



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 023 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 29 avril 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 29 avril 2008

•(1115)

[Traduction]

**Le président (M. Mervin Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bonjour à tous et bienvenue à cette 23<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons procéder à l'étude de l'état actuel de la protection de la navigation sur les voies navigables canadiennes, y compris leur gouvernance et l'utilisation et l'application de l'actuelle Loi sur la protection des eaux navigables.

Nous accueillons aujourd'hui, de la Fédération canadienne des municipalités, M. Don Johnson, président de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties; M. David Marit, président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities; et Susan Irwin, analyste principale des politiques et de la recherche.

Nous avons distribué le document pour votre information. Vous remarquerez peut-être quelques disparités entre l'exposé et le document, mais je crois que tout deviendra plus clair à mesure que nous progresserons. J'espère que tout le monde a le document.

Dave, à vous la parole.

**M. David Marit (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities, Fédération canadienne des municipalités):** Merci, monsieur le président.

C'est pour moi un honneur et un privilège que d'être ici. Je tiens à remercier le comité de nous recevoir.

Je m'appelle David Marit et je suis président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, et je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue, Don Johnson, président de l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties. En plus d'être à la tête de ces associations, Don et moi-même siégeons également au conseil d'administration de la FCM. Don est notamment président du forum rural de la Fédération.

Je vous remercie beaucoup d'avoir invité des représentants de la FCM à comparaître. Nous nous réjouissons que le comité se soucie de l'incidence de la Loi sur la protection des eaux navigables, ou LPEN, sur les municipalités du Canada et comprenne qu'il faille modifier cette loi, qui date de 1882.

Les ministères des Transports provinciaux et les municipalités sont conjointement responsables de la construction et de l'entretien des autoroutes et des réseaux routiers, ainsi que des infrastructures de gestion de l'eau. La LPEN est la loi de réglementation qui leur cause le plus de problème. En plus d'entraîner d'énormes pertes de temps, elle prévoit un processus d'approbation qui, à notre avis, ne débouche pas souvent sur des changements constructifs.

Nous trouvons encourageant que Transports Canada, conscient du fardeau qu'entraîne cette mesure législative désuète, propose de la modifier. Même si nous appuyons l'intention du ministère et une grande partie des modifications qu'il propose, nous soumettons des recommandations plus poussées.

En tant que représentants des municipalités, nous appuyons les recommandations du ministère des Transports de l'Alberta. Ce dernier a notamment soulevé plusieurs préoccupations relativement à la LPEN.

Tout d'abord, le processus actuel est long, et il faut un an — même plus de deux — pour obtenir les approbations.

Deuxièmement, la loi est appliquée de manière très générale aux très petits cours d'eau qui ne sont pas utilisés par les plaisanciers et n'ont aucune chance de l'être.

Troisièmement, Transports Canada exige fréquemment que l'on prenne des mesures pour permettre le passage des bateaux, et les autres méthodes proposées, comme le portage, sont souvent rejetées. Nous pourrions vous donner de nombreux exemples au cours de la période de questions et réponses. J'espère que nous pourrions discuter de la question à ce moment-là.

Enfin, malgré les interprétations antérieures de la loi, il n'existe pas de mécanisme de droits acquis. Pour être plus précis, depuis des décennies, la LPEN ne s'est appliquée qu'aux cours d'eau servant à la navigation commerciale, et donc rarement dans les provinces des Prairies. Cependant, de nombreux ouvrages de cette région sont maintenant considérés non conformes à la loi et il faut se soumettre au processus de demande pour les rendre conformes avant d'y effectuer des réparations.

Tous ces arguments, avancés par le ministère des Transports de l'Alberta, intéressent les municipalités, car les infrastructures vieillissent et les ouvrages doivent être améliorés et réparés. Selon nous, l'application de la loi entraîne des coûts trop élevés et des délais qui nuisent à la navigation.

Je cède maintenant la parole à mon collègue.

**M. Don Johnson (président, Alberta Association of Municipal Districts and Counties, Fédération canadienne des municipalités):** Le ministère des Transports de l'Alberta a formulé dix recommandations précises au sujet de la LPEN. Tirées directement de son document de travail sur les modifications à apporter à cette loi, ces recommandations comprennent... Pour mettre les choses en contexte, je dirai simplement nous avons beaucoup travaillé avec ce ministère parce que certains problèmes nous inquiétaient depuis longtemps, et nous appuyons ses recommandations, que nous incluons dans notre document. Nous ne le plagions pas, mais nous les adaptons à la situation municipale, comme vous pourrez le voir au fur et à mesure.

Point n° 1: donner une définition du terme « eaux navigables » pour éviter de devoir déterminer chaque fois ce que l'on entend par là.

Point n° 2: modifier la définition d'« ouvrage » pour exclure les structures de petite envergure ou celles qui ont peu ou pas d'impact sur la navigation.

Point n° 3: éliminer l'alinéa 5(1)b), au sujet des dates de début et de fin des projets, pour accorder une plus grande marge de manoeuvre.

Point n° 4: éliminer les quatre types d'ouvrage précisés au paragraphe 5(2).

Point n° 5: modifier le paragraphe 7(2) pour qu'il prévoit le renouvellement automatique des approbations à la date d'expiration. Il incomberait à Transports Canada d'assurer la conformité. Si aucun problème ne se pose, le renouvellement serait automatique.

Point n° 6: remplacer le terme « pont » par « ouvrage » et, à l'article 8, remplacer le 17 mai 1882 par le 1<sup>er</sup> janvier 1995, et ce, afin de régler la question des droits acquis, que nous avons abordé plus tôt. Nous en reparlerons d'ailleurs un peu plus tard.

Point n° 7: éliminer l'obligation onéreuse et inefficace de publier des annonces, prévue à l'article 9.

Point n° 8: éliminer les mots « de l'avis du ministre » du paragraphe 10(1) pour éviter que l'on ait à demander une approbation pour des réparations de routine.

Point n° 9: modifier la loi afin d'accorder aux agents de protection des eaux navigables des pouvoirs d'inspection, comme l'a proposé Transports Canada.

Point n° 10: éviter d'augmenter inutilement les amendes maximales. Transports Canada a déjà formulé une recommandation semblable, puisqu'il a le pouvoir de démolir les ouvrages.

Même si les municipalités appuient ces recommandations, nous voudrions profiter de l'occasion pour attirer votre attention sur l'importance de la définition. C'est l'un des points principaux de notre exposé d'aujourd'hui. Il s'agit de la première recommandation du ministère des Transports de l'Alberta et, à notre avis, de celle qui tient le plus à coeur aux municipalités. Actuellement, le terme « eaux navigables » est très mal défini et est généralement appliqué à toute étendue d'eau sur laquelle un canot peut flotter. Cette large définition nuit beaucoup et, croyons-nous, indûment aux démarches légitimes et nécessaires qu'entreprennent les municipalités. Nous recommandons donc l'intégration des éléments suivants à une définition révisée des eaux navigables dans la LPNE.

On entend par voie d'eau navigable un cours d'eau désigné par une autorité gouvernementale comme étant navigable afin de gérer le développement au-dessus, en dessous et à côté de ce cours d'eau afin de le protéger raisonnablement à des fins de transport, de commerce et de loisirs.

Pour être encore plus clair, une voie d'eau navigable:

a) doit pouvoir, pendant au moins trois mois consécutifs, permettre la navigation de bateaux servant habituellement au transport, au commerce et aux loisirs et ayant un tirant d'eau d'au moins un mètre;

b) doit avoir une longueur d'au moins deux kilomètres et ne comprendre aucune restriction fixe ou permanente à la circulation des navires flottants déjà mentionnés; peut être constituée d'un seul plan d'eau, en entier ou en partie — par exemple, un tronçon continu de deux kilomètres d'une rivière —, d'une longueur totale de cinq kilomètres de long, ou avoir une étendue continue de deux

kilomètres de plans d'eau reliés entre eux — par exemple, un lac, une rivière et un autre lac;

c) peut être un plan d'eau artificiel ou naturel — en Saskatchewan et en Alberta, notamment, en raison de l'irrigation, on trouve un certain nombre de réservoirs artificiels suffisamment longs et larges pour qu'on ait besoin d'un pont pour les traverser.

En outre, tout plan d'eau satisfaisant à tous ces critères peut être désigné comme une voie d'eau navigable par une seule autorité, qu'elle soit fédérale, provinciale ou municipale.

• (1120)

Un plan d'eau doit être désigné comme « voie d'eau navigable » dans le cadre d'un processus d'examen public et d'approbation provinciale. Un processus d'approbation fédéral-provincial conjoint s'appliquerait aux désignations relevant de compétences interprovinciales ou internationales. Un plan d'eau peut perdre sa désignation dans le cadre d'un processus similaire à celui qui a mené à sa désignation.

Nous sommes convaincus que si la loi comprenait ces éléments, elle serait plus claire et plus facile à appliquer; elle permettrait également aux Canadiens de jouir de cours d'eau navigable plus sécuritaires et plus efficaces.

Pour terminer, nous aimerions faire remarquer que le ministère des Transports de l'Alberta a formulé ses recommandations après des recherches exhaustives et que nous appuyons son orientation. La définition que nous proposons a été préparée dans le cadre de discussions avec les municipalités ayant subi les effets pervers de l'application actuelle de la loi. Nous avons entendu les témoignages des représentants de nombreuses collectivités qui ont dû faire face à des retards et à des dépassements de coût importants, et nous serions plus qu'heureux de vous les communiquer lorsque nous répondrons à vos questions.

Merci encore d'avoir pris le temps de nous écouter. Nous sommes convaincus que votre comité fera les recommandations appropriées au gouvernement afin d'apporter les modifications qui s'imposent à cette loi. Comme Dave l'a indiqué au début, nous sommes très heureux d'avoir comparu et nous nous réjouissons que le gouvernement ait l'intention de modifier la loi, car elle pose des problèmes à bien des gens aux échelons fédéral, provincial et municipal.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** Merci, monsieur Johnson.

J'ai remarqué qu'après avoir parlé de la modifications des définitions, vous avez recommandé d'éliminer la référence aux ouvrages « désignés » afin d'exclure ces ouvrages. Pourriez-vous préciser votre pensée?

•(1125)

**M. Don Johnson:** Comme l'a indiqué l'un des témoins précédents, lorsque la loi a été élaborée initialement, il y avait des ponts, des barrages et d'autres ouvrages qui nuisaient à la circulation des bateaux commerciaux et autres. C'était en 1882, et les choses ont changé depuis. Si l'on décide d'examiner et de modifier cette définition, il faut tenir compte du fait qu'il existe d'autres sortes de structures qui peuvent également gêner le trafic maritime.

De plus, lorsque les fonctionnaires doivent appliquer cet aspect de la loi, ils ne disposent d'aucune marge de manoeuvre, parce que ces ouvrages sont clairement définis; ils doivent donc composer avec la définition telle qu'elle est présentement. Si on la modifie pour exclure les petits ouvrages, alors les fonctionnaires pourront appliquer la loi avec plus de souplesse.

En outre, les responsabilités des agents sont strictement prescrites; ces derniers ne peuvent donc pas faire preuve de beaucoup de créativité. C'est un problème auquel nous avons été confrontés par le passé.

Je ne sais pas si je suis plus clair.

**M. Don Bell:** Vous avez également parlé des évaluations environnementales, en précisant qu'elles entraînent des coûts supplémentaires importants pour les municipalités. Je ne sais pas si David ou vous, Don, pourriez apporter quelques précisions là-dessus.

**M. Don Johnson:** L'un des principaux problèmes que l'on éprouve dans les collectivités rurales est celui de la capacité. Nous avons fait part au ministre Cannon de certaines de nos préoccupations, par exemple au sujet des programmes de financement tripartites, qui prévoient que le gouvernement fédéral, la province et la municipalité versent chacun un tiers des fonds.

L'un des problèmes vient du fait qu'une fois que l'on a présenté une demande et obtenu une subvention... On soumet la demande, puis les responsables des eaux navigables l'évaluent, ce qui prend un certain temps. Une fois l'évaluation terminée, la demande est examinée par le ministère de l'Environnement, ce qui entraîne un nouveau délai. Nous devons également nous conformer aux règlements provinciaux, et les ministères provinciaux de l'Environnement et des Transports entrent en jeu. Il s'est parfois écoulé un ou deux ans depuis l'approbation initiale de la subvention, de sorte que les coûts ont beaucoup augmenté, comme c'est surtout le cas en Alberta ces temps-ci. Ces coûts peuvent doubler ou tripler et être majorés de 500 000 \$, ce qui est considérable pour les petites municipalités. Nous avons quelques exemples de ce genre dans le cas de ponts.

Dans le domaine de l'irrigation, le problème vient des canaux, qui sont, par définition, des voies navigables; cependant, les lois qui régissent les districts d'irrigation ne permettent pas la circulation de quelque embarcation que ce soit sur ces eaux. Donc, les canaux d'irrigation ne sont pas navigables selon la définition locale, mais ils le sont selon la définition fédérale. Il y a là une contradiction.

Les ponts sont fort nombreux. Par exemple, l'Alberta compte pas moins de 10 000 ponts. Les municipalités rurales que je représente sont responsables de 97 p. 100 d'entre eux, ce qui fait 9 700 ponts. Plusieurs d'entre eux se trouvent dans des districts d'irrigation, ce qui fait augmenter nos délais et nos coûts. Or, les vérificateurs généraux fédéral et provinciaux s'intéressent beaucoup à la rentabilité; peut-on vraiment dire que l'on optimise les ressources lorsque l'on multiplie les délais et les coûts?

Si nous pouvions modifier la définition, je crois que nous éliminerions une grande quantité de demandes; de plus, si nous avions davantage de responsabilités à l'échelle locale, il ne serait plus nécessaire de faire appel au gouvernement fédéral.

Est-ce que cela répond à vos questions?

Dave, je ne sais pas si vous souhaitez ajouter quelque chose.

**M. Don Bell:** Oui, c'est plus clair.

Monsieur Marit, vous étiez en train d'énumérer votre liste en dix points. Je crois que c'est vous qui les aviez.

**M. David Marit:** Non, c'est le représentant de l'Alberta qui avait la liste.

**M. Don Bell:** C'est M. Johnson.

Je suppose que vous allez nous la remettre, parce que nous ne l'avons pas en main.

**M. Don Johnson:** En effet, veuillez m'en excuser. Nous avons entrepris de faire traduire l'ébauche pour l'avoir dans les deux langues officielles. Nous aurons une copie de ces dix points et de la demande de clarification de la définition qu'ont présentée les municipalités, que j'ai ajoutée à la fin.

**M. Don Bell:** Au point n° 9, vous avez proposé d'éliminer la référence au ministre qui figure au paragraphe 10(1). Si je me rappelle bien, la recommandation n° 10 visait à éliminer les amendes, puisque le ministère est autorisé à démolir les ouvrages. J'aimerais obtenir des éclaircissements sur le point n° 9 et votre référence au ministre. Pour ce qui est du point n° 10, où vous proposez d'éliminer les amendes parce que l'on peut détruire les ouvrages, ne pensez-vous pas qu'une amende a un pouvoir dissuasif? La démolition de l'ouvrage se traduit par une perte sèche pour celui qui l'a construit. En tant qu'ancien élu municipal, cela ne me semble guère indiqué.

Pourriez-vous commenter?

•(1130)

**M. Don Johnson:** Je traiterai en premier du point n° 10. Vous vouliez également parler du point n° 8, mais vous n'avez pas le document en main. Veuillez m'en excuser.

Pour ce qui est de l'augmentation des amendes, j'ai pris connaissance de vos échanges et de certains des commentaires de Transports Canada à ce sujet. Les montants de 500 à 5 000 \$ imposés actuellement ne nous semblent pas très dissuasifs. Une amende de 5 000 \$ est vraiment ridicule si on la compare aux coûts, auxquels s'ajoutent les délais. C'est peut-être beaucoup pour des gens comme vous et moi, avec les moyens que l'on nous connaît, mais pas à cette échelle.

En outre, au cours des 100 dernières années, on a construit au Canada de nombreux ponts qui seraient non conformes à la loi. Pour pouvoir les réparer, il faut les rendre conformes; mais comment les rendre conformes sans les réparer? On tourne en rond. Est-ce que les amendes posent vraiment un problème?

Si l'on modifiait la loi, Transports Canada aurait le pouvoir de démolir un pont ne satisfaisant pas aux exigences ou aux normes. À mon avis, ce serait une sanction plus efficace qu'une amende de 5 000, 10 000 ou même 50 000 \$. Je ne sais pas quelle amende il faudrait imposer pour avoir réellement un effet dissuasif. Je crois que la démolition d'une structure serait plus efficace et ferait vraiment réfléchir les gens; ainsi, lorsqu'ils construiraient un pont, ils veilleraient à ce que la structure soit conforme à la loi pour ne pas courir le risque de la voir démolie par la suite.

**M. Don Bell:** Une fois de plus, je m'appuierai sur mon expérience d'élu municipal, à Vancouver Nord, où j'ai déjà été maire. Et je ne parle pas des eaux navigables, mais bien des amendes imposées pour des ouvrages qui auraient dû être approuvés adéquatement et qui ont été mal construits. Cela revient à donner le feu vert aux promoteurs pour faire ensuite amende honorable. Je considère que la démolition des structures n'est pas la bonne solution; pourtant, les municipalités peuvent toujours se prévaloir de ce droit, du moins en Colombie-Britannique, où la loi autorise la destruction des structures qui, par exemple, auraient été édifiées sans permis de construire. Il vaudrait mieux mettre en place un processus de suivi une fois l'approbation accordée. Les amendes semblent une mesure dissuasive supplémentaire dans bien des cas, et c'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question.

**M. Don Johnson:** Voilà qui illustre bien le point de vue des municipalités. J'ai été confronté aux mêmes problèmes. Si quelqu'un construit une structure qui ne satisfait pas aux normes, au règlement de zonage ou à une disposition quelconque, il reçoit alors une ordonnance pour mettre fin aux travaux et laisser aux gens le temps de corriger la situation. Une amende imposée à cette étape aurait un certain effet dissuasif. J'ai eu à délivrer des ordonnances pour faire cesser des travaux ou démolir des structures, et c'est une mesure qui s'est révélée très efficace.

Je ne suis pas sûr de pouvoir faire profiter les municipalités de mon expérience, parce que je me suis déjà trouvé exactement dans la même situation que vous, devant un pont, avec un ordre de gouvernement. Généralement, ce sont les municipalités ou les provinces qui font construire ces structures, même les canaux d'irrigation.

Théoriquement, est-ce que la sanction s'applique indifféremment à un ordre de gouvernement et à un simple citoyen, alors qu'une amende constituerait une mesure diffusive plus efficace? Est-ce logique?

**M. Don Bell:** Voulez-vous faire un commentaire sur la recommandation n° 8?

**M. Don Johnson:** Le point n° 8, oui, qui porte sur l'opinion du ministre.

Si vous apportez certains des changements recommandés afin de préciser un peu plus les pouvoirs des agents, alors on n'aura pas à faire appel au ministre. Combien de fois devra-t-on solliciter l'avis de ce dernier? Doit-on continuer de s'embourber dans la bureaucratie? Les agents responsables des approbations devront-ils s'adresser au ministre encore et encore pour obtenir son opinion, ou vaudrait-il mieux laisser les agents collaborer avec les administrations municipales et provinciales? Voilà où nous voulons en venir: ne simplifierions-nous pas le processus en agissant ainsi? Faut-il vraiment obtenir « l'opinion du ministre » et le rendre comptable, alors que c'est lui qui est responsable de toute façon?

• (1135)

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

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

D'abord, merci de votre présence. Avant de faire de la politique fédérale, j'ai eu la chance d'oeuvrer dans le milieu municipal. Pendant 18 ans, j'ai été maire d'un petit village de 750 habitants. J'ai été président de l'Union des municipalités du Québec de 1997 à 2000. Je comprends donc votre position.

Ma première question va surtout s'adresser à Mme Irwin, de la FCM. Je suis un de ceux qui souhaitent que la loi soit modifiée. Dans le texte de la FCM, en ce qui concerne les évaluations environnementales, on dit que lorsque le projet reçoit l'approbation, l'évaluation peut entraîner des coûts importants pour les municipalités. Je le comprends, mais j'aimerais que vous mentionniez que ce n'est pas parce que le fédéral ne sera pas présent qu'il n'y aura pas d'analyses environnementales. Vous avez d'autres règlements à respecter. Par exemple, au Québec, il y a le ministère de l'Environnement. Les municipalités doivent souvent faire face à deux évaluations: celle de la province du Québec et celle du fédéral.

Lorsqu'on produit un document, il ne faut pas transmettre le message qu'on veut économiser de l'argent et du temps au détriment de l'environnement. Vous devez respecter les normes environnementales. La situation est devenue très complexe. La loi a été modifiée et des ajouts ont été faits. Certaines modifications n'ont pas été apportées à la définition, de sorte que dans le cas des petits ouvrages, il y a des délais énormes et des sommes importantes à dépenser.

Cependant, ce n'est pas parce que le fédéral va se retirer de certains ouvrages que vous pourrez aménager sur le bord des cours d'eau toutes sortes d'infrastructures. Les villes et les provinces doivent respecter les normes environnementales. Vous connaissez mieux la situation de l'Alberta, mais c'est le message que j'aimerais entendre.

[Traduction]

**M. Don Johnson:** Merci, monsieur Laframboise.

C'est juste. Mais nous ne prétendons pas être exonérés de responsabilités environnementales; nous disons que le processus devrait être simplifié. Si vous modifiez la définition en suivant certaines de nos recommandations, vous la simplifierez et réduirez les délais. Il sera toujours nécessaire de respecter les exigences en matière d'environnement.

Le problème, c'est que bien souvent, on connaît mal les règles et la réglementation, qui sont interprétées différemment d'un endroit à l'autre du pays. J'ai lu certains documents à ce sujet, lorsque nous avons eu affaire à Pêches et Océans Canada, ces trois dernières années... Nous avons maintenant un protocole d'entente. Nous avons enfin convenu d'une procédure plus simple et plus efficace lorsque le président était à Brandon, en février.

On a débattu de la question au Québec — c'est même allé jusqu'en Cours supérieure, mais je n'en suis pas certain, je n'ai pas l'information directement devant moi, veuillez m'en excuser —, particulièrement de la définition des eaux navigables et des défis auxquels on est confronté, un peu comme nous le faisons aujourd'hui.

Je comprends votre point de vue. Cependant, nous ne disons pas que les municipalités n'ont pas de responsabilité environnementale, car il est évident qu'elles en ont. Mais nous voudrions que la définition soit plus claire pour pouvoir comprendre les règles. Nous aimerions éviter certaines procédures d'évaluation longues et compliquées; selon moi, c'est faisable. Il ne faut pas un an pour réaliser une évaluation environnementale, même exhaustive.

Nous traitons également avec le ministère des Pêches et des Océans. Nous sommes donc soumis à la réglementation environnementale et aux normes techniques de la province et du gouvernement fédéral. Ainsi, pour être certains d'être conformes, nous devons respecter une pléthore de règlements.

Je suis tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il faut être responsable sur le plan de l'environnement, et nous nous efforçons de l'être. Nous disons simplement qu'il faut clarifier la définition.

Il n'y a pas de représentants du ministère de l'Environnement ici aujourd'hui. Il faudrait peut-être leur demander de clarifier leurs exigences. Nous en avons déjà discuté. Je crois que l'on pourra simplifier la définition, réduire les délais et diminuer les coûts. Au bout du compte, c'est vous et moi qui devons payer.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

• (1140)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Poursuivez.

[Traduction]

**M. Don Johnson:** Je ne nous dégage pas de notre responsabilité.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Pour moi, ça va. C'est ce qu'il faut éclaircir. Évidemment, on va faire comparaître les responsables des provinces, mais les municipalités ne doivent pas recevoir le message qu'on veut épargner de l'argent au détriment de l'environnement. Ce n'est pas ça du tout.

Vous avez donné l'exemple du Québec, que je connais très bien. Certains opposants invoquent toutes les lois possibles, par exemple la Loi sur la protection des eaux navigables, et d'autres dispositions pour essayer de contrer des projets. Il faut que ça cesse. Vous avez raison, il faut que les normes soient claires afin qu'on puisse assurer un développement respectueux des normes environnementales. Il ne faut pas non plus créer un dédale qui permettrait aux opposants d'utiliser à peu près n'importe quoi pour contrer un projet de développement.

Monsieur Marit, pouvez-vous répondre?

[Traduction]

**M. David Marit:** Je pourrais en dire beaucoup à ce sujet parce que pendant quelques années, j'ai dirigé les efforts déployés pour faire revoir et modifier cette loi. On en revient aux exemples de ce qui s'est passé dans les provinces. De nombreux projets ont été retardés dans notre province, et pas pour des raisons environnementales. C'est le côté ironique de la chose. Ces projets avaient été approuvés par les ministères fédéraux et provinciaux de l'Environnement et des Pêches et des Océans.

Pour l'instant, je donnerai l'exemple du remplacement d'un pont enjambant la rivière Whitesand, dans la municipalité rurale d'Insinger. Les employés du ministère des Transports insistaient pour que l'on pose un ponceau à arche composé de 400 000 \$ afin de permettre le passage éventuel de canots. Le ministère des Pêches et des Océans avait déjà approuvé l'utilisation de trois

ponceaux totalisant 125 000 \$. Le projet a été retardé de plus d'un an et n'a pu reprendre qu'après les élections fédérales. Nous avons défendu notre point de vue auprès des responsables des eaux navigables et leur avons signifié que la situation était insensée. Le cours d'eau concerné n'est utilisé que trois ou quatre semaines par année, mais les fonctionnaires insistaient pour que nous permettions le passage de canots.

Voilà pourquoi nous sommes ici aujourd'hui, pour faire modifier la définition de voie d'eau navigable. C'est important, et si nous réussissons, ce sera pour nous un grand pas en avant, même s'il ne s'agit que d'un changement infime à la loi.

Nous pouvons donner de nombreux exemples de projets suspendus à cause de la Loi sur la protection des eaux navigables, même s'il avaient été approuvés par différents ministères. C'est la raison de notre présence ici, pour parler de ce problème aux représentants du ministère des Transports.

**Le président:** Monsieur Masse.

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

Je vous remercie de témoigner aujourd'hui.

J'aimerais obtenir certains éclaircissements. Nous avons devant nous le document de la Fédération canadienne des municipalités. Vous représentez cette fédération aujourd'hui, n'est-ce pas? Mais pourquoi n'a-t-elle pas appuyé les dix recommandations — que nous obtiendrons plus tard, je le comprends très bien? Où est la différence entre ces 10 recommandations et celles de la FCM? J'aimerais vraiment comprendre la distinction entre les deux.

**M. Don Johnson:** C'est une bonne question.

Lorsque nous avons appris que nous devions faire traduire les documents pour les remettre dans les deux langues officielles, nous avons une résolution de M. Marit, que nous avons approuvée. Nous avons eu ensuite des discussions avec les ministères des Transports de l'Alberta et de la Saskatchewan, dont nous avons obtenu l'appui.

En fait, les quatre ministres de la région de l'Ouest se réunissent aujourd'hui à Victoria au sujet des eaux navigables et d'autres questions. Ils vont probablement désigner un représentant pour venir faire un exposé. Nous n'en avons pas été informés avant d'obtenir le document; autrement, nous l'aurions inclus.

**M. Brian Masse:** D'accord. Donc, la FCM a avalisé ces 10 recommandations?

**M. Don Johnson:** Pas encore.

• (1145)

**M. Brian Masse:** Je sais qu'il y a certaines similitudes.

**M. Don Johnson:** Même si nous lui avons envoyé le document, le conseil d'administration de la FCM n'a pas approuvé les 10 points. Il a avalisé la résolution qu'il avait soumise afin de lancer les discussions.

**M. Brian Masse:** J'ai déjà été conseiller municipal et ai participé à de telles réunions, je sais donc de quoi il retourne. C'est pourquoi je veux faire cette distinction. C'est important, car il faut différencier les recommandations que vous présentez au nom de la FCM de ceux que la Fédération n'a pas appuyés.

**M. Don Johnson:** Elle a approuvé la résolution qui nous autorise à préparer le document d'information.

**M. Brian Masse:** Oui, mais pas les 10 recommandations.

**M. Don Johnson:** Elles font toutes partie du document d'information.

**M. Brian Masse:** Il y a trois points qui se recoupent entre votre document et le sien. Nous allons l'obtenir plus tard. Je veux simplement pouvoir...

**M. Don Johnson:** En ma qualité de président du forum rural, j'ai la responsabilité de prendre cette résolution et de préparer les documents d'information en collaboration avec le personnel, ce que nous avons fait. Si nous avions eu les 10 points du ministère des Transports de l'Alberta, ils auraient été inclus dans le document original que nous vous avons envoyé, ce qui aurait été autorisé dans le cadre des entretiens entourant la résolution.

**M. Brian Masse:** D'accord. Je veux simplement m'assurer que les choses sont claires du côté de la FCM, et nous allons attendre ces points avec impatience. Je sais qu'ils se chevauchent un peu également.

Des représentants du ministère étaient ici et ils ont fait valoir que beaucoup de... La rivière Whitesand est un bon exemple, dans une certaine mesure. Le problème était que vous n'aimiez pas la décision prise à Whitesand; ce n'était pas que le processus prenait trop de temps. Vous n'aimiez pas la décision, mais vous vouliez la contester beaucoup plus rapidement que ce qui s'est fait.

**M. David Marit:** C'est exact.

**M. Brian Masse:** Le ministère prétend qu'il est en train de voir aux petits projets, de les liquider. Il a des brochures et toute une série de choses différentes. Pouvez-vous nous donner des exemples de projets qui sont en attente depuis plus de deux ans? Le ministère prétend qu'ils sont beaucoup plus rares aujourd'hui qu'ils ne l'étaient autrefois.

J'aimerais vous donner la chance de... Par exemple, Whitesand est un projet où la décision a été prise et vous avez dû reprendre le processus pour dire que ce n'était pas sensé dans ce cas précis. Il a fallu beaucoup de temps. Qu'en est-il des dossiers qui ne sont pas réglés ou qui ne sont même pas examinés?

**M. David Marit:** Je n'en connais aucun à l'heure actuelle, mais je suis certain qu'il y en a. Prenons par exemple ce qui se passe dans le Nord-Est de la Saskatchewan à l'heure actuelle.

Beaucoup de ponts ont été démantelés en raison des inondations. Ces municipalités n'ont pas les ressources nécessaires pour les remplacer par d'autres ponts, et elles sont présentement en pourparlers avec les gens des eaux navigables en vue d'installer des ponceaux en acier. Ces projets n'ont pas encore été approuvés. Il y a un échancier. Le problème que pose ce processus, ce sont les exigences de financement lorsque vous avez des retards. Dans certains cas, les projets n'ont pas été approuvés à temps et le financement a été perdu. C'est probablement un des grands problèmes.

Je peux vous donner l'exemple d'une route provinciale; je crois que c'était l'an dernier. Je crois que j'ai la date ici. Non, cela remonte à plus loin, excusez-moi. C'était en 2004. C'était la même chose. Le ministère provincial responsable des routes traitait avec les gens des eaux navigables au sujet d'un pont. Ces derniers insistaient pour qu'il soit assez haut pour permettre le passage d'un canot. Il n'y a pas d'eau à cet endroit pendant 12, 6 ou 3 mois de l'année, mais ils y tenaient. Voici ce qu'ils ont convenu. Le ministère des Routes allait installer un téléphone d'un côté et de l'autre de la route pour permettre à quiconque passe en canot au lieu de faire du portage, de téléphoner au ministère des Routes. Celui-ci enverrait quelqu'un pour fermer la

route afin de permettre au canoëiste de faire du portage et de traverser la route pour continuer son chemin.

C'est la vérité. C'est une histoire vraie. Ce processus a retardé le projet pendant des mois, et la route n'a pas été faite cette année-là. Voilà ce qui cloche.

**M. Brian Masse:** Oui, et puis-je vous poser une question, monsieur Marit? C'est bien d'avoir des détails comme ceux-là, parce que nous entendons beaucoup... Contrairement à d'autres, vous êtes peut-être en mesure, grâce à vos contacts, d'obtenir ces échanciers précis et un résumé de ces projets. Je crois que nous avons besoin de vérifier, en toute impartialité, ce qui est présenté ici. Il nous faut ces preuves, et c'est bien de connaître les détails d'un projet particulier, parce que nous parlons davantage des aspects généraux des anciens dossiers et ainsi de suite.

Toutefois, je crois que c'est un processus juste, publiquement documenté. J'aimerais beaucoup, et je suis sûr que les autres membres du comité aussi, avoir cette information, lorsque vous pourrez nous la transmettre.

**M. David Marit:** Je vais commencer. Le ministère des Routes a présenté sa demande le 22 mai 2003, et l'approbation finale a été donnée le 27 octobre 2004, et seulement à la condition suivante: le téléphone devait assurer une communication directe 24 heures par jour. Ce n'était pas seulement pendant huit ou dix heures, c'était 24 heures.

• (1150)

**M. Brian Masse:** Monsieur le président, j'aimerais que Transports Canada nous donne ses exemples et sa version des faits. Si nous voulons comprendre comment corriger la situation, il nous faut obtenir ces preuves, les présenter et écouter la réponse. Puis Transports Canada pourrait faire des commentaires sur ce qu'il juge être nécessaire pour faire fonctionner le système rondement.

Merci de votre témoignage.

**M. Don Johnson:** Puis-je donner un autre exemple, de l'Alberta cette fois-ci?

Je n'ai pas tous les détails. Molly Douglass, qui est la préfète du comté de Newell, dans la région de Brooks, en Alberta, m'a écrit à ce sujet. Si vous connaissez la géographie de l'Alberta, c'est sur la route 1, entre Medicine Hat et Calgary. Il y a un vieux pont qui enjambe un canal. Souvent, des ponceaux sont plus efficaces qu'une structure de pont et ils sont moins coûteux à installer. Comme Dave l'a mentionné, après avoir étudié le projet, les gens des eaux navigables voulaient un ponceau assez large pour permettre le passage d'un canoëiste qui serait assis bien droit. C'était insensé dans ce cas, parce que ce n'est pas un cours d'eau navigable; personne n'est autorisé à se trouver à cet endroit. Il s'agit du pont Fisher, qu'on envisageait de remplacer. Lorsque les gens des eaux navigables ont terminé l'étude, les coûts avaient augmenté de 500 000 \$ et le pont n'est toujours pas construit. C'était en 2003.

**M. Brian Masse:** Au moins, on ne vous a pas demandé d'installer un téléphone.

**M. Don Johnson:** C'est juste. Voilà donc un autre exemple. Ce sont des défis de cette nature qu'on nous lance.

Il y a eu un autre cas dans le comté Cypress, dans le Sud-Ouest de l'Alberta, où il y avait aussi un cours d'eau intermittent, qui relevait du MPO et du service des eaux navigables. Le MPO voulait deux ponceaux — un pour permettre le passage des poissons et l'autre pour tout le reste, et je n'ai jamais compris cette exigence.

**M. Brian Masse:** C'était peut-être une voie NEXUS.



**Des voix:** Oh, oh!

**M. Don Johnson:** Ils voulaient une aire de repos pour les poissons de l'autre côté des deux ponceaux parce que les poissons seraient fatigués d'avoir traversé le ponceau et auraient besoin d'un endroit pour se reposer avant de continuer leur chemin. Pour cela, ils devaient retirer une partie de la rive, où se trouvaient des saules qui étaient bien établis. Ils ont donc accepté et ils ont enlevé les saules et tout ce secteur riverain est mort. Il n'y a pas de poissons dans ce cours d'eau, qui coule de façon intermittente trois mois par année.

Ce sont des exemples de cette nature, et ce sont des exemples précis. Les règlements ont peut-être été suivis, mais leur application n'était pas pratique, d'un point de vue...

**M. Brian Masse:** Cette information nous est utile et nous donne un niveau de connaissance que nous pouvons apprécier.

David.

**M. David Marit:** Monsieur le président, j'aimerais simplement ajouter que nous n'avons jamais dit que les gens des eaux navigables n'ont pas de rôle à jouer. Nous n'avons jamais dit cela. La question est de savoir à quel endroit doivent-ils jouer ce rôle. Ont-ils un rôle à jouer lorsqu'il s'agit d'un cours d'eau qui coule seulement trois mois par année? Nous ne le croyons pas. Il y a un organisme qui s'occupe de cela, qui s'appelle le ministère des Pêches et des Océans et qui le fait très, très bien. Le ministère a fait beaucoup de progrès dans ses relations avec les municipalités également. Selon nous, le service des eaux navigables a un rôle à jouer, mais ce n'est pas à l'égard d'un cours d'eau qui ne coule que pendant trois mois. Ce n'est pas leur place.

**Le président:** Merci.

J'allais dire que ce projet aurait pu être terminé plus tôt, mais vous avez dû obtenir une approbation environnementale pour les poteaux de téléphone qu'il fallait amener...

**Des voix:** Oh, oh!

**M. David Marit:** Ils ont dû installer des écriteaux en aval et en amont pour informer les canoéistes.

**Le président:** Je suis certain qu'ils ont d'abord songé à un téléphone cellulaire, mais combien de temps serait-il resté à cet endroit?

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** J'aimerais bien que les témoins continuent de donner des exemples. Cela nous rappelle la maxime qui dit que la loi est absurde.

Le but de cette étude est de faire en sorte que la loi reflète le bon sens. Elle a certes un rôle à jouer, un rôle très important, mais nous voulons aussi qu'elle réponde aux besoins des Canadiens.

Je vais commencer en essayant de confirmer les points de vue que vous représentez, monsieur Johnson. Vous représentez ici l'Alberta Association of Municipal Districts and Counties. Les opinions que vous exprimez sont celles de cette organisation. Est-ce exact?

**M. Don Johnson:** C'est exact.

**M. Ed Fast:** Et vous ne représentez pas précisément la FCM?

**M. Don Johnson:** Oui.

**M. Ed Fast:** Vous représentez la FCM.

• (1155)

**M. Don Johnson:** Je suis le président du forum rural de la FCM.

**M. Ed Fast:** D'accord, mais votre témoignage d'aujourd'hui n'a pas été examiné par l'ensemble du conseil d'administration de la FCM. Est-ce exact?

**M. Don Johnson:** La résolution a été examinée et adoptée. On nous a autorisés à recueillir les renseignements que nous pouvions recueillir, et c'est ce que nous avons fait. Cette information est comprise dans nos recommandations. Nous en avons discuté à la table du comité exécutif de la FCM, dont je fais partie à titre de président du forum rural. Nous avons donc son plein appui — Susan peut le confirmer — pour ce que nous faisons et ce que nous présentons aujourd'hui.

**M. Ed Fast:** Madame Irwin, vous êtes ici pour représenter la FCM également?

**Mme Susan Irwin (analyste principale des politiques et de la recherche, Fédération canadienne des municipalités):** Oui.

**M. Ed Fast:** D'accord. J'aimerais vous entendre un peu plus tard.

**Mme Susan Irwin:** Le mémoire que vous avez reçu comprend tout ce qui a été approuvé par l'ensemble du conseil d'administration. Les autres recommandations et renseignements que fournissent M. Johnson et M. Marit ont été examinés par le comité exécutif, qui représente également le conseil en entier. Si nous n'avons pas le temps de présenter certaines choses lors d'une réunion du conseil, le comité exécutif peut prendre une décision au nom de l'ensemble du conseil. Le conseil d'administration est constitué de 75 membres de partout au Canada, alors nous nous réunissons seulement à quelques occasions au cours d'une année. Le comité exécutif a examiné cela, en a discuté et l'a approuvé.

**M. Ed Fast:** Dans l'ensemble, ce que vous nous dites aujourd'hui est très sensé. Je ne suis pas certain de partager vos opinions au sujet des sanctions monétaires et des amendes.

**M. Don Johnson:** Ça va.

**M. Ed Fast:** Je partage l'opinion de M. Bell, à savoir qu'ils ont un rôle à jouer pour assurer un système de sanction modérée et ils servent probablement à assurer la conformité aux règles.

Le gros de votre discours porte sur la définition des eaux navigables. J'aimerais qu'on examine la deuxième recommandation qui se trouve dans le mémoire de la FCM — qui vise à modifier la définition d'ouvrage afin de permettre l'exclusion d'ouvrages mineurs. Pourriez-vous expliquer davantage ce que vous entendez par « ouvrages mineurs »? Pouvez-vous aussi nous donner des exemples de situations où, si on utilise la définition actuelle, le traitement des ouvrages mineurs a occasionné des retards importants et une augmentation des coûts?

**M. Don Johnson:** Nous avons ajouté des ouvrages désignés qui sont visés par la loi. Il s'agit notamment des ponts, des estacades, des barrages, des chaussées, des quais, des docks et des jetées. En fait, aucun ouvrage n'a jamais été rayé de la loi; on ne fait qu'en ajouter. C'est pourquoi nous disons qu'il faut clarifier certaines choses.

En ce qui a trait aux ouvrages mineurs, nous parlons des ponts qui enjambent des canaux, des cours d'eau intermittents. C'est là où nous avons la plupart des problèmes — les cours d'eau intermittents, où il y a un ruissellement au printemps et où vous devez installer un nouveau ponceau. Vous aviez peut-être un ponceau de 40 pouces, et tout à coup, ils en veulent un qui soit assez gros pour permettre le passage d'un canoëiste assis. Cette exigence est-elle logique lorsque vous avez un cours d'eau intermittent et qu'aucun canoëiste ne l'emprunte?

Ce sont des choses de cette nature dont nous parlons — des ponts qui enjambent de petits cours d'eau intermittents, des canaux, ce genre de chose.

Dans le district municipal de Taber, dont je fais partie du conseil municipal et qui se trouve dans le Sud de l'Alberta, le pont McLean a dû être remplacé il y a six ou sept ans. En fait, le service des eaux navigables a été l'un des groupes avec lesquels il a été le plus facile de transiger. C'était un ouvrage d'envergure. D'importantes études environnementales ont été effectuées et nous avons satisfait à toutes les exigences. Le projet s'est déroulé relativement bien et, parmi tous les groupes avec lesquels nous devions traiter, le service des eaux navigables était le moins intrusif.

Nous avons eu plus de difficultés avec le ministère de l'Environnement de l'Alberta. Il fallait nourrir les cerfs. Nous en avons deux types: le cerf de Virginie et le cerf mulet. Il fallait aussi s'occuper des grenouilles léopards, qui traversent le chemin. Il fallait donc installer un tunnel pour permettre leur passage. C'était intéressant — ce n'est pas que vous voulez voir des grenouilles écrasées sur la route. Le ministère des Transports de l'Alberta, le ministère des Routes de la Saskatchewan, le Manitoba et la Colombie-Britannique vont sûrement en parler lorsqu'il sera question des ouvrages mineurs de cette nature.

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

**M. Ed Fast:** Dans une certaine mesure, vous nous avez présenté une définition passablement détaillée des eaux navigables. Vous n'aviez pas donné de définition des ouvrages mineurs, et c'est pourquoi j'ai posé la question.

**M. Don Johnson:** C'est un commentaire valable.

**M. Ed Fast:** Comme dans la plupart des cas, ce sont les détails qui posent problème, et il serait très utile pour le comité, mais probablement pour le ministre aussi, si votre organisation, la FCM, donnait une définition des ouvrages mineurs.

Vous en avez peut-être déjà une, madame Irwin. Vous êtes l'analyste principale des politiques et je ne sais pas si vous avez quelque chose que vous pourriez nous donner.

• (1200)

**Mme Susan Irwin:** Pas pour l'instant, non.

**M. Ed Fast:** D'accord. Je vais enchaîner avec une question sur le nombre de demandes. Selon vous, quel pourcentage de demandes visant ce que vous considérez être des ouvrages mineurs est rejeté en vertu de la LPEN?

**M. David Marit:** C'est moi qui vais répondre, je suppose.

D'emblée, j'ignore combien de projets ont été rejetés, mais à mon avis, le nombre de projets retardés serait important, surtout quand le processus en place pour les eaux navigables entre en jeu. Souvent, il est question de répartir des subventions fédérales attribuées soit à une catastrophe ou à un autre genre de mécanisme. Tout cela retarde en réalité le processus.

Nous pourrions peut-être définir les ouvrages mineurs, et un organisme qui a fait beaucoup de progrès en ce sens est le ministère des Pêches et des Océans. Il a beaucoup travaillé à ce qu'il considère comme étant des ouvrages mineurs. Dans notre province, au printemps, nous sommes touchés par d'importantes inondations, tout comme beaucoup d'autres provinces. Nos routes tout comme nos ponceaux sont submergés. À leur égard, le processus d'approbation exige qu'ils soient remis en état, et c'est tout ce que nous voulons.

À un moment donné, il faut bien faire confiance aux fonctionnaires des travaux publics et supposer qu'ils font le travail qu'ils sont censés faire, tout comme les autorités municipales. Si un ponceau est submergé et qu'il y a là trois ponceaux de six pieds, je ne vais pas essayer de les remplacer par deux ponceaux de six pieds, parce que je sais que le même phénomène se répètera l'année suivante. Voilà, selon moi, ce qu'il faut qualifier d'« ouvrages mineurs », c'est-à-dire des ouvrages visant à remplacer, si c'est bien ce dont il s'agit.

Le hic dans notre province — Don a également mentionné l'Alberta —, c'est que les ponts nous posent aussi un énorme problème d'infrastructure. Nous sommes loin d'en avoir autant que l'Alberta, mais la Saskatchewan rurale en compte quelque 2 500 ou 2 600 dont la construction date des années 1950 et 1960. Étant donné l'évolution du secteur agricole canadien — pas seulement en Saskatchewan, mais dans tout le Canada —, l'augmentation des charges transportées et des distances de transport et le fait que tout est transporté par camion, nos ponts ne répondent plus à la demande. Nos municipalités n'ont pas les moyens de remplacer les structures des ponts, car le remplacement d'un pont à travée unique de 20 pieds coûte entre 250 000 et 300 000 \$, alors que les ponceaux en acier donnent le même résultat au tiers pratiquement du coût — c'est un fait. Nous nous conformons aux exigences du ministère des Pêches et des Océans, en ce sens que nous en enfouissons 20 p. 100 dans le lit du cours d'eau et tout le reste. Donc, c'est ainsi que cela fonctionne. Nous avons tout simplement un problème avec les instances responsables des eaux navigables, car elles souhaitent pouvoir y faire du portage.

**M. Ed Fast:** Certains ont laissé entendre que les changements apportés à la LPEN représentent une tentative en vue de circonvier les exigences de suivi et de surveillance sur le plan environnemental. Je crois savoir qu'il existe de nombreux éléments autres que la LPEN qui déclenchent des évaluations environnementales. Est-ce bien ainsi que vous comprenez la situation?

**M. Don Johnson:** Oui, tant au niveau fédéral qu'au niveau provincial.

**M. Ed Fast:** Même au niveau municipal?

**M. Don Johnson:** Même dans les municipalités, effectivement.

**M. David Marit:** Pour ma part, la LPEN représente davantage un problème sur le plan de la navigation, et je crois que si le comité peut faire une recommandation analogue à la définition de voie navigable que nous avons proposée, il nous facilitera énormément la vie dans le Canada rural. Le problème ne se pose pas que dans l'Ouest, mais bien à l'échelle du Canada tout entier.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Don Johnson:** Monsieur le président, j'aimerais moi aussi répondre à la question.

Monsieur Fast, en réponse à cette question également, j'aimerais souligner à nouveau — je l'ai dit tout à l'heure — que ce serait une erreur de croire que les municipalités tentent d'encourager un changement pour une raison autre que celle que David vous a fort bien décrite. Il n'a jamais été question, lors de nos discussions, du problème environnemental et d'essayer de le contourner. C'est strictement un problème d'opportunité et de coût qui exige une coordination beaucoup plus étroite entre les autorités protégeant les eaux navigables et celles qui protègent l'environnement.

Je crois savoir que des discussions sont en cours avec nos ministères respectifs de l'Environnement, et nous avons eu le même genre de discussions avec nos instances provinciales pour faire en sorte qu'elles sont dans le même camp que nous. Donc, pour nous, je ne crois pas que ce soit un problème.

• (1205)

**Le président:** Monsieur Zed.

**M. Paul Zed (Saint John, Lib.):** Mme Findlay et moi allons nous partager le temps alloué. Nous avons tous deux de courtes questions à poser, mais je vais la laisser poser les siennes en premier.

**Mme Martha Hall Findlay (Willowdale, Lib.):** Merci beaucoup.

Monsieur Marit et monsieur Johnson, j'étais au cours des derniers jours en Saskatchewan et en Alberta, et le fait que le temps était magnifique ici la semaine dernière et qu'on gèle maintenant à pierre fendre... Vous êtes tous deux à blâmer, parce que je suis convaincue qu'il neigeait là-bas.

**M. David Marit:** On nous l'a souvent dit au cours des derniers jours.

**Mme Martha Hall Findlay:** J'en suis sûre, et avec raison.

Dans le passé, j'ai dirigé une association de contribuables dans une municipalité où il y avait beaucoup d'eau. Inutile de vous dire que je comprends bien ce dont vous parlez.

J'aurais une petite question à poser au sujet de la définition des eaux navigables que vous proposez. Comme je n'avais pas la description complète en main, je n'étais pas trop sûre d'un détail. Vous avez mentionné un tirant d'eau de certains mètres pour permettre aux bateaux de naviguer. C'est en réalité beaucoup, de sorte que pour un grand nombre de plus petits bateaux, c'est plus qu'assez.

**M. David Marit:** Oui.

**Mme Martha Hall Findlay:** Toutefois, je ne suis pas sûre si vous avez ensuite ajouté un élément discrétionnaire selon lequel, à la fin, tant qu'un plan d'eau satisfaisait à ces autres critères, il fallait qu'un ordre de gouvernement le qualifie officiellement d'eaux navigables ou s'il disposait d'un certain pouvoir discrétionnaire pour décider que le tirant d'eau était le facteur déterminant.

Je m'explique: ce n'est pas tant que je m'oppose au fait d'inclure un tirant d'eau en mètres. Je soupçonne qu'en fait, le tirant est souvent encore plus fort et qu'on ne considérerait pas le cours d'eau, si l'on en avait le pouvoir discrétionnaire, comme des eaux navigables, alors que ce serait l'inverse pour beaucoup d'autres. Je suis seulement curieuse de savoir si les municipalités disposent d'une certaine latitude dans ce cas.

**M. Don Johnson:** C'est le représentant de la Saskatchewan qui en a parlé. Donc, je l'ignore. Dave, si vous voulez bien commenter. C'est un élément qui s'est ajouté dans le cadre de nos discussions.

**M. David Marit:** Nous estimions qu'il fallait ajouter le tirant d'eau parce que, s'il y en a un, cela signifie pour nous que les eaux coulent pendant plus de trois mois dans l'année. C'est pourquoi nous avons

fait cette suggestion. Nous souhaitons même ajouter une largeur. Nous estimions vraiment qu'il aurait dû y avoir une largeur également. C'est un point dont vous pourriez peut-être discuter: si on a un tirant d'eau et une largeur, on peut réputer la voie comme étant navigable.

Je vais vous donner un exemple: en Saskatchewan et dans de nombreuses autres régions du pays, nous avons des ruisseaux qui coulent à longueur d'année, même si nous les qualifions de ruisseaux. Ils ont peut-être cinq pieds de largeur et un pied environ de profondeur et ils sont alimentés par des sources ou je ne sais trop quoi, mais leur débit est fort. Il existe, au ministère des Pêches et des Océans et au ministère de l'Environnement, un processus pour en traiter. Nous n'avons pas besoin d'inclure ces cours d'eau dans la définition d'eaux navigables. Voilà le sens de notre proposition.

Je veux bien qu'on voit aux eaux navigables, mais il n'est pas nécessaire d'y inclure ces cours d'eau. Si vous changez la définition d'une voie navigable, vous faciliterez beaucoup la vie au Canada rural.

**M. Don Johnson:** Nous appuyons l'idée avancée par la Saskatchewan, parce que si vous avez un tirant d'eau d'un mètre, ce qui, j'en conviens, est plutôt profond... J'entends par là qu'un yacht de croisière peut fort bien ne pas tirer un mètre. Il y en a plus en Ontario qu'en Alberta. Nous les transportons par camion jusqu'en Colombie-Britannique, jusqu'à Shuswap ou dans certains autres coins. Le Canada a ceci de bien qu'on peut se déplacer partout sur son territoire et voir beaucoup des merveilles de sa nature.

Nous nous sommes efforcés de frapper un équilibre. Une chose que nous n'avons pas insérée dans ce que nous proposons, mais dont nos membres ont discuté chez moi, dans ma province, était les différentes façons d'aborder les eaux navigables. Il y en a cinq, et je vais simplement vous les citer à titre d'exemple.

Il y a tout d'abord les voies navigables utilisées pour le commerce et le transport de biens ou pour faire de la pêche commerciale. Ensuite, l'approche change un peu.

En deuxième lieu, nous avons les voies navigables sur lesquelles peuvent compter les bateaux dont le tirant est d'un mètre. On dit la même chose à leur sujet.

Troisièmement, il y a les voies navigables d'une largeur minimale de cinq mètres — ce dont parlait Dave — et d'une profondeur moyenne supérieure à un demi-mètre, à débit annuel moyen. Donc, il faut qu'il y ait plus d'eau. En d'autres mots, vous ne pouvez pas naviguer dans un cours d'eau de quatre pouces de largeur, à moins d'utiliser un Zodiac équipé d'un moteur hors-bord à réaction.

En quatrième lieu, il faut exclure les voies navigables utilisées exclusivement à des fins récréatives. Est-il logique d'appliquer tout cela à des eaux navigables qui ne servent qu'à des fins récréatives?

Voici un autre exemple qui pourrait vous servir: il faudrait exclure les cours d'eau qui ne servent pas régulièrement à la navigation. C'est ce qu'on retrouve le plus souvent dans les Prairies. Je soupçonne qu'il y en aurait beaucoup en Ontario, dans les secteurs à vocation plus récréative, et c'est pourquoi il faudrait ajouter l'élément récréatif.

Voilà donc, à mon avis, des approches un peu plus sensées. Par ailleurs, si vous utilisez la définition commerciale, il me semble que c'est un peu plus logique. Toutefois, si vous insérez ce tirant d'eau, alors voilà qui élimine en réalité tous les petits cours d'eau temporaires.

J'exagère peut-être, mais je crois que je me suis fait bien comprendre.

•(1210)

**Mme Martha Hall Findlay:** Vous demandez tout simplement qu'on laisse un peu de latitude pour que, même s'il est plus gros et plus profond que certains cours d'eau et qu'en réalité, sur le plan technique, il satisfait à la définition, le canal d'irrigation ne sert pas du tout à la navigation...

**M. David Marit:** Voilà.

**Mme Martha Hall Findlay:** Je suppose que nous pourrions prendre davantage connaissance des détails en termes de ce que vous lisiez...

**M. David Marit:** Effectivement.

**Mme Martha Hall Findlay:** ... et que ce sera plus facile à examiner.

Je vous remercie.

[Français]

**Le président:** Monsieur Perron.

**M. Gilles-A. Perron (Rivière-des-Mille-Îles, BQ):** Monsieur le président, merci. À titre de jeune recrue, j'ai le plaisir d'être assis à cette table. J'ai bien dit: « jeune recrue ».

Madame et messieurs, merci d'être ici, devant nous. C'est la première fois que je siége à ce comité.

Laissez-moi clarifier une chose, monsieur Johnson. Si j'ai bien interprété, si j'ai bien compris la définition d'« eau navigable », à l'intérieur d'une province, cela devrait être la responsabilité des municipalités et des provinces. Lorsqu'un cours d'eau devient international — d'un pays à un autre —, le gouvernement fédéral pourrait avoir son mot à dire.

Vous avez parlé d'eaux internationales navigables. Au niveau interprovincial — par exemple un cours d'eau qui part de l'Alberta et se rend en Saskatchewan —, si une province déclare un cours d'eau navigable et que l'autre province ne le fait pas, ne croyez-vous pas qu'il pourrait y avoir des litiges? Je suis d'accord avec vous que la définition d'un cours d'eau devrait relever des municipalités et du gouvernement lorsque il se trouve à l'intérieur d'un territoire donné. C'est mon commentaire.

[Traduction]

**M. Don Johnson:** Si nous vous avons donné l'impression que nous souhaitons simplement que le programme de protection des eaux navigables soit aboli et que cette responsabilité relève de la province, je m'en excuse. À notre avis, certains de ces ouvrages mineurs relèveraient peut-être de manière plus efficace de la compétence des provinces, des municipalités, ou encore des deux. Je crois avoir mentionné tout à l'heure que les eaux internationales et interprovinciales doivent être incluses dans les eaux navigables également.

Nous ne proposons pas d'abolir le programme de protection des eaux navigables, loin de là. Il a sa place et son rôle, et je ne crois pas qu'on puisse le nier. Nous ne proposons pas de le faire. Nous affirmons simplement qu'il faut simplifier la définition. Pour ce qui est de petits cours d'eau, peut-être faudrait-il en laisser la compétence aux instances locales, à d'autres instances provinciales.

[Français]

**M. Gilles-A. Perron:** Croyez-vous que vous auriez la capacité de gérer les cours d'eau plus importants à l'intérieur d'une province? Par exemple, je pense aux canaux d'irrigation. Il peut y en avoir d'énormes, tout dépendant de la quantité d'eau qui s'y trouve. Vous

avez sûrement les compétences municipales et provinciales pour prendre des décisions.

[Traduction]

**M. Don Johnson:** Simplement pour avoir des éclaircissements au sujet des systèmes d'irrigation, les canaux eux-mêmes ne sont pas très larges. Un canal d'une largeur d'au plus 50 pieds pourrait être considéré important, un canal d'alimentation; puis on passe aux petits canaux qu'il alimente.

Quant aux réservoirs, effectivement, bon nombre d'entre eux sont très larges, par exemple le barrage Diefenbaker en Saskatchewan. C'est un énorme plan d'eau. Il y a aussi le réservoir Chin dans le Sud de l'Alberta, le réservoir St. Mary et plusieurs autres comme celui de Horsefly Lake qui servent essentiellement à des fins récréatives de même que pour l'irrigation.

Donc, effectivement, il y a un rôle à prévoir ici. Ce dont nous parlons essentiellement, d'un point de vue municipal, ce sont les cours d'eau temporaires, les petits cours d'eau. Donc, nous ne disons pas qu'il faut que les Eaux navigables se retirent de tout cela, qu'ils nous en confient le soin, parce qu'il est nécessaire d'avoir une certaine uniformité à l'échelle fédérale. Chacun d'entre nous a un rôle à jouer, mais en ce qui concerne les petits cours d'eaux, les cours d'eau temporaires, ce genre de choses, je ne suis pas sûr qu'il soit sensé de faire intervenir un programme de protection des eaux navigables.

•(1215)

[Français]

**M. Gilles-A. Perron:** À mon avis, c'est le plus important problème auquel nous faisons face présentement. Par exemple, en matière d'environnement, le gouvernement municipal a son rôle à jouer et a ses règlements. Les gouvernements provinciaux et ceux des territoires ont aussi leurs règlements et leur rôle. Le gouvernement fédéral a aussi son rôle à jouer, tout comme son ministère. Avant d'avoir l'unité entre ces trois, quatre ou cinq paliers de gouvernement, ça prend des années. C'est ce que ça prend pour en arriver à vos exemples de projets sur le terrain qui durent depuis un certain nombre d'années.

[Traduction]

**M. Don Johnson:** Je vous rappelle uniquement que les municipalités sont des créatures des provinces, en termes des lois provinciales comme des lois fédérales, d'ailleurs. En vertu de la Constitution, les provinces sont celles qui ont la responsabilité d'organiser et d'arrêter les lois régissant le rôle des municipalités aux termes du Municipal Government Act. C'est cette loi qui nous encadre.

Donc, qu'il s'agisse de problèmes environnementaux... Nous sommes tenus de satisfaire aux exigences et aux normes du gouvernement provincial et de ses lois. Nous ne pouvons pas décider d'en déroger, parce que les lois provinciales priment sur les règlements que je pourrais peut-être adopter. Si nous adoptons un règlement municipal qui contrevenait à une loi provinciale ou fédérale, il ne serait pas valide et on ne pourrait pas l'appliquer. On pourrait le contester devant les tribunaux en invoquant que nous ne respectons pas le critère décisif, et on aurait gain de cause.

Donc, nous sommes très prudents dans la prise de nos règlements municipaux, quand nous les rédigeons, de manière à ce qu'ils soient bien arrimés aux lois tant provinciales que fédérales. Nous ne pouvons pas les enfreindre.

**Le président:** Monsieur Shipley.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord à remercier les témoins d'avoir répondu à notre invitation.

On a notamment demandé à savoir comment s'y prendre pour réinjecter du gros bon sens dans la manière dont nous réglons les problèmes. Je tiens simplement à vous réaffirmer que les municipalités sont toutes aussi soucieuses de l'environnement que les autres. Elles n'ont jamais souhaité — dans les municipalités que je représente, et il y en a 13 à peu près — contourner la question environnementale. Ce qu'elles souhaitent, c'est qu'on s'appuie sur un raisonnement logique.

J'en arrive presque à croire qu'il existe des atomes crochus entre les Eaux navigables, Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans. J'aimerais savoir, quand vous parlez de votre définition... Par exemple, une municipalité achète une carrière de gravier qui est traversée par un cours d'eau. Le cours d'eau passe au beau milieu d'une grande partie du gravier. Essentiellement, cette municipalité se fait dire de ne même pas y penser, qu'elle ne peut pas détourner le cours d'eau qui, même si de l'eau y coule, croyez-moi sur parole, dans un mois, il sera asséché, il n'y aura pas d'eau, il n'y aura pas de poisson. Il n'y aura probablement rien sur son lit pour trois ou quatre mois.

Parce que nous ne pouvons pas nous éloigner du rapport avec le ministère des Pêches et des Océans, votre définition aidera-t-elle les municipalités et d'autres à régler ce genre de problèmes?

**M. Don Johnson:** Je crois que oui, et notre président a demandé, quand il y avait un protocole d'entente entre la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement fédéral, y compris le ministère des Pêches et des Océans, qu'on nous fournisse justement ce genre de tribune pour que nous puissions discuter de solutions sensées.

Pour être tout à fait franc, quand David et moi faisons partie de ce comité, nous avons passé trois ans sans voir de progrès, puis tout à coup, l'an dernier, les pourparlers ont débouqué. Le barrage a cédé, et nous avons réussi à nous asseoir à la table et à trouver des solutions qui étaient vraiment très sensées. Nous avons créé ce groupe de travail qui, à mon avis, a très bien fonctionné et a permis d'en arriver à une entente à l'amiable qui nous semblait sensée.

À mon avis, ce genre de situation pourrait s'appliquer ici, dans le cas des eaux navigables. Nous avons proposé au président, à Brandon, d'envisager peut-être l'idée d'établir un groupe de travail qui réunirait la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement fédéral, de même que ceux qui travaillent à la protection des eaux navigables, de manière à pouvoir avoir ce genre de discussions sur une base permanente, au besoin. À notre avis, il serait très sensé d'agir ainsi, parce que la formule a donné d'excellents résultats dans nos échanges avec des responsables du ministère des Pêches et des Océans.

J'ignore si ce que j'ai dit répond expressément à votre question au sujet du gravier. Je ne suis pas ingénieur.

• (1220)

**M. Bev Shipley:** Non, mais je pense que c'est le principe même qui pose problème...

**M. Don Johnson:** C'est.

**M. Bev Shipley:** ... car cette barrière que l'on dresse, et la plupart des gens ne comprennent pas pourquoi, n'a absolument aucun sens. Il n'y a pas d'eau, pas d'habitation.

Monsieur Johnson, vous représentez, tout comme moi, un grand nombre d'agglomérations rurales en tant que président de la Fédération. Est-ce que dans vos discussions avec les municipalités, il est question des propriétaires fonciers privés? Y a-t-il des agriculteurs dont l'exploitation est traversée, disons, au milieu par un ruisseau et qui souhaitent aménager un ponceau pour avoir accès l'autre rive? Les gens ont tendance à dire, « eh bien, comme je ne peux obtenir l'autorisation voulue, je vais m'organiser pour l'avoir à un moment donné »? Ensuite, la fin de semaine arrivée, ils construisent un ponceau. Ils ne veulent pas le faire, mais lorsqu'on érige des barrières qu'ils ne peuvent surmonter — des délais, des exigences financières —, on assiste à ce genre de choses.

J'espère que, dans le cadre de vos discussions et de vos recommandations — lorsque vous les présenterez —, vous serez en mesure de proposer des solutions.

**M. Don Johnson:** Nous le ferons. Ce que nous avons noté, entre autres — et les gouvernements provinciaux ont remarqué la même chose —, c'est qu'il y a un certain nombre d'ouvrages, de ponceaux ou autres, qui seraient jugés illégaux aux termes de la définition actuelle. D'où la disposition d'antériorité. Elle ne permet pas de régler tous les problèmes de l'agriculteur ou de l'éleveur qui veut avoir accès à l'autre rive, et bon nombre d'entre eux ont choisi d'aller de l'avant avec les travaux parce que c'était la chose logique à faire. Il se peut aussi que ces ouvrages aient été aménagés quand les terres ont été exploitées. Il y avait de l'eau et ils devaient être en mesure de traverser le ruisseau à l'époque où les voitures étaient tirées par des chevaux. Il était facile de traverser quand on avait un cheval.

**M. Bev Shipley:** C'est vrai. Mais ce sont là des questions qui compliquent la tâche des responsables du système de drainage au niveau municipal...

**M. Don Johnson:** En effet.

**M. Bev Shipley:** ... car ils sont coincés. Ils ne voient pas où est le problème, sauf qu'ils savent qu'il y en a un et qu'ils doivent composer avec la loi sur les eaux navigables et discuter avec le MPO à un moment donné. Ils sont coincés.

**M. Don Johnson:** À cet égard, nous avons eu des discussions fort intéressantes en Alberta sur les grandes exploitations d'élevage, les parcs d'engraissement et les aires de couchage, le fait qu'ils ne doivent pas être situés près des cours d'eau intermittents que d'autres pourraient utiliser à des fins domestiques. Il existe à ce sujet des règles environnementales très strictes. Je fais partie d'un comité consultatif qui se penche sur cette loi, en Alberta, et tout fonctionne très bien. Il y a des producteurs au sein du groupe. C'est une question de sensibilisation.

**Le président:** Dave.

**M. David Marit:** Merci, monsieur le président.

Merci d'avoir posé la question. Le problème est bien réel en Saskatchewan, car l'agriculture est en train de prendre un tout nouveau sens. Les exploitations agricoles sont de plus en plus grandes. Les routes dites locales ne sont plus tellement utilisées, sauf peut-être par une machine aratoire qui se déplace d'un quart de section à l'autre. Il y a beaucoup d'infrastructures qui sont en train de devenir dangereuses. Les gouvernements municipaux pourraient être tenus responsables si un agriculteur était victime d'un accident.

Nous aimerions remplacer ces installations par ce que nous appelons un passage à bas niveau. Nous sommes prêts à mettre du béton, de la roche, des pierres délavées pour que l'eau puisse continuer de couler au printemps, car c'est le seul moment où elle le fait. L'agriculteur peut ensuite emprunter la route pour avoir accès à sa terre. Tout cela pose de sérieux problèmes dans notre province, problèmes qui se manifestent quand on commence à démanteler des ponts. Il faut avoir l'autorisation des responsables des eaux navigables pour le faire. Il est vrai que, d'un point de vue local, nous améliorons le débit d'eau et supprimons une infrastructure, car cela peut devenir une question de responsabilité très grave pour nos membres, et une inquiétude majeure pour nous.

**Le président:** Merci.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Jean.

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

Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer.

Je voudrais, si vous me le permettez, vous ramener à l'année 2004. Je tiens à préciser que je suis originaire de Fort McMurray. Je participais à une course à l'investiture pour devenir candidat du Parti conservateur. Je représente la circonscription de High Prairie, qui englobe environ 30 p. 100 des électeurs de la province, ce qui est beaucoup. J'ai rencontré un certain Gerry Williscroft qui, pendant une demi-heure, m'a parlé de la Loi sur la protection des eaux navigables, une loi que je ne connaissais pas à l'époque. Il m'a décrit tous les maux de tête qu'elle occasionne et certains des problèmes que vous avez mentionnés aujourd'hui.

Je lui ai fait une promesse: Je lui ai dit que j'allais m'occuper de ce dossier, et je l'ai fait. Une fois élu, j'ai porté la question à l'attention du gouvernement libéral en lui faisant parvenir une lettre, en 2004. Quand nous sommes arrivés au pouvoir, j'ai relancé le dossier. Quand j'ai été nommé secrétaire parlementaire, j'ai envoyé une lettre au ministre afin de l'entretenir du sujet. Peu de temps après, soit en décembre 2007, le premier ministre et le ministre m'ont rencontré pour discuter de la question avec moi. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Nous avons reçu du ministre une lettre dans laquelle il nous demande de nous attaquer à ce problème.

Je voulais mettre les choses en perspective. Cet exemple montre que la politique se pratique au niveau local, que les décisions viennent d'en haut, et le cas qui nous intéresse en est la preuve. Je suis très heureux de voir que ce processus a été enclenché.

Aujourd'hui, je n'ai pas vraiment de questions à poser. J'aimerais avoir d'autres exemples — et je ne suis pas le seul à avoir abordé le sujet. Je sais que monsieur Laframboise et d'autres l'ont fait. Nous y attachons beaucoup d'importance, car c'est un problème qui touche les gens au niveau local. C'est pour cette raison que j'ai en parlé. Il s'agit, pour nous, d'un dossier très sérieux.

Pouvez-vous me donner d'autres exemples des constatations que vous faites et qui sont, en effet, très étranges?

•(1225)

**M. David Marit:** Merci, monsieur le président, et merci d'avoir posé la question.

Pour ce qui est des exemples, nous avons demandé, en tant qu'association, que toutes les régions nous en fournissent. Nous en avons reçu beaucoup, et même dans notre province... En fait, j'ai rencontré les représentants de la Institution of Civil Engineers, en Saskatchewan, il y a deux semaines de cela. Je me suis entretenu avec les membres de l'exécutif. Ils m'ont dit que ce qui influait sur le

financement des programmes, des projets, c'étaient les délais. Or, comment mesure-t-on les délais?

Concernant les dépassements de coûts, ils avaient recueilli les mêmes exemples que nous, sauf que dans presque tous les grands projets de construction de ponts, c'étaient les exigences touchant la protection des eaux navigables qui retardaient le processus d'approbation, les délais dans certains cas allant de trois mois à plus d'un an. Leur inquiétude était la même: comment mesurer les délais en termes de dollars quand il est question de financement de programmes? On peut émettre des hypothèses quant aux hausses que vont connaître les coûts entre 2007 et 2008. On ne sait pas quelles seront ces hausses avant 2008, et si la demande n'a pas été approuvée, il faut alors intervenir.

Ce qui arrive dans bien des cas, c'est que de nombreuses municipalités ne peuvent ensuite se permettre d'aller de l'avant avec le projet. Elles essaient de trouver d'autres solutions, et c'est à ce moment-là que la chose devient un fardeau pour nos membres, et ce, dans toutes les régions — y compris, bien sûr, les territoires.

**M. Don Johnson:** Je suis conscient du fait que la région dont vous êtes originaire représente actuellement l'une des zones les plus écosensibles du Canada. Elle attire beaucoup d'attention en raison de la présence des sables bitumineux et de tout ce qui se passe là-bas. Des choses très positives ont été faites au chapitre de la remise en état des sols dans cette région et, à mon avis, on ne le souligne pas assez. Ceux qui ont des intentions douteuses profitent parfois des situations de ce genre à des fins politiques. Voilà pourquoi il est important de montrer que nous sommes respectueux de l'environnement. Je pense qu'au bout du compte, la plupart d'entre nous voulons être perçus comme tels. Cela vaut pour la plupart des gens que je rencontre, des contribuables. Bon nombre d'entre eux ne savent pas comment s'y prendre, et notre rôle est de les informer.

Monsieur le président, j'aimerais, si vous me le permettez, revenir en partie à ce que disait Brian. Je pense que nous devons reconsulter nos membres au Canada, leur demander de nous fournir sans délai des exemples propres à toutes les régions au Canada — les Maritimes, la belle province, les Prairies, la Colombie-Britannique, les territoires, qui englobent des zones qui comptent parmi les plus vierges et que nous devons protéger. Nous devrions leur demander de nous fournir d'autres exemples. Nous verrons si nous pouvons vous les faire parvenir au cours des prochaines semaines.

Je sais que vos discussions tirent probablement à leur fin et que vous voulez clore le dossier assez vite. Je ne sais pas, monsieur le président, si nous allons être en mesure de vous fournir ces exemples très rapidement, mais si vous nous accordez un peu plus de temps pour recueillir des exemples, nous pourrions vous fournir des copies, comme je l'ai dit au début de mon exposé, des points précis qui nous intéressent. Mais nous devrions demander à nos membres de nous fournir des exemples concrets qui contribueraient à renforcer ce que nous avons dit aujourd'hui.

Nous savons que ces exemples existent. Nous en entendons parler tout le temps, comme vous.

•(1230)

**Le président:** En effet. Merci beaucoup.

David.

**M. David Marit:** Monsieur le président, je ne sais pas si nous en avons terminé avec les questions, si nous en sommes au mot de la fin, mais en ce qui me concerne, je voudrais d'abord vous remercier, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité, de nous avoir invités à venir vous rencontrer aujourd'hui et d'avoir entrepris cette étude. Je ne saurais trop insister sur l'importance, pour les régions rurales du Canada, de modifier la définition de voie navigable. Voilà pour le premier point. Il faut laisser tomber l'idée du plan d'eau qui n'est pas navigable pendant plus de trois mois. Il le faut, si nous voulons nous doter du genre de pays que nous voulons. Il y a un processus d'approbation qu'il faut franchir pour y arriver. Quand nous présentons une demande au gouvernement fédéral en vertu du Fonds Chantiers Canada ou d'un autre programme, qu'il y a des délais et que la demande n'est pas traitée à temps, nous perdons l'argent.

Donc, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, il est très important, pour les régions rurales du Canada, que l'on modifie cette définition.

Merci.

**Le président:** Merci.

**M. Don Johnson:** Merci, monsieur le président.

Je suis tout à fait d'accord avec Dave. Les régions rurales du Canada ne sont pas les seules à s'inquiéter. J'ai eu l'occasion de discuter avec des associations qui représentent des agglomérations urbaines et qui font également partie de la FCM. Elles n'ont pas vraiment beaucoup d'exemples à fournir, les problèmes étant moins nombreux. Si vous êtes à Calgary ou à Vancouver... Vous avez le Lions Gate Bridge. J'ai des parents qui habitent sur la côte Nord. C'est une très belle région, mais je suis certain qu'elle soulève des inquiétudes, la circulation à cet endroit étant très intense. C'est l'une des zones de navigation les plus fréquentées, et je suis certain qu'elle suscite de sérieuses préoccupations.

Concernant les collectivités périphériques plus petites, le problème, dans leur cas, en est un de capacité. Il y a des délais. L'argent n'est tout simplement pas là quand on demande aux contribuables locaux de verser leur part. Ce que nous essayons de faire aujourd'hui, c'est de demander...

Nous applaudissons le travail qui a été effectué. Nous avons pris connaissance des recommandations formulées par Transports Canada et nous appuyons la majorité d'entre elles. Il faut toutefois qu'elles aillent un peu plus loin. Nous partageons les vues des gouvernements provinciaux. Nos membres ont de sérieuses préoccupations, et voilà pourquoi la résolution proposant le lancement de discussions avec le gouvernement a été adoptée à l'unanimité par le conseil de la FCM.

J'aimerais que l'on étudie la possibilité de mettre sur pied un groupe de travail qui, de façon intermittente ou ponctuelle, nous permettrait, en tant que municipalités, de rencontrer le ministère responsable des voies navigables, Transports Canada, et de voir comment nous pouvons faire avancer le dossier. À mon avis, et je sais que Dave pense la même chose, ce n'est pas toujours le facteur argent qui pose problème dans ces cas-là. L'argent peut constituer un problème quand il y a des délais. C'est vrai. Toutefois, il faut modifier la loi, faire preuve d'un peu plus de bon sens et utiliser de manière plus efficace les dollars qui, au bout du compte, nous sont confiés par les contribuables.

Je suis moi aussi très heureux d'avoir eu l'occasion de vous rencontrer. Je n'y croyais pas. On nous avait dit, il y a un an, que la loi ne ferait pas l'objet d'un nouvel examen. Voilà pourquoi nous sommes enchantés. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de nous écouter, et d'autres vont se faire entendre, car il y a beaucoup de détails techniques à régler. Encore une fois, je ne suis pas un ingénieur, mais je comprends l'importance d'adopter des lois qui sont plus efficaces pour les contribuables.

Donc, merci beaucoup, monsieur le président, de nous avoir invités à comparaître devant vous aujourd'hui. J'espère que nous avons répondu à vos questions. Vous nous avez donné quelques suggestions. Nous allons étudier la question un peu plus à fond et vous fournir les renseignements demandés.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup. Je vous suis reconnaissant d'avoir pris le temps de venir nous exposer vos vues. On a laissé entendre, à quelques reprises, que ce n'est pas un sujet qui attire l'attention des Canadiens. Or, quand on fait partie d'un gouvernement municipal, provincial ou fédéral, on se rend compte très vite à quel point il a un impact sur les collectivités que l'on représente.

Merci beaucoup.

Je tiens à dire au comité que nous allons examiner, jeudi, le projet de rapport sur la sécurité ferroviaire. Nous en avons tous reçu une copie.

Mardi de la semaine prochaine, nous allons revenir à la question des voies navigables. Plusieurs provinces vont présenter un exposé, probablement en bloc.

Ensuite, le jeudi 8 mai, nous allons nous pencher sur les prévisions budgétaires. Le ministre va venir nous rencontrer. Nous sommes en train de faire les arrangements nécessaires pour que l'audience soit télévisée. Je vous demande donc de vous présenter sous votre meilleur jour le 8 mai.

Y a-t-il d'autres commentaires? Non? 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.**