrite à cette question en particulier. Je pense que ce sont eux qui sont les plus compétents en ce qui concerne les définitions inscrites dans la loi et la façon dont la loi s'applique actuellement et dont s'applique également leur processus de gestion du risque.

M. Jeff Watson: Cette réponse me semble bien bureaucratique, mais d'accord.

J'aurais une autre question à poser et il s'agit simplement d'un éclaircissement. J'ai relu le dossier de présentation de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale où on peut lire ceci: « Souvent, la Loi sur la protection des eaux navigables s'applique à une des composantes d'un projet associée à une proposition d'aménagement plus large ». Cela me semble battre en brèche ce que nous avons entendu antérieurement, en l'occurrence que la majorité des demandes concernent en réalité de petits ouvrages et que, par conséquent, c'est la raison pour laquelle il faut que ceci soit exclu.

Quelqu'un pourrait-il me faire la quadrature du cercle car cela m'apparaît comme une contradiction.

M. Steve Burgess: Je pourrais le faire pour vous et j'espère ne pas monopoliser tout votre temps. Mais malheureusement, la question n'est pas simple.

En fait, ce qui se passe très souvent, c'est qu'on nous soumet une proposition d'aménagement majeur. Prenons, par exemple, le cas d'une mine ou d'un oléoduc. La décision du fédéral à ce sujet, c'est-à-dire l'aménagement d'ensemble, ne concerne peut-être que le franchissement d'un cours d'eau par l'oléoduc, et non pas le projet tout entier, ou encore une prise d'eau pour la mine. Il arrive que l'évaluation environnementale fédérale concerne ces composantes secondaires d'un projet plus important et non pas le dossier d'aménagement tout entier.

Le président: Madame Flood.

Mme Ginny Flood: Effectivement, Steve a raison de dire qu'il y a des composantes. Nous ne réglementons pas le projet dans son ensemble. Bien souvent, le projet dans son ensemble sera réglementé par des processus provinciaux dans le cadre de l'évaluation environnementale. Peut-être allons-nous pour notre part autoriser un élément ou une composante, ou encore une activité associée au projet. Je pense qu'il s'agit là d'une distinction fort importante entre nos rôles à nous et ceux des provinces, ce qui finit par prêter à confusion.

• (1225)

Mme Shirley Anne Scharf: Peut-être pourrais-je répondre à la question précédente. Notre interprétation des dispositions concernant les ouvrages mineurs et les raisons qui motivent cela découlent du fait que, dans la loi actuelle, il n'y a pas de liste d'exclusion officielle et que les exclusions qui ont été décrétées l'ont été sous couvert de la gestion du risque.

Je préférerais que mon collègue des Transports confirme la chose, mais c'est ainsi que j'interprète ce point, monsieur le président.

Le président: Avant de donner la parole à M. Maloney, je me demande si, dans le cadre de cette étude, nous n'aurions pas intérêt à songer à éliminer l'évaluation environnementale automatique en cas de financement fédéral. Je sais ce qui se passe lorsqu'on parle de 1 000 \$ ou de 1 500 \$ et, comme ce genre de projet bénéficie d'un financement fédéral, il faut qu'il y ait évaluation. Et à ce moment-là, cela semble prendre un temps infini.

Est-ce donc quelque chose que le comité devrait prendre en compte, fixer un seuil pécuniaire à partir duquel il faudrait une évaluation? Après tout, on parle ici de petits projets et de sommes qui ne sont pas très importantes.

M. John Smith: Le déclencheur qu'est le financement — en d'autres termes, une décision qui appelle à financement qui déclenche une évaluation environnementale — figure déjà dans la loi. Pour ce qui est de songer à proposer ou non des changements à ce sujet, il est certain que cela exigerait de modifier la loi.

Dans notre cadre législatif actuel, il existe déjà différents mécanismes que nous utilisons autant que possible pour essayer de concentrer le système sur les projets les plus importants. J'ai déjà parlé du règlement qui contient une liste d'exclusion. Nous avons déjà un processus de présélection qui nous permet, lorsqu'un projet ne peut pas être exclu en tant que tel, de le traiter néanmoins comme un dossier simple, ce qui simplifie également le système. Ainsi donc, dans ce grand système qui est le nôtre, il y a des façons pour nous de nous concentrer sur les projets les plus importants, et que nous utilisons autant que possible.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Maloney.

M. John Maloney (Welland, Lib.): Madame Scharf, monsieur Grady, vous avez parlé dans votre exposé de la possibilité d'exclure les ouvrages désignés de la Loi sur la protection des eaux navigables afin d'accélérer le processus d'approbation, parce que ces ouvrages représentent actuellement une entrave considérable pour la navigation, et vous mentionnez les barrages, estacades et levées empierrées. À mon sens, rien ne gêne plus la navigation qu'un barrage, une estacade ou une levée empierrée. Qu'est-ce que je ne comprends pas ici? Si vous obtenez gain de cause, à ce moment-là il n'y a plus de Loi sur la protection des eaux navigables.

M. Keith Grady: Je dirais que, selon mon interprétation, la façon dont la loi est actuellement structurée, les ouvrages désignés sont traités d'une façon très particulière, même si dans certains cas ces mêmes ouvrages peuvent fort bien ne présenter aucun problème pour la sécurité de la navigation. Le changement proposé, c'est mon interprétation, consiste à donner à Transports Canada plus de latitude lorsqu'il s'agit de déterminer comment procéder pour l'examen et l'approbation de tel ou tel projet de ce genre, et il pourrait arriver dans certains cas que l'examen et l'approbation nécessaires ne doivent pas être aussi détaillés que ne l'est le cas actuellement.

Il ne s'agit pas de les exclure totalement, mais de donner au ministère plus de latitude pour élaborer le processus d'évaluation et d'approbation de manière à ce qu'il corresponde aux caractéristiques du projet.

Mme Shirley Anne Scharf: Monsieur le président, je pourrais ajouter quelque chose à cela, et je crois que M. Osbaldeston m'a bien fait valoir cela et je crois aussi qu'il l'a fait également devant le comité. À l'heure actuelle, le processus d'approbation doit être suivi intégralement. Ainsi, lorsqu'on refait le tablier d'un pont, lorsqu'on l'y installe un garde-fou, ce qui ne gêne en rien la navigation, ce qui est également un tout petit projet, eh bien le processus d'approbation doit être suivi à la lettre. Cela ne veut pas dire qu'une longue levée empierrée, qu'un pont important, ne seraient plus assujettis aux dispositions de la loi et ne devraient plus faire l'objet d'un processus d'approbation détaillé, il s'agit simplement d'exclure les petites choses, ces petites choses qui, actuellement, engorgent le système et font traîner les choses.

M. John Maloney: Mais même une petite levée empierrée ou un barrage ont une importance.

Mme Shirley Anne Scharf: Absolument, et cette latitude ne disparaîtrait pas. Cela concernerait davantage le genre d'exemples que je viens de vous donner, refaire le tablier d'un pont ou aménager un garde-fou. Il pourrait...

• (1230)

M. John Maloney: Je ne vous parle pas de ponts, ce n'est pas de cela que je parlais.

Mme Shirley Anne Scharf: J'avais compris.

M. John Maloney: Lorsqu'on essaie d'établir une définition d'un plan d'eau mineur, c'est M. Grady, je pense, qui nous a dit que s'il y avait de nombreux obstacles — j'imagine qu'il pensait à des rapides ou à une chute... mais après un certain temps, ne pourrait-on pas dire qu'une levée ou un barrage est une obstruction, à tel point qu'on pourrait affirmer que le plan d'eau n'est plus navigable, alors qu'il l'était auparavant?

M. Keith Grady: Je pense que l'important ici, c'est que grâce aux consultations que le comité va entreprendre, on pourra déterminer de façon beaucoup plus claire quels sont les projets, quels sont les plans

d'eau qui devraient être visés et qui pourraient être gérés d'une façon différente, peut-être avec plus d'efficacité, en conséquence.

M. John Maloney: Vous avez également parlé des avis juridiques en nous disant que les obligations actuelles de faire enregistrer les plans, de vérifier les titres de propriété et de publier les avis dans la *Gazette du Canada* sont quelque chose d'archaïque. Que suggériez-vous en remplacement de cela pour que les intéressés puissent être mis au courant?

Mme Shirley Anne Scharf: Nous ne voulions pas tout de suite proposer quelque chose de précis. Peut-être est-ce quelque chose que le comité, lorsqu'il poursuivra ses consultations, apprendra dans les réponses que lui donneront les gens. Je sais que nos gens à Transports Canada ont parlé de l'éventualité qu'Internet ou des sites Web pour ce genre de communications, pour se mettre au goût du jour en quelque sorte, de ce point de vue-là, et utiliser ce genre d'instruments. La loi actuelle ne permet pas cette latitude.

M. John Maloney: Monsieur Smith, si vous me permettez de m'adresser à vous pendant quelques instants, vous proposez des modifications aux dispositions concernant l'application de la loi. À l'heure actuelle, les amendes vont de 500 à 5 000 \$. Que suggériez-vous si nous modifions effectivement ces dispositions? Avez-vous le pouvoir d'ordonner la démolition d'un ouvrage qui aurait été érigé sans les approbations nécessaires? Les amendes sont-elles suffisamment lourdes?

M. John Smith: Si vous voulez parler de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, cette loi ne prévoit ni amendes, ni dispositions d'application. La loi par contre impose aux organismes fédéraux l'obligation de procéder à une évaluation environnementale d'un projet pour lequel ils sont appelés à rendre une décision, et à identifier les mesures d'atténuation et de les mettre en oeuvre.

Ce que je voulais faire valoir, c'est que les mesures d'atténuation mises en oeuvre après une évaluation environnementale peuvent l'être pour plusieurs mécanismes différents. S'il s'agit d'une décision concernant un financement, à ce moment-là l'entente de financement peut imposer ce genre de mesures d'atténuation. S'il s'agit de la ceinture d'un terrain, à ce moment-là les mesures d'atténuation peuvent faire partie du contrat. Il est donc toujours possible, sous couvert de l'une ou l'autre décision à caractère réglementaire, de faire mettre en oeuvre ces mesures d'atténuation.

Ce que je voulais dire dans mon exposé, c'est que si la Loi sur la protection des eaux navigables était assortie de pouvoirs d'exécution, ce serait fort utile étant donné la continuité même des dispositions d'atténuation prévues dans ces autres instruments.

Le président: Monsieur Jean.

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

Merci d'être venus aujourd'hui.

Très rapidement, y a-t-il ici aujourd'hui un témoin qui ne soit pas en faveur de l'idée de modifier la loi pour l'améliorer? Je n'en vois pas.

• (1235)

M. Jeff Watson: Votre question.

M. Brian Jean: Monsieur le président, j'espère que lorsqu'un collègue intervient pendant mon tour, mon temps de parole n'est pas amputé d'autant.

Je voudrais revenir à ce que disait M. Julian à la fin de son intervention parce que nous aussi, nous avons des préoccupations à ce sujet. C'est bien agréable de vous revoir ici, monsieur Julian, vous nous avez manqué.

Je voudrais vous donner un exemple concernant ma propre circonscription. Je pense que ma circonscription est l'une de celles qui connaît la plus forte croissance qui soit au Canada, dans le Nord de l'Alberta, parce qu'on y trouve des sables bitumineux et d'autres projets de mise en valeur.

Je me plais à penser que je suis un grand écologiste. J'ai passé beaucoup de temps dans la nature car j'ai chez moi une ligne de pièges et cela m'occupe un peu. Il y a également chez moi des cours d'eau qui pourraient être considérés je crois comme mineurs, et c'est quelque chose qui me préoccupe. Je ne voudrais pas qu'une compagnie pétrolière, je serai franc avec vous... et je ne pense pas que quiconque chez les conservateurs aimerait sacrifier quoi que ce soit au nom du développement, et certainement pas l'environnement. Je sais que moi, je ne le voudrais pas, et je ne pense pas non plus que mes collègues ici le veuillent.

Même si nous voulons simplifier et améliorer les choses, éliminer les doubles emplois, nous ne voulons pas pour autant sacrifier quoi que ce soit. Et il est certain que nous ne voulons pas sacrifier notre environnement ou l'intégrité de notre pays.

Il y a donc chez moi ce petit ruisseau, le ruisseau Grégoire c'est son nom, qui se jette dans la rivière Christina, laquelle se jette à son tour dans un cours d'eau patrimonial, la rivière Clearwater, qui se jette dans l'Arctique. Tout au long, il y a énormément de barrages de castor. Le cours d'eau est navigable, mais il ne l'est que par tronçons de quelques mètres étant donné l'abondance des barrages de castor. Alors je vous pose la question, considéreriez-vous cela comme un cours d'eau mineur?

Les réponses que je reçois aujourd'hui ne sont pas très bonnes.

M. John Smith: L'interprétation des ouvrages qui seraient mineurs et je pense quelque chose qu'il faut demander à nos collègues de Transports Canada si on donne l'exemple d'un cours d'eau en particulier.

M. Brian Jean: Il y a une compagnie pétrolière, Nexen, qui est active non loin de ma ligne de pièges, et il est évident que cela me tracasse un peu. Cette compagnie a aménagé pas mal de routes d'accès, et je serai franc avec vous, l'intégrité de l'environnement de tout ce secteur n'est pas sans me préoccuper.

Essayez-vous de me dire que si, effectivement, nous définissons un cours d'eau mineur comme étant un cours d'eau sur lequel on peut faire flotter un canot sur une distance d'une cinquantaine de mètres, peu importe, à ce moment-là ce ruisseau ne devrait pas du tout faire l'objet d'un quelconque processus environnemental? Cette compagnie n'aurait pas à rendre de comptes de ce qu'elle fait, par exemple, en aménageant un pont pour franchir le ruisseau?

M. Steve Burgess: Je pourrais peut-être donner une réponse partielle.

En ce qui concerne les amendements à la LPEN, je pense que les changements qu'on se propose d'apporter à la loi identifieraient les ouvrages mineurs sous l'angle de la navigation. Cela ne veut pas dire qu'il ne serait plus possible d'exiger une évaluation environnementale dans le cas d'un projet qui risquerait d'endommager le cours d'eau en question — si, par exemple, le cours d'eau est un habitat pour les poissons. Par conséquent, si on y trouve des poissons, la Loi sur les pêches est un autre déclencheur d'une évaluation environnementale, ou encore si le projet est assorti d'un financement fédéral,

c'est le cas également, mais je pense qu'il faut bien reconnaître que, si ce genre de cours d'eau était réputé être un cours d'eau mineur, on perdrait ainsi un déclencheur pour une évaluation environnementale.

M. Brian Jean: Mais est-ce qu'un autre type d'évaluation environnementale pourrait prendre la relève, par exemple, une évaluation environnementale provinciale ou une évaluation en vertu de la Loi sur les pêches? Je vous dis cela parce que très franchement, je ne suis pas favorable à ce genre de changement.

M. Steve Burgess: Tout dépend de la nature du projet: il pourrait effectivement y avoir un processus provincial. S'il existe un autre déclencheur fédéral, ce qui est généralement le cas lorsqu'il y a un impact sur les eaux, à ce moment-là nous confions le dossier au ministère des Pêches et Océans et il y a à ce moment-là une évaluation environnementale obligatoire en vertu de la Loi sur les pêches.

M. Brian Jean: J'imagine qu'en définitive, je vous demande s'il est possible pour nous d'éliminer les étapes inutiles sans sacrifier, pour commencer, c'est ce que j'ai dit, l'intégrité environnementale et, en second lieu, toute la question des eaux navigables, parce que j'ai une motomarine, je fais beaucoup de canot et, en troisième lieu, il y a la sécurité, comme les quais et toutes les autres structures qui empiètent sur les eaux navigables.

Est-ce que tous nos témoins peuvent m'affirmer qu'en apportant ces changements qui élimineraient l'inutile, nous conserverons néanmoins intact tout cela?

Mme Shirley Anne Scharf: De notre point de vue à nous, nous continuons à souscrire à la simplification.

En ce qui concerne le problème de l'infrastructure et de l'évaluation environnementale, puisque pour nous c'est le déclencheur du financement, cela interviendra automatiquement peu importe le projet qui comporte une description, même si c'est un petit projet. Nous cherchons une façon à long terme de simplifier les choses, mais cela sera automatiquement le cas.

Une partie de ce sur quoi il faudra travailler — et cela revient à la question de savoir ce qu'est au juste un ouvrage mineur et ce qu'est au juste un cours d'eau mineur — c'est la définition qui va devoir être travaillée pour être intégrée à la nouvelle loi ou aux nouveaux amendements. Il faudra l'élaborer de manière à inclure précisément ces choses qui sont peut-être petites et qui demeurent extrêmement importantes.

Je dirais donc que si nous n'avons pas été aussi prompts à répondre aujourd'hui que le comité l'aurait voulu, c'est peut-être en partie du fait que nous n'avons pas une définition toute prête. C'est le genre de choses qui doit se travailler. Nous espérons que le comité pourra, grâce à ses consultations, nous guider également à ce sujet.

M. Brian Jean: Il me reste 20 secondes, mais je vais quand même essayer de poser deux autres questions.

Pour commencer, ces modifications ne peuvent-elles pas être faites par voie de réglementation; faut-il vraiment passer par la loi?

En second lieu, est-il possible d'avoir une évaluation environnementale qui, si on constate...? La plainte que j'entends le plus souvent chez moi, c'est qu'une évaluation environnementale coûte 150 000 \$ même lorsqu'il s'agit d'aménager un ponceau sur un ruisseau qui ne coule que trois ou quatre jours par an. Cela se produit souvent.

Je vois que vous hochez la tête en signe d'accord.

Cela dit donc, ne pourrait-il pas y avoir un genre différent d'évaluation environnementale, ou deux genres différents, ou trois, selon l'envergure du projet, ce qui permettrait de dire d'accord, de prime abord, la phase un, la phase deux et la phase trois de l'évaluation environnementale seront effectuées sur les sites contaminés? Pourrait-il y avoir un système comme celui-là?

• (1240)

Mme Shirley Anne Scharf: Pour commencer par votre deuxième question, nos collègues et nous, à l'agence, cherchons actuellement le moyen de simplifier les évaluations environnementales, surtout pour ce qui est de l'infrastructure, dont nous n'avons pas parlé aujourd'hui. C'est actuellement en cours de route et, vous pouvez en avoir la certitude, nous examinons des options.

Pour ce qui est maintenant de l'agence...

M. Brian Jean: Madame Flood, voudriez-vous dire un mot?

Mme Ginny Flood: Certainement.

Quant à la question de savoir s'il y aurait ou non une évaluation environnementale, je pense que si quoi que ce soit a un impact sur les poissons et leur habitat, il est évident qu'il faudra une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches, ce qui exigera donc qu'il y ait une évaluation environnementale.

En revanche, nous avons d'ores et déjà des outils que nous pouvons utiliser. Pour revenir à l'exemple de votre ponceau, il y a ce que nous appelons nos énoncés opérationnels: si un promoteur procède d'une certaine façon, il n'y aura pas d'impact sur les poissons et leur habitat. Nous envisageons donc de travailler de concert avec les responsables des eaux navigables afin que cela puisse également être pris en compte dans le cadre de ce qu'ils font de leur côté.

Le président: Ayant déjà été un élu municipal et élu provincial, je peux vous dire que rien ne peut être fait qui pourrait avoir un impact sur un plan d'eau sans que le ministère des Pêches et des Océans intervienne.

Je ne sais pas si cela doit être considéré comme un plus ou comme un moins.

Mme Ginny Flood: Il y a très peu de plans d'eau où on ne trouve pas de poissons.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aurais encore une question.

J'ai remarqué que personne n'a posé de questions au sujet des règlements, personne n'a demandé si on ne pourrait pas plutôt procéder par voie de règlement plutôt que par voie législative. Je me demande si les ministères pourraient nous faire parvenir un diagramme du processus s'il en existe un.

Je suis plus perdu aujourd'hui que je ne l'étais il y a trois jours. Je ne sais pas si c'est le cas pour mes collègues, mais j'aurais aimé avoir plus de certitude au sujet du processus suivi par vos ministères, au sujet de ce qui déclenche quoi et où nous allons dans chaque cas d'espèce.

Enfin, vous serait-il possible, madame Scharf, de nous donner un complément d'information au sujet des évaluations environnementales que vous proposez — vous songez à différents types — pour nous aider dans nos travaux futurs? Et quant à moi, j'aimerais vraiment qu'on me dise pourquoi nous ne pourrions pas plutôt procéder par voie de règlement, si la chose est possible.

Le président: Merci, monsieur Jean.

Il nous reste encore un peu de temps, et je sais qu'il y a encore des membres du comité qui souhaitent poser des questions.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Je vais poser une courte question pour faire suite à celle que j'ai posée plus tôt.

Quand l'Agence canadienne d'évaluation environnementale est engagée dans un dossier, qu'il vienne du ministère des Pêches et des Océans ou du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui a la responsabilité finale d'émettre le permis d'étude environnementale?

Vous dites que l'agence coordonne seulement le travail des autres, mais elle est tout de même responsable au nom du gouvernement. Ou est-ce un autre ministère, comme le ministère des Pêches et des Océans, qui en a la responsabilité?

M. Steve Burgess: C'est l'une ou l'autre des autorités fédérales qui est responsable d'effectuer l'évaluation et de prendre la décision. Il faut peut-être ajouter qu'il n'y a pas d'approbation qui découle du processus d'évaluation environnementale. C'est un processus qui ne mène pas à un certificat ou à un décret. Une décision est prise à savoir si oui ou non il y a des impacts sur l'environnement.

M. Robert Carrier: Vous êtes donc au service des autres ministères.

M. Steve Burgess: Effectivement.

M. Robert Carrier: D'accord. Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian

M. Peter Julian: Monsieur le président, est-ce que vous nous donnez un créneau supplémentaire ou est-ce que vous voulez simplement que nous posions...?

Le président: Tour à tour, au fil des questions.

Il reste une ou deux minutes, et je vais donc vous permettre de commencer.

M. Peter Julian: J'ai deux ou trois questions. Je veux dire que je présenterai un point de vue opposé à celui de M. Jean.

Lorsque je vois que les ministères ne tiennent pas le type de débat ouvert qui devrait se faire sur ces questions, parce que ce qui est proposé a des conséquences graves, je m'inquiète que les ministères semblent se retenir afin d'éviter le genre de débat qui devrait avoir lieu sur cette question.

Il est clair que se débarrasser d'une partie de l'évaluation environnementale peut présenter certains avantages... parce que c'est de cela dont nous parlons, non pas moderniser une partie importante de l'évaluation environnementale, mais s'en débarrasser. Il y a aussi des inconvénients graves. J'aurais aimé voir aujourd'hui un débat entre les ministères sur les conséquences de cela, mais c'est peut-être quelque chose que l'on peut faire à huis clos, et non pas à cette table, parce que je comprends certainement que les bureaucrates font face à des pressions du gouvernement actuel.

J'aimerais revenir au problème concernant les évaluations et poursuivre les observations de M. Maloney concernant le retrait de la référence aux quatre ouvrages désignés. Pour ces quatre projets mentionnés, pourquoi n'étudions-nous pas une proposition de modifications mineures à ces quatre ouvrages désignés, plutôt que de les exclure de la loi?

Deuxièmement, comment se passent les évaluations environnementales qui ont lieu aujourd'hui? C'est un peu la même question sur les processus qu'a posée M. Jean.

Troisièmement, je reviens à la question des cours d'eau mineurs, qui me trouble, parce qu'en Colombie-Britannique nous avons, je pense, de nombreuses voies navigables qui correspondraient à la définition de voies navigables mineures, mais où il y aura des conséquences importantes aux modifications. Alors j'aimerais que chaque ministère me dise quelles ont été leurs discussions concernant les cours d'eau mineurs et comment ces eaux seraient définies.

Voilà mes trois questions. Merci, monsieur le président.

• (1245)

Le président: Avant que vous répondiez, et je vais vous demander de le faire, il est important de noter concernant les commentaires de M. Julian que je pense qu'il faudrait probablement inviter les ministres concernés, afin d'avoir cette discussion ouverte dont vous parlez, plutôt que d'inviter les bureaucrates du système. Ils sont ici pour mettre en place ce que le gouvernement leur a demandé de faire, plutôt que présenter leur opinion du gouvernement. Je tenais seulement à faire cette clarification.

Avez-vous des observations à faire?

M. John Smith: Concernant votre première question sur les ouvrages désignés, d'après moi, selon l'état actuel de la proposition, parce que les ouvrages désignés en font partie, les versions mineures de ce type d'ouvrage ne peuvent pas être exclues. Alors même si un de ces types d'ouvrages est très petit, il aura quand même besoin d'une autorisation. Alors les enlever ne signifie pas qu'ils seront plus sujets à la LPEN. Ces types d'ouvrages peuvent maintenant être considérés semblables à d'autres types d'ouvrages, et ceux qui sont mineurs peuvent être exclus. Cela ne les exclut pas de la LPEN.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

Madame Scharf.

Mme Shirley Anne Scharf: Je crois que Keith aura des commentaires à faire sur la dernière question, mais à ce sujet, il nous semble que l'intention n'est pas d'exclure les ponts jetés ou barrages importants. Avec la loi actuelle, nous devons suivre le processus d'approbation complet et avoir accès au site, et cela peut mener à de nombreux retards.

Parce que nous n'avons pas les changements précis devant nous concernant les détails de leur définition, la situation est un peu plus difficile. L'intention générale était de les concevoir en fonction de la souplesse, tout en les protégeant. Avec le libellé actuel de la loi, on ne peut obtenir cette souplesse.

Nous ne disons pas que ce n'est pas important, mais il n'y a pas de souplesse.

Le président: Monsieur Grady, voulez-vous ajouter un autre commentaire?

M. Keith Grady: Nous avons fait des centaines et des centaines d'évaluations environnementales de projets d'infrastructure pendant la dernière décennie. J'en ai personnellement fait des centaines. Nous avons beaucoup d'expérience maintenant.

Nous examinons des changements aux définitions des ouvrages mineurs et des cours d'eau mineurs liés à nos responsabilités en vertu de l'ACEE et de nos approbations générales. D'après moi, lorsque l'on fait une évaluation environnementale, si vous me permettez d'utiliser l'exemple de M. Jean, si nous finançons cette route, qu'elle comprenne ou non un pont considéré comme un ouvrage mineur, cela ne changera pas vraiment en pratique la façon dont Infrastructure Canada répond aux exigences de l'ACEE. Nous allons consulter Transports Canada et la LPEN s'il y a potentiellement un

problème concernant la navigation. Nous allons continuer de le faire. Nous allons prendre en compte l'information de la LPEN dans nos approbations de l'évaluation environnementale également. Alors s'ils nous disent que c'est un projet mineur et que nous pouvons procéder avec tel critère de conception et telle bonne pratique de gestion, nous allons l'ajouter à nos autorisations. C'est très semblable à ce que nous faisons maintenant.

Les changements proposés par Transports Canada nous offrent l'avantage de pouvoir ne pas alourdir nos responsabilités en matière d'évaluation environnementale avec des exigences réglementaires additionnelles. Cela simplifie notre façon de mener nos évaluations environnementales en collaboration avec nos partenaires fédéraux.

D'après moi, nous allons maintenir l'intégrité écologique, et cela est important. Nous allons préserver la sécurité en matière de navigation et nous allons le faire plus efficacement, en tenant compte du fait que nous avons fait des centaines de ce type de projet par le passé et nous avons tiré des leçons de ces expériences.

• (1250)

Le président: Madame Flood.

Mme Ginny Flood: Je pense qu'il serait utile de discuter de la définition d'ouvrages mineurs et de tenir un bon débat à ce sujet. Du point de vue du MPO, nous ne classifions certainement pas les voies navigables en ouvrages mineurs ou ouvrages majeurs. Si on y retrouve des poissons et des habitats de poissons, nous serons présents.

Si l'on s'inquiète à savoir si une évaluation environnementale sera faite ou non, je pense que la question est de savoir s'il y aura un organisme réglementaire fédéral qui s'en occupera, et quelle est la valeur ajoutée si la LPEN représente un autre organisme de réglementation fédéral travaillant au même projet.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Tout cela revient à parler des différents éléments qui peuvent déclencher une évaluation environnementale. Plus il y a d'éléments déclencheurs, plus il y aura de possibilités d'embourber le processus.

Vous venez de me dire, madame Flood, que même s'il n'y avait pas la LPEN, qu'il y aurait quand même une évaluation environnementale pour tout projet dans une voie navigable qui touche à des habitats de poissons. Alors on ne peut pas s'en sauver.

En faisant ces modifications, nous accélérons et simplifions le processus par lequel l'argent pour les infrastructures peut se rendre aux collectivités, pour construire des choses au cours des sept prochaines années, et aller de l'avant, et non pas bâtir des empires bureaucratiques. Nous essayons d'éliminer une partie des paperasseries qui existent. Vous venez de le clarifier.

Tout au cours du processus, il y a de nombreux éléments déclencheurs. Un que nous n'avons pas encore mentionné, si l'on parle d'une pipeline, c'est l'ONE qui également pourra faire ses propres évaluations.

Mme Ginny Flood: Un autre point, c'est que nous examinons les mêmes activités. Lorsque l'on parle de plans d'eau et de leur environnement, Transports Canada et le MPO étudient normalement les mêmes effets environnementaux lorsque nous faisons une évaluation environnementale. Cela est aussi assez important.

Le président: Merci beaucoup de votre présence aujourd'hui et de nous avoir présenté ces informations. Je suis certain qu'au cours de nos travaux, nous aurons des discussions encore plus approfondies. Je vous remercie du temps que vous avez passé avec nous.

Chers collègues, je veux vous dire que nous examinons encore les listes des gens qui veulent faire un exposé ou que vous voulez inviter sur la question des voies navigables.

Nous avons le rapport sur l'étude de la sécurité des chemins de fer. Si vous ou votre personnel avez besoin d'exemplaires supplémentaires, nous en avons.

Jeudi, Doug Lewis sera avec nous. Alors soyez prêts.

Merci. La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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