

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Première session de la
quarante et unième législature, 2011-2012

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

ENERGY, THE
ENVIRONMENT
AND NATURAL RESOURCES

ÉNERGIE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Chair:

The Honourable RICHARD NEUFELD

Thursday, November 1, 2012

Issue No. 30

First meeting on:

The subject-matter of those elements contained in Divisions 4, 18 and 21 of Part 4 of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures

WITNESSES:
(See back cover)

Président :

L'honorable RICHARD NEUFELD

Le jeudi 1^{er} novembre 2012

Fascicule n^o 30

Première réunion concernant :

La teneur des éléments des Sections 4, 18 et 21 de la Partie 4 du projet de loi C-45, Loi n^o 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE
ON ENERGY, THE ENVIRONMENT
AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Richard Neufeld, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Baker, P.C.	Massicotte
Brown	Patterson
* Cowan	Ringuette
(or Tardif)	Seidman
Johnson	Sibbeston
Lang	Wallace
* LeBreton, P.C.	
(or Carignan)	

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Ringuette was added to the membership of the committee (*October 31, 2012*).

The Honourable Senator Peterson retired and was removed from the membership of the committee, replacement pending (*October 19, 2012*).

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator McInnis (*October 4, 2012*).

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

Président : L'honorable Richard Neufeld

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell
et

Les honorables sénateurs :

Baker, C.P.	Massicotte
Brown	Patterson
* Cowan	Ringuette
(ou Tardif)	Seidman
Johnson	Sibbeston
Lang	Wallace
* LeBreton, C.P.	
(ou Carignan)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Ringuette a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 31 octobre 2012*).

L'honorable sénateur Peterson a pris sa retraite et a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 19 octobre 2012*).

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur McInnis (*le 4 octobre 2012*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, October 30, 2012:

The Honourable Senator Carignan moved, seconded by the Honourable Senator Poirier:

That, in accordance with rule 10-11(1), the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to examine the subject-matter of all of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures, introduced in the House of Commons on October 18, 2012, in advance of the said bill coming before the Senate;

That the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to sit for the purposes of its study of the subject-matter of Bill C-45 even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto; and

That, in addition, and notwithstanding any normal practice:

1. The following committees be separately authorized to examine the subject-matter of the following elements contained in Bill C-45 in advance of it coming before the Senate:
 - (a) the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce: those elements contained in Divisions 1, 3, 6 and 14 of Part 4;
 - (b) the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources: those elements contained in Divisions 4, 18 and 21 of Part 4;
 - (c) the Standing Senate Committee on Transport and Communications: those elements contained in Divisions 5, 12 and 20 of Part 4;
 - (d) the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples: those elements contained in Division 8 of Part 4; and
 - (e) the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry: those elements contained in Division 19 of Part 4;
2. The various committees listed in point one that are authorized to examine the subject-matter of particular elements of Bill C-45 submit their final reports to the Senate no later than November 30, 2012; and

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 30 octobre 2012 :

L'honorable sénateur Carignan propose, appuyé par l'honorable sénateur Poirier,

Que, conformément à l'article 10-11(1) du Règlement, le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à examiner la teneur complète du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures, déposé à la Chambre des communes le 18 octobre 2012, avant que ce projet de loi soit présenté au Sénat;

Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à siéger pour les fins de son examen de la teneur du projet de loi C-45 même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

Que, de plus, et nonobstant toute pratique habituelle :

1. Les comités suivants soient individuellement autorisés à examiner la teneur des éléments suivants du projet de loi C-45 avant qu'il soit présenté au Sénat :
 - a) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments des Sections 1, 3, 6 et 14 de la Partie 4;
 - b) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments des Sections 4, 18 et 21 de la Partie 4;
 - c) le Comité sénatorial permanent des transports et des communications : les éléments des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4;
 - d) le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones : les éléments de la Section 8 de la Partie 4;
 - e) Le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts : les éléments de la Section 19 de la Partie 4;
2. Chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-45, soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 30 novembre 2012;

3. As the reports from the various committees authorized to examine the subject-matter of particular elements of Bill C-45 are tabled in the Senate, they be deemed referred to the Standing Senate Committee on National Finance so that it may take those reports into consideration during its study of the subject-matter of all of Bill C- 45.

The question being put on the motion, it was adopted, on division.

3. Au fur et à mesure que les rapports des comités autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-45 seront déposés au Sénat, ces rapports soient renvoyés d'office au Comité sénatorial permanent des finances nationales afin que ce comité puisse les prendre en considération au cours de son examen de la teneur complète du projet de loi C-45.

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, November 1, 2012
(50)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:03 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Richard Neufeld, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Brown, Johnson, Lang, Massicotte, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman and Wallace (11).

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 30, 2012, the committee began its examination of the subject-matter of those elements contained in Divisions 4, 18 and 21 of Part 4 of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures.

WITNESSES:*Canadian Environmental Assessment Agency:*

John McCauley, Director, Legislative and Regulatory Affairs Division;

Steve Mongrain, Senior Policy Advisor, Policy Development Sector.

Fisheries and Oceans Canada:

Kevin Stringer, Assistant Deputy Minister, Ecosystems and Oceans Science Sector;

Jeff MacDonald, Director General, Legislative and Intergovernmental Affairs.

Transport Canada:

Nathan Gorall, Director General, Navigable Waters Protection Task Force;

Ekaterina Ohandjanian, Legal Counsel.

The chair made an opening statement.

Mr. Stringer, Mr. Gorall and Mr. McCauley each made a statement and, together with Mr. Mongrain and Ms. Ohandjanian, answered questions.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 1^{er} novembre 2012
(50)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 3, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Richard Neufeld (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Baker, C.P., Brown, Johnson, Lang, Massicotte, Mitchell, Neufeld, Patterson, Ringuette, Seidman et Wallace (11).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 30 octobre 2012, le comité commence son étude de la teneur des éléments des Sections 4, 18 et 21 de la Partie 4 du projet de loi C-45, Loi n^o 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :*Agence canadienne d'évaluation environnementale :*

John McCauley, directeur, Direction des affaires législatives et réglementaires;

Steve Mongrain, conseiller principal en politiques, Secteur d'élaboration des politiques.

Pêches et Océans Canada :

Kevin Stringer, sous-ministre adjoint, Secteur des sciences, des écosystèmes et des océans;

Jeff MacDonald, directeur général, Affaires législatives et intergouvernementales.

Transports Canada :

Nathan Gorall, directeur général, Groupe de travail, Programme de protection des eaux navigables;

Ekaterina Ohandjanian, conseillère juridique.

Le président fait des remarques liminaires.

MM. Stringer, Gorall et McCauley font des déclarations puis, avec M. Mongrain et Mme Ohandjanian, répondent aux questions.

At 9:58 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 9 h 58, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation par la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, November 1, 2012

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:03 a.m. to examine the subject-matter of those elements contained in Divisions 4, 18 and 21 of Part 4 of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures.

Senator Richard Neufeld (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Richard Neufeld. I represent the province of British Columbia in the Senate and I am the new chair of this committee.

I would like to welcome honourable senators, members of the public with us in the room, and viewers all across the country who are watching on television. I will now introduce the senators who are members of the committee around the table today, beginning with the deputy chair, Senator Grant Mitchell, from Alberta. We have Senator Bert Brown with us from Alberta, Senator Judith Seidman from Quebec, Senator Wallace from New Brunswick, Senator Patterson from Nunavut and Senator Baker from Newfoundland.

I would like to welcome Senator Ringuette, from New Brunswick. She is a new member of the committee.

As well, we have Senator Dan Lang from the far away Yukon, and Senator Paul Massicotte from Quebec.

Our very able clerk, Lynn Gordon, is here, as are Sam Banks and Marc LeBlanc from the Library of Parliament.

On October 30, various committees of the Senate were authorized to examine the subject matter, in other words conduct a pre-study, of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures, introduced in the House of Commons on October 18, 2012, in advance of the said bill coming before the Senate.

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources was authorized to conduct this pre-study on those elements contained in Divisions 4, 18 and 21 of Part 4 of Bill C-45.

To be clear to those present and to our listeners through the World Wide Web and on CPAC, the divisions under study by our committee are, first, Division 4 of Part 4, which would amend the Fisheries Act and some clauses of Bill C-38 — which was an act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures — which

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 1^{er} novembre 2012

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 3, pour examiner la teneur des éléments des Sections 4, 18 et 21 de la Partie 4 du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur Richard Neufeld (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue à la présente réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Richard Neufeld. Je représente la Colombie-Britannique au Sénat, et je suis le nouveau président du comité.

J'aimerais souhaiter la bienvenue aux honorables sénateurs, aux membres du public ici présents et à tous ceux qui suivent nos débats à la télévision depuis toutes les régions du pays. Je vais maintenant vous présenter les membres du comité qui sont présents aujourd'hui autour de la table. Tout d'abord, le vice-président du comité, le sénateur Grant Mitchell, de l'Alberta. Sont également présents le sénateur Bert Brown, de l'Alberta; le sénateur Judith Seidman, du Québec; le sénateur Wallace, du Nouveau-Brunswick; le sénateur Patterson, du Nunavut et le sénateur Baker, de Terre-Neuve.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à un nouveau membre du comité, à savoir le sénateur Ringuette, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Dan Lang, du lointain Yukon, et le sénateur Paul Massicotte, du Québec, participent également à la réunion.

Notre très compétente greffière, Lynn Gordon, est parmi nous, de même que Sam Banks et Marc LeBlanc, de la Bibliothèque du Parlement.

Le 30 octobre, divers comités du Sénat ont été autorisés à examiner la teneur du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures, déposé à la Chambre de commune le 18 octobre 2012, avant que ce projet de loi ne soit soumis au Sénat. En d'autres termes, le comité a été autorisé à mener une étude préliminaire du projet de loi.

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a été autorisé à mener une étude préliminaire des éléments des Sections 4, 18 et 21 de la Partie 4 du projet de loi C-45.

À l'intention des personnes ici présentes et de celles qui suivent nos débats sur Internet et la chaîne parlementaire CPAC, je vais fournir quelques précisions concernant les sections sur lesquelles le comité va se pencher. Premièrement, il s'agit de la Section 4 de la Partie 4, qui modifie la Loi sur les pêches et quelques articles du projet de loi C-38 — Loi portant exécution de certaines

received Royal Assent on June 29, 2012. Relevant to that act but not yet in force, in four areas, are the following: obstruction of fish passage, allotment of fines, the definition of Aboriginal fisheries, and transitional provisions for existing permits for killing or harmful alteration of habitat.

Second, Division 18 of Part 4 deals with the Navigable Waters Protection Act, an act that is under the authority of Transport Canada. Among other things, the proposed amendments would rename the Navigable Waters Protection Act to the Navigation Protection Act and limit its application to those navigable waters listed in Schedule 2 of the act.

Third, Division 21 of Part 4 deals with amendments to the Canadian Environmental Assessment Act. The various committees, including our own that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-45 must submit their final reports to the Senate no later than November 30, 2012.

Honourable senators, yesterday your office should have received a package, which you hopefully have with you today, containing the briefing notes that were distributed. I will not read them all, but today I am pleased to welcome officials from the three primary departments affected by the proposed amendments in these divisions to Bill C-45.

I would like to remind witnesses that for the interpreters, remember not to read too fast. I am sure you are all aware of that.

The other thing that you will notice is that we are trying to go as paperless as we can in this committee. We are the environment Committee, so you will see a number of senators, especially Senator Mitchell, on his iPad. It is not because he is not paying attention. It is because he is writing things on there that I can see from here, and I will make sure that he has the right notes written down.

We will start with Fisheries and Oceans. We have Kevin Stringer, Assistant Deputy Minister, Ecosystems and Oceans Science Sector; and Jeff MacDonald, Director General, Legislative and Intergovernmental Affairs. Then we will go to Transport Canada, and we will have Nathan Gorall and Ekaterina Ohandjanian. Third, we will go to CEAA, with John McCauley, Director, Legislative and Regulatory Affairs Division; and Steve Mongrain. We are going by order as they are in the act. It is a little different than on the schedule, but that is why we chose that order.

dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures —, qui a reçu la sanction royale le 29 juin 2012. Les dispositions pertinentes de cette section de la loi, qui ne sont pas encore entrées en vigueur, concernent les quatre sujets suivants : l'obstruction du passage du poisson, l'affectation des amendes, la définition de pêche autochtone et les dispositions transitoires relatives aux permis permettant actuellement d'exercer des activités pouvant entraîner la mort du poisson ou la détérioration de son habitat.

Deuxièmement, il s'agit de la Section 18 de la Partie 4, qui concerne la Loi sur la protection des eaux navigables, dont l'application relève de Transports Canada. Parmi les modifications proposées, mentionnons celle de renommer Loi sur la protection de la navigation la Loi sur la protection des eaux navigables, et celle de restreindre son application aux eaux navigables énoncées à l'annexe 2 du texte législatif.

Troisièmement, la Section 21 de la Partie 4 porte sur des modifications de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Les divers comités, y compris le nôtre, qui sont autorisés à examiner la teneur d'éléments particuliers du projet de loi C-45 doivent déposer au Sénat leur rapport final au plus tard le 30 novembre 2012.

Honorables sénateurs, votre bureau a dû recevoir hier une trousse qui vous a été remise aujourd'hui, du moins je l'espère, et qui contient les notes documentaires qui ont été distribuées. Je ne les lirai pas toutes, mais aujourd'hui, je suis heureux de souhaiter la bienvenue aux représentants des trois principaux ministères touchés par les modifications proposées des sections susmentionnées du projet de loi C-45.

J'aimerais rappeler aux témoins que, pour faciliter le travail des interprètes, nous leur demandons de parler avec un débit modéré. Je suis certain qu'ils le savent tous déjà.

En outre, vous constaterez que les membres du comité tentent d'utiliser le moins de papier possible. Nous formons un comité qui s'occupe de questions environnementales. Ainsi, vous pourrez remarquer qu'un certain nombre de sénateurs, plus particulièrement le sénateur Mitchell, utilisent un iPad — s'il le fait, c'est non pas parce qu'il ne porte pas attention à ce que vous dites, mais parce qu'il prend des notes, que je peux lire d'ici. Je vais m'assurer que les notes qu'il prend sont pertinentes.

Nous allons commencer par les représentants de Pêches et Océans Canada, à savoir Kevin Stringer, sous-ministre adjoint, Secteur des sciences, des écosystèmes et des océans, et Jeff MacDonald, directeur général, Affaires législatives et intergouvernementales. Nous entendrons ensuite, de Transports Canada, Nathan Gorall et Ekaterina Ohandjanian. Enfin, nous entendrons les représentants de l'ACEE, soit John McCauley, directeur, Direction des affaires législatives et réglementaires, et Steve Mongrain. Nous allons procéder dans l'ordre où les questions abordées par ces représentants apparaissent dans le texte législatif. Cet ordre diffère un peu de celui qui figure sur l'ordre du jour, mais, pour la raison que je viens de mentionner, nous avons décidé de procéder dans cet ordre.

Kevin Stringer, Assistant Deputy Minister, Ecosystems and Oceans Science Sector, Fisheries and Oceans Canada: Thank you very much. I have a few minutes of opening remarks and then I am happy to answer questions with respect to the proposed changes to the Fisheries Act that are in this bill.

It is my pleasure to speak to you and answer questions about the proposed further amendments to the Fisheries Act contained in Bill C-45. These proposed amendments are pursuant to the Fisheries Act amendments that were made in the former Bill C-38, the Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act that was passed in June.

Specifically, the proposed amendments in Bill C-45 are very targeted and focused. There are very few of them, and for the most part they are to provide legal clarity and more legal certainty regarding some of the Fisheries Act amendments that were approved in June.

The former Bill C-38 is the context for this act. You will recall that the original amendments to the Fisheries Act provided for a regime that focused on protecting Canada's commercial, recreational and Aboriginal fisheries; provided protection from serious harm to those fisheries; addressed managing threats to those fisheries from challenges to habitat to aquatic invasive species and from other threats; provided enhanced tools for compliance and protection of those fisheries; and enabled partnerships with provinces, territories, conservation groups and others so that our work can be better aligned with their work and we can get better results in terms of fisheries protection.

The amendments in this bill for the most part seek to provide greater legal clarity and greater legal certainty with respect to a few of those elements. I should note that most of the significant changes that were included in the Fisheries Act amendments passed in June have not yet come into force. Some of them have come into force, but the big changes have not. It is proposed that should the further amendments proposed in this bill be adopted, they would come into force at the same time as the previously approved amendments come into force.

[*Translation*]

This initiative amends the Fisheries Act and the Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act to provide legal clarity to previous amended sections and to provide a transitional authority for existing authorizations for harm to fish habitat.

Kevin Stringer, sous-ministre adjoint, Secteur des sciences, des écosystèmes et des océans, Pêches et Océans Canada : Merci beaucoup. Je prendrai quelques minutes pour présenter une déclaration préliminaire, et je serai heureux de répondre ensuite à vos questions concernant les modifications proposées de la Loi sur les pêches qui figurent dans le projet de loi.

Je suis heureux de m'adresser à vous pour vous parler des nouvelles modifications proposées de la Loi sur les pêches qui figurent dans le projet de loi C-45, et je répondrai avec plaisir à vos questions à ce sujet. Les modifications proposées découlent des modifications de la Loi sur les pêches qui ont été apportées par suite de l'adoption, en juin, de la Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable, ancien projet de loi C-38.

Plus particulièrement, les modifications proposées dans le cadre du projet de loi C-45 sont bien définies et très ciblées. Il y en a très peu et, pour l'essentiel, elles visent à apporter davantage de clarté et certitude juridiques à quelques-unes des modifications de la Loi sur les pêches qui ont été approuvées en juin.

Pour comprendre le présent projet de loi, il faut le replacer dans le contexte de l'ancien projet de loi C-38. Vous vous rappellerez que les modifications initiales de la Loi sur les pêches prévoyaient l'instauration d'un régime qui était axé sur la protection des pêches commerciale, récréative et autochtone du Canada; qui permettait de protéger ces pêches contre tous dommages sérieux pouvant leur être occasionnés; qui permettait de gérer les menaces posées à ces pêches par, entre autres, les espèces aquatiques envahissantes, et risquant de causer des problèmes à l'habitat du poisson; qui fournissait des outils améliorés de conformité et de protection de ces pêches; et enfin, qui facilitait l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les organisations du secteur de la conservation et d'autres intervenants de manière à ce que notre travail puisse être plus harmonisé avec le leur et que nous puissions obtenir de meilleurs résultats au chapitre de la protection des pêches.

Pour la plupart, les modifications contenues dans le projet de loi visent à accroître la clarté et la certitude juridiques relatives à quelques-uns de ces éléments. Il convient de souligner que la majeure partie des modifications substantielles de la Loi sur les pêches qui ont été approuvées en juin ne sont pas encore entrées en vigueur. Quelques-unes des modifications sont entrées en vigueur, mais les modifications majeures, non. Il est proposé que les nouvelles modifications proposées dans le cadre du projet de loi, si elles sont approuvées, entrent en vigueur en même temps que les modifications approuvées antérieurement.

[*Français*]

Cette initiative modifie la Loi sur les pêches et la Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable pour apporter plus de précisions sur le plan juridique à des articles modifiés antérieurement et pour établir des pouvoirs de transition visant des autorisations actuelles susceptibles de nuire à l'habitat du poisson.

For example, an addition was made to section 40 to direct all fines collected under section 40 of the Fisheries Act to the existing Environmental Damages Fund, to be used for proactive initiatives to further advance the protection of Canada's fisheries.

[English]

There is a proposed amendment to the definition of "Aboriginal" with respect to fisheries, which replaces the term "subsistence" with the term "purposes" set out in a land claims agreement to ensure that we are clearly capturing the responsibility to protect fisheries that are defined in current and future land claims agreements.

With respect to fish passage, section 20 and section 29 fish passage provisions of the Fisheries Act are proposed to be amended to provide greater clarity that the section 35 prohibition, the main prohibition in the Fisheries Act, clearly applies to any obstacle to fish passage. There are transitional provisions to clarify that an authorization provided under the previous act applies in the current act and that the conditions of the authorization may be applied consistent with the new provisions of the act.

That is a high-level overview of the changes, and I am happy to take any questions from senators.

The Chair: We will keep the questions until everyone has made their presentations, at which point senators are allowed to ask any one of your questions they may have. I would like to now go to Transport Canada and Mr. Gorall.

Nathan Gorall, Director General, Navigable Waters Protection Task Force, Transport Canada: Thank you for this opportunity to clarify the objectives and benefits of the bill. As you know, amendments to modernize the Navigable Waters Protection Act were introduced in Parliament on October 18 as part of the new Budget Implementation Act. I want to spend a couple minutes walking you through some of the rationale and some of the provisions of the act.

All levels of government, industry and small private builders have long complained about delays in getting projects approved under the Navigable Waters Protection Act, not only because of the time involved, but also because of the extra costs associated with waiting for approvals. They question why, if the objective of the act is to support trade and commerce, that current regulatory burden creates so many obstacles to commercial navigation. To address this issue, it is important to go back in history and reflect on the evolution of the NWPA.

Par exemple, une disposition est ajoutée à l'article 40 pour faire verser toutes les amendes perçues aux termes de l'article 40 de la Loi sur les pêches à l'actuel fonds pour dommages à l'environnement pour qu'elles servent à des initiatives proactives visant à renforcer la protection des pêches du Canada.

[Traduction]

Une modification proposée concerne la définition du terme « autochtone » dans le contexte d'une pêche; le terme « subsistance » est remplacé par le terme « fins », tel qu'il est énoncé dans un accord sur une revendication territoriale, pour faire en sorte que la responsabilité de protéger les pêches définie dans les accords sur une revendication territoriale existants et futurs soit clairement visée par les dispositions législatives.

En ce qui a trait au passage du poisson, on propose la modification des dispositions pertinentes des articles 20 et 29 de la Loi sur les pêches de manière à ce qu'il soit manifeste que les dispositions de l'article 35, qui énoncent la principale interdiction contenue dans la loi, s'appliquent à tout ce qui peut obstruer le passage du poisson. Des dispositions transitoires visent à clarifier le fait qu'une autorisation octroyée en vertu de la version antérieure de la loi s'applique sous le régime de sa nouvelle version, et que les modalités dont s'assortit l'autorisation peuvent être appliquées conformément aux nouvelles dispositions de la loi.

Il s'agit là d'une vue d'ensemble très générale des modifications proposées, et je serai heureux de répondre à toute question que les sénateurs voudront bien me poser.

Le président : Nous passerons à la période de questions lorsque tous les témoins auront présenté leur exposé. À ce moment-là, les sénateurs pourront poser leurs questions aux témoins de leur choix. Je vais maintenant céder la parole à M. Gorall, de Transports Canada.

Nathan Gorall, directeur général, Groupe de travail, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada : Je vous remercie de me donner l'occasion de clarifier les objectifs et les avantages du projet de loi. Comme vous le savez, les modifications visant à moderniser la Loi sur la protection des eaux navigables ont été présentées au Parlement le 18 octobre dans le cadre de la nouvelle Loi d'exécution du budget. Au cours des prochaines minutes, je passerai en revue quelques-unes des dispositions de la loi et vous parlerai de leur raison d'être.

Tous les échelons de gouvernement, l'industrie et les petits constructeurs privés se plaignent depuis longtemps du fait qu'il faut beaucoup de temps pour faire approuver des projets au titre de la Loi sur la protection des eaux navigables, non seulement en raison du temps nécessaire, mais également en raison des coûts supplémentaires rattachés à l'attente des approbations. Ils se demandent pourquoi, si la loi vise à appuyer les échanges commerciaux, le fardeau réglementaire actuel a pour effet d'ériger de multiples obstacles à la navigation commerciale. Pour traiter cette question, il est important de revenir en arrière et de se pencher sur l'évolution de la LPEN.

Under the British North America Act, the federal government was given exclusive jurisdiction over shipping and navigation. This gave it the authority to establish the Navigable Waters Protection Act or what you will hear us refer to as the NWPA for short. When the legislation was originally created back in 1882, it was designed to approve infrastructure projects in waterways that support trade and commerce. It set out to balance the efficient movement of commercial marine traffic with the need to construct works that might otherwise obstruct navigation.

In fact, the first act was called “An Act respecting Bridges over Navigable Waters constructed under the Authority of Provincial Acts. The original title gives clear indication of its objective; it allows critical infrastructure to be built, such as bridges and dams and wharves.

I want to emphasize this point. In essence, what the NWPA does is makes it legal to construct projects that might otherwise infringe on the public’s navigation rights under common law. The common law right of navigation, which has been in place since the time of the Roman Empire, protects free and unobstructed passage on navigable waters.

Over the past century or more, the courts have interpreted the question of navigability generously. Today, if a waterway is navigated, even by a canoe, any works constructed in those waters become subject to the act. This has dramatically expanded the scope of application of the NWPA far beyond commercial navigation.

The legislation is now applied to all waters, even brooks, streams and other waters that are not normally navigated commercially. All kinds of small projects with no impact on navigation or on waters that are of limited or negligible recreational navigation use must now be reviewed by Transport Canada. The result is a huge backlog for the department.

Back in 2008 and 2009, parliamentary committees examined this act, including the Senate. Provinces and municipalities particularly asked that waterways not heavily navigated be excluded from Transport Canada’s oversight. The department also supported an overhaul of the act, calling for a more streamlined, modern regime that would reduce unnecessary project reviews.

In 2009, some incremental improvements were made. Primarily, the Minor Works and Waters Order came into effect. As a result, low-risk works to navigation can be built as pre-approved. This would refer to things like docks and boathouses. Interestingly enough, and this is a critical point that I want to make, in the three years since we introduced those amendments in 2009, the department is not aware of a single complaint that has arisen from the result of those orders.

L’Acte de l’Amérique du Nord britannique a conféré au gouvernement fédéral la compétence exclusive en matière de transport maritime et de navigation. Cela lui a conféré le pouvoir de mettre en place la Loi sur la protection des eaux navigables, que l’on désigne, à des fins de concision, sous l’appellation de LPEN. À l’origine, lorsqu’elle a été créée, en 1882, la loi visait à approuver les projets d’infrastructure dans les voies navigables qui appuient les échanges commerciaux. Elle visait également à établir un équilibre entre la circulation efficace du trafic maritime commercial et le besoin de construire des ouvrages susceptibles d’obstruer la navigation.

En fait, la première version de la loi s’intitulait « Un acte concernant les ponts établis en vertu d’actes provinciaux sur des eaux navigables ». Ce titre illustre explicitement l’objectif de la loi, à savoir autoriser la construction d’ouvrages essentiels tels que des ponts, des barrages et des quais.

Je tiens à insister sur le point suivant : pour l’essentiel, la LPEN légalise la construction d’ouvrages qui pourraient autrement porter atteinte au droit du public à la navigation en vertu de la common law. Le droit à la navigation en common law, qui existe depuis l’époque de l’Empire romain, assure le passage libre et sans entraves sur les eaux navigables.

Au cours des quelque cent dernières années, les tribunaux ont interprété de façon libérale la question de la navigabilité. À l’heure actuelle, tout ouvrage construit sur un cours d’eau navigable, même s’il est uniquement emprunté par un canoë, est assujéti à la loi. Cela a considérablement élargi la portée de l’application de la LPEN, qui va bien au-delà de la navigation commerciale.

La loi s’applique actuellement à tous les cours d’eau, même les ruisseaux et les autres eaux où il n’y a généralement pas de navigation commerciale. Toutes sortes de petits projets n’ayant pas d’incidence sur la navigation ou sur les eaux utilisées pour les activités de navigation récréative de portée limitée ou négligeable doivent actuellement être examinés par Transports Canada. Cela se traduit par un énorme arriéré pour le ministère.

En 2008 et en 2009, divers comités parlementaires — y compris des comités sénatoriaux — ont examiné la loi. Plus particulièrement, des provinces et des municipalités ont demandé que les voies navigables peu utilisées soient exclues de la supervision de Transports Canada. Le ministère a aussi appuyé une révision de la loi, et a réclamé un régime moderne simplifié qui réduirait le nombre d’examen inutiles de projets.

En 2009, certaines améliorations accessoires ont été apportées. Principalement, l’Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires est entré en vigueur. Il en résulte que les ouvrages à faible risque, par exemple un quai ou une remise à bateaux, peuvent être construits comme s’ils étaient préapprouvés. Fait intéressant — et il s’agit d’une observation cruciale —, au cours des trois années qui ont suivi l’adoption, en 2009, de ces modifications, aucune plainte découlant de cet arrêté n’a été portée à l’attention du ministère.

Despite this improvement, Transport Canada still faces a considerable backlog in applications, with the resulting delays and uncertainty that discourages public and private sector investments. Because of this, municipalities, provincial and territorial governments, industry and small private builders have all urged us to make substantive changes to the act.

The Federation of Canadian Municipalities has provided numerous examples of delays in building critical infrastructure that have resulted in significant additional cost. Frequently, these complaints come from small communities with few taxpayers to pick up the tab. Alberta municipal representatives have told us they are responsible for 9,700 bridges in the province. Many of these cross small waterways which create a need to seek approval from Transport Canada before repair or replacements, and these problems affect the entire country.

For example, if Transports Québec wants to change a guardrail and repave a bridge that happens to cross over a navigable stream, the act requires a formal NWPA review, which, it could be argued, unnecessarily delays the project.

Currently under the act, if the Maryland bridge in Winnipeg collapses over the Assiniboine River due to spring flooding, the authorities cannot legally rebuild that without first receiving approval from NWPA or from the program.

It is not just big builders who are asking for these changes. We are still approving hundreds of docks and boathouses each year. Even after the minor works order was put in place, there is a single lake in Alberta for which we have approved 80 docks over the last three years alone. On average, because of the backlog, it has taken us about a year to process each of the applications for those docks. For this reason, the majority of groups that frequently submit applications are calling on us to reduce regulations and speed up approvals.

There are other concerns with the act we were not able to address in the 2009 amendments. One issue that was brought to our attention was the need to beef up fines and penalties for individuals or groups that skirt the law.

I want to talk a little bit about the specifics before I turn it over.

The new legislation addresses these issues. It will streamline and update the act to make it more responsive to navigators and builders who operate in and around Canadian waters.

Malgré cette amélioration, Transports Canada demeure aux prises avec un arriéré considérable de demandes; des retards et une incertitude en découlent, ce qui décourage les investissements des secteurs public et privé. Par conséquent, les administrations municipales, les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et les petits constructeurs privés nous ont tous exhortés à apporter des modifications importantes à la loi.

La Fédération canadienne des municipalités a présenté de nombreux exemples de retard dans la construction d'infrastructures critiques qui se sont traduits par des coûts supplémentaires considérables. Souvent, ces plaintes proviennent de petites collectivités où vivent peu de contribuables pour payer la note. Les représentants municipaux de l'Alberta nous ont dit qu'ils sont responsables d'environ 9 700 ponts dans cette province. Bon nombre de ces ponts enjambent des petites voies navigables, de sorte qu'il faut obtenir une approbation de Transports Canada avant d'entreprendre des travaux de réparation ou de remplacement. Tout le pays est touché par des problèmes de ce genre.

Par exemple, si le ministère des Transports du Québec souhaite remplacer le garde-fou d'un pont et en repaver la chaussée, il faudrait qu'un examen officiel au titre de la LPEN soit mené au préalable, ce qui retarderait sans doute inutilement le projet.

Sous le régime de la loi actuelle, si le pont Maryland, à Winnipeg, s'effondrait dans la rivière Assiniboine en raison d'inondations printanières, les autorités ne pourraient pas le reconstruire sans d'abord obtenir une approbation au titre de la LPEN ou du programme.

Ce ne sont pas juste les grandes entreprises de construction qui réclament ces changements. Nous approuvons encore des centaines de quais et de remises à bateaux chaque année. Même après l'entrée en vigueur de l'Arrêté sur les ouvrages secondaires, nous avons approuvé, au cours des trois dernières années seulement, la construction de 80 quais sur un seul et même lac albertain. En moyenne, en raison de l'arriéré, il faut environ un an pour traiter chacune de ces demandes soumises pour la construction d'un quai. Pour cette raison, la majeure partie des groupes qui soumettent fréquemment des demandes font appel à nous pour que nous réduisions le fardeau réglementaire et accélérions le processus d'approbation.

Il y a d'autres préoccupations concernant la loi que nous n'avons pas été en mesure d'atténuer au moyen des modifications de 2009. L'une des questions qui ont été portées à notre attention concernait le besoin de renforcer les amendes et les sanctions à l'égard des personnes ou des groupes qui contournent la loi.

Avant de conclure, j'aimerais me pencher sur quelques détails.

Les nouvelles dispositions législatives tiennent compte de toutes ces questions. Elles permettront de rationaliser et de mettre à jour la loi en vue de la rendre plus adaptée aux réalités des navigateurs et des constructeurs qui exercent leurs activités sur les eaux canadiennes et les eaux limitrophes.

There are four key elements to the proposed plan. First, we are focusing our time and resources only on Canada's busiest waterways. The amended legislation would clearly define the waterways where regulatory review is required prior to beginning construction of a project. The requirement for approvals would only apply to works considered likely to substantially interfere with navigation. This would let us zero in on bodies of water that are the busiest or most heavily navigated in the country. This determination is based on statistics that indicate high levels of either recreational boating or freight movement. This change would enable us to review projects thoroughly on these important waterways, ensuring they comply with all the requirements of the act.

That said, governments and developers will not have carte blanche to build whatever and wherever they please in unlisted waterways.

As I said earlier, navigation rights have been protected under common law for centuries. This right of navigation will continue to protect boaters and other recreational users for those who cannot reach agreements with their neighbours on shared waterways.

The second major element of the plan is to expand the class of minor works eligible under the Minor Works and Waters Order. This would permit more low-risk projects to be pre-approved because they pose very little or no impact on navigation.

Third, builders planning construction projects in unlisted waterways could opt into the legislation, if they chose. They would request that the minister review and, if appropriate, approve the work in the same way that projects in listed waterways would be. The advantage would be greater certainty about building in unlisted waterways.

Fourth, and finally, the name of the legislation would be changed to the Navigation Protection Act to reinforce that the act is focused on protecting navigation.

I want to note that there are still eight other acts within Transport Canada alone that protect marine safety and marine navigation, including the Canada Shipping Act. There will not be a deterioration of public safety in any way.

With that, we would be pleased to try to answer any questions you may have.

The Chair: Thank you very much.

Third and last, John McCauley and Steve Mongrain are here from the Canadian Environmental Assessment Agency. I do not know if you both have comments or if just one of you does.

Le plan proposé comporte quatre éléments clés. Premièrement, nous consacrons notre temps et nos ressources exclusivement aux voies maritimes les plus achalandées du Canada. Les dispositions législatives modifiées définiraient clairement les voies maritimes exigeant un examen réglementaire avant le début des travaux de construction liés à un projet. Seuls les travaux considérés comme susceptibles de nuire considérablement à la navigation devraient faire l'objet d'une approbation. Ainsi, il nous serait possible de nous concentrer sur les plans d'eau où la navigation est la plus forte ou qui sont les plus fréquentés du pays. Cette conclusion repose sur des statistiques qui indiquent des niveaux élevés de navigation de plaisance ou de mouvements de fret. Cette modification nous permettrait d'étudier en détail les projets sur ces importantes voies navigables et de veiller à ce qu'ils soient conformes à toutes les exigences législatives.

Cela dit, les gouvernements et les promoteurs n'auraient pas carte blanche pour construire ce qu'ils veulent là où ils le veulent sur les voies navigables non inscrites sur la liste.

Comme je l'ai déjà dit, le droit de navigation est protégé depuis des siècles en vertu de la common law. Ce droit continuera de protéger les plaisanciers et les autres utilisateurs récréatifs qui ne peuvent pas parvenir à une entente avec leurs voisins sur les voies navigables partagées.

Deuxièmement, un autre élément clé du plan tient à l'accroissement de l'ampleur de la catégorie des ouvrages secondaires admissibles au titre de l'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires. Cela permettrait à des projets à plus faible risque d'être préapprouvés parce qu'ils ont très peu d'incidence — voire aucune — sur la navigation.

Troisièmement, les constructeurs qui prévoient mener des projets sur des cours d'eau non répertoriés pourraient choisir, s'ils le souhaitent, d'être assujettis aux dispositions législatives. Ils pourraient demander que le ministre examine et, le cas échéant, approuve leurs projets de la même façon que le seraient des projets de construction sur des eaux répertoriées. Cela aurait l'avantage de procurer une plus grande certitude en ce qui concerne la construction d'ouvrages sur des cours d'eau navigables non répertoriés.

Enfin, quatrièmement, le titre de la loi serait changé. Elle porterait dorénavant le titre Loi sur la protection de la navigation, ce qui confirmerait le fait qu'elle vise principalement la protection de la navigation.

Je tiens à souligner que, à lui seul, Transports Canada administre huit autres lois qui protègent la sécurité et la navigation maritimes, y compris la Loi sur la marine marchande du Canada. Il ne se produira absolument aucune détérioration de la sécurité publique.

Sur ce, je tiens à mentionner que nous serons heureux de tenter de répondre à toute question que vous pourriez avoir à nous poser.

Le président : Merci beaucoup.

Enfin, nous allons entendre John McCauley et Steve Mongrain, de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Je ne sais pas si vous allez nous présenter une ou deux déclarations préliminaires.

John McCauley, Director, Legislative and Regulatory Affairs Division, Canadian Environmental Assessment Agency: Thank you very much. It is a pleasure to be here this morning to present to you and to answer questions on the proposed amendments to the Canadian Environmental Assessment Act. I have a few comments. I will walk you through the amendments, and we will be happy to answer your questions.

As you know, Division 21, Part 4, makes a number of minor, technical amendments to the Canadian Environmental Assessment Act 2012. As you also may know, that act came into force on July 6 this year.

[Translation]

Clauses 425, 426, 427, 429 and 431 are intended to ensure concordance between the French and English versions of the act. Clause 428 corrects an oversight with respect to conditions that can be put in a decision statement.

[English]

As you know, at the end of an environmental assessment, a decision statement is provided to the proponent of a project. This statement sets out the conclusion as to whether the project is likely to cause significant adverse environmental effects. It also sets out conditions that are binding on the proponent. These include mitigation measures and the requirements for a follow-up program.

The amendment proposes broader language — “must include” instead of “are” — with respect to the conditions to ensure that a decision statement can include administrative requirements, such as reporting on the implementation of mitigation or providing information on monitoring and follow-up.

Clause 430 clarifies that the obligation for federal authorities to ensure that their actions with respect to projects on federal lands do not cause adverse environmental effects is limited to the environmental effects caused by the components of the project that are situated on federal lands.

Finally, clause 432 proposes to close a loophole in the transition provisions. Currently, there is potential for a project to be exempted under the transition provisions, even though it would have required an environmental assessment under the former Canadian Environmental Assessment Act and would normally be subject to the new act. This change would subject a designated project, exempted under the current transition provisions, to the requirements of the new act if, before

John McCauley, directeur, Direction des affaires législatives et réglementaires, Agence canadienne d'évaluation environnementale : Merci beaucoup. Je suis heureux d'être ici ce matin pour vous présenter un exposé et répondre à vos questions sur les modifications proposées de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. J'ai quelques observations à formuler. Je vais d'abord passer en revue les modifications proposées, et je serai ensuite heureux de répondre à vos questions.

Comme vous le savez, la Section 21 de la Partie 4 apporte un certain nombre de modifications mineures de nature technique à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012. Comme vous le savez peut-être aussi, cette loi est entrée en vigueur le 6 juillet dernier.

[Français]

Les articles 425, 426, 427, 429 et 431 visent à assurer la concordance entre les versions anglaise et française de la loi. L'article 428 vise à corriger une omission en ce qui concerne les conditions pouvant être définies dans une déclaration de décision.

[Traduction]

Comme vous le savez, à la fin d'une évaluation environnementale, une déclaration de décision est transmise au promoteur d'un projet. Cette déclaration énonce la conclusion tirée en ce qui concerne la question de savoir si le projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants. Elle énonce également des conditions obligatoires pour le promoteur. Celles-ci portent notamment sur les mesures d'atténuation et les exigences qui feront partie d'un programme de suivi.

La modification propose une formulation plus générale — « sont notamment les suivantes » au lieu de « sont les suivantes » — relativement aux conditions visant à assurer qu'une déclaration de décision peut comprendre des exigences administratives comme l'établissement de rapports sur la mise en œuvre des mesures d'atténuation ou la fourniture de renseignements sur la surveillance et le suivi.

L'article 430 précise que l'obligation imposée aux autorités fédérales de s'assurer que les mesures qu'elles prennent relativement aux projets réalisés sur le territoire domanial ne sont pas susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants est limitée aux effets environnementaux occasionnés par les composantes du projet réalisées sur le territoire domanial.

Enfin, l'article 432 vise à combler une lacune dans les dispositions transitoires. Il existe actuellement une possibilité qu'un projet soit soustrait à une évaluation environnementale aux termes des dispositions transitoires, même s'il serait assujéti à une évaluation environnementale au titre de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale antérieure et qu'il le serait normalement en vertu de la nouvelle loi. La modification ferait en sorte qu'un projet désigné, exempté aux termes des dispositions

January 1, 2014, it is determined that the project requires a federal decision that would have triggered an environmental assessment under the former act.

Those are the eight proposed amendments to the Canadian Environmental Assessment Act. We would be happy to answer your questions.

The Chair: Thank you very much.

I have two quick questions to start with, and then I will defer to the deputy chair, Senator Mitchell, for his questions.

Do we have some idea of what the fines that will go to fisheries will amount to? How would they be allocated after that?

Mr. Stringer: The section 40 amendment that we are proposing is to require the funds from any fines to go to what is called the Environmental Damages Fund instead of to the CRF. It has been possible for that to happen in the past, but it would be up to the court to decide that it would go there. Two or three issues are important in considering what the opportunities are here. One is what kind of fines are collected. From year to year, it is different. The fines under the former Fisheries Act had no minimum and a maximum of \$300,000. Under the proposed changes that were in Bill C-38, they are significantly higher. There is a minimum penalty of \$5,000. There is a gradation from first offence to second offence to third offence, et cetera, and there is a difference between penalties that are applied to large corporations, to small corporations and to individuals.

It is difficult to tell how much will be collected in the future, but in the past the fines have ranged from \$500 to \$10,000 on average. There have been some very substantive fines with a maximum, I believe, of \$300,000. We have had anywhere from 9, I think it was, in 2010-11 to 32 in 2004-05. Those are the types of numbers of fines that we often had that could apply here.

The Environmental Damages Fund is a special purposes account established to enable funds from fines — not just from the Fisheries Act but also from different acts — to go to restoration projects and projects related to what the fine is about. There are some examples that have been applied in recent years. I point to one, a couple of years ago, where a B.C. development corporation pleaded guilty to illegal alteration of fish habitat and received a fine of over \$300,000. The reparation went to the Shuswap Lake area, and \$70,000 went to the Fraser Basin Council to be able to do specific work on restoration related to that area.

There are other examples across the country, but the idea is to ensure that the fines for violations around fisheries protection are applied to restoration and to fisheries protection. They go to the

transitoires actuelles soit assujetti aux exigences de la loi s'il est établi, avant le 1^{er} janvier 2014, que le projet exige une décision fédérale qui aurait déclenché une évaluation environnementale sous le régime de la loi antérieure.

Il s'agit là des huit modifications proposées de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci beaucoup.

J'ai d'abord deux brèves questions à poser, et je céderai ensuite la parole au vice-président du comité, le sénateur Mitchell.

Avons-nous une idée du montant des amendes qui est destiné aux pêcheurs? Comment les sommes découlant de ces amendes seront-elles affectées?

M. Stringer : La modification proposée de l'article 40 prévoit que les fonds découlant de toute amende perçue soient versés dans le Fonds pour dommages à l'environnement plutôt qu'au Trésor. Il était possible de faire cela dans le passé, mais il revenait à un tribunal de décider de l'endroit où les sommes allaient être versées. Il y a deux ou trois éléments dont il est important de tenir compte au moment d'examiner les possibilités que cela offrirait. L'un d'entre eux est le type d'amende perçue. D'une année à l'autre, c'est différent. Les amendes en vertu de l'ancienne Loi sur les pêches n'avaient ni minimum, et le maximum était de 300 000 \$. Selon les modifications proposées qui figuraient dans le projet de loi C-38, elles sont bien plus élevées. Il y a une pénalité minimale de 5 000 \$. Il y a une augmentation progressive, de la première infraction à la deuxième, à la troisième infraction, et ainsi de suite, et il y a une différence entre les pénalités imposées aux grandes sociétés, aux petites sociétés et aux particuliers.

Il est difficile de dire à combien s'élèveront les amendes perçues dans l'avenir, mais, par le passé, elles variaient de 500 à 10 000 \$ en moyenne. Il y a eu des amendes très substantielles, avec un maximum, je pense, de 300 000 \$. Il y en a eu entre 9, je pense que c'était en 2010-2011, et 32, en 2004-2005. C'est le nombre habituel d'amendes que nous avons souvent et qui pourrait s'appliquer ici.

Le Fonds pour dommages à l'environnement est un compte à fins déterminées établi afin que les fonds provenant des amendes — non pas en vertu seulement de la Loi sur les pêches, mais également de différentes lois — puissent servir aux projets de remise en état et aux projets liés à l'amende imposée. Il y en a eu des exemples au cours des dernières années. En voici un : il y a quelques années, une société immobilière de la Colombie-Britannique a reconnu sa culpabilité à l'accusation d'avoir modifié illégalement l'habitat du poisson, et elle s'est vu imposer une amende de plus de 300 000 \$. Les frais de réparation ont été versés à la région du lac Shuswap, et 70 000 \$ ont été versés au Conseil du bassin du Fraser pour des travaux spécifiques de remise en état du site.

Il existe d'autres exemples au Canada, mais l'idée, c'est de s'assurer que les amendes pour des infractions liées à la protection des pêches servent à la remise en état et à la protection des pêches.

Environmental Damages Fund, which is managed by Environment Canada, and then it can go out to specific groups, to watershed groups and others that actually do fisheries protection work.

The Chair: Just to clarify that a little bit more for me, if there is a fine — and I use an example of \$300,000 — to someone for doing something, would that money first be directed to fix what took place, or is the owner or the person who actually infringed in the first place responsible for fixing what they have ruined?

Mr. Stringer: If someone is found guilty of an infraction, often the judge will say “You must fix this.” They will be directed by the court to fix it specifically in the area, and then there is a fine on top of that. That fine is what would go to the Environmental Damages Fund, and it does get applied to restoration work, to work around fisheries protection in this case.

The Chair: When you say “the court,” does it always end up in court? Has that been the experience?

Mr. Stringer: With respect to a fine, yes; those things will go to court when we charge someone. They will defend or not defend, but the court will apply a fine.

The Chair: For a smaller fine, let us say for an individual, they are not going to go to court. There is no way that you can fight the government. That has been well known for a long time. You can go broke pretty fast doing that.

Would that money that an individual was fined for doing something negative to fisheries just go into the fund, and would it be decided where it would be spent?

Mr. Stringer: That is correct.

The Chair: I think Senator Lang has a supplementary.

Senator Lang: I just want further clarification on the amount of money projected per year. Looking at the last number of years, with the fine schedule that was in place, you said 9 and 32. Do you mean \$9,000?

Mr. Stringer: I mean 9 cases where fines would be applicable and 32 cases in another year. It depends each year what kinds of fines are collected and how many infractions occur. Going forward, it will depend how many infractions there are.

Senator Lang: Do you have the amounts for the last three years?

Mr. Stringer: We can get that specifically. Today, I have the number of infractions and the average fine.

Les sommes perçues sont portées au crédit du Fonds pour dommages à l’environnement, qui est administré par Environnement Canada, et peuvent ensuite être versées à des groupes particuliers, à des groupes s’intéressant aux bassins versants et à d’autres groupes qui travaillent effectivement à la protection des pêches.

Le président : Simplement pour m’éclairer à ce sujet, si une amende — et j’utilise un exemple de 300 000 \$ — est imposée à une personne qui a fait quelque chose, est-ce que cet argent servirait d’abord à réparer ce qui a eu lieu ou est-ce que le propriétaire ou la personne qui, en réalité, a contrevenu en premier lieu est responsable de remettre en état ce qu’il a endommagé?

M. Stringer : Si quelqu’un est reconnu coupable d’une infraction, le juge dira souvent : « Vous devez réparer cela ». Le tribunal lui ordonnera de réparer le tout, précisément à l’endroit en question, puis une amende sera imposée en plus. C’est le montant de cette amende qui serait porté au crédit du Fonds pour dommages à l’environnement, et qui est appliqué aux travaux de remise en état, pour la protection des pêches en l’occurrence.

Le président : Lorsque vous dites « le tribunal », l’affaire finit-elle toujours devant le tribunal? C’est ce qui s’est passé?

M. Stringer : En ce qui concerne une amende, oui. Lorsque nous portons des accusations contre une personne, l’affaire se rend devant le tribunal. Elle se défendra ou non, mais le tribunal imposera une peine.

Le président : Pour une amende moins élevée, disons pour un particulier, l’affaire ne se rendra pas devant le tribunal. Il est impossible de se battre contre le gouvernement. On le sait très bien depuis longtemps. Vous risquez d’être ruiné très rapidement si vous le faites.

Est-ce que l’argent versé par un particulier afin de payer l’amende qui lui a été imposée pour une infraction liée aux pêches est simplement porté au crédit du fonds, et on décide ensuite à quel endroit il sera dépensé?

M. Stringer : C’est exact.

Le président : Je pense que le sénateur Lang a une question supplémentaire.

Le sénateur Lang : J’aimerais simplement obtenir des précisions sur le montant projeté par année. À en juger d’après les dernières années, avec la liste des amendes en vigueur, vous avez dit neuf et 32. Voulez-vous dire 9 000 \$?

M. Stringer : Je veux dire neuf cas pour lesquels des amendes s’appliquaient, et 32 cas dans une autre année. Chaque année, cela dépend des types d’amendes perçues et du nombre d’infractions. Dans l’avenir, cela dépendra du nombre d’infractions.

Le sénateur Lang : Avez-vous les montants pour les trois dernières années?

M. Stringer : Nous pouvons les obtenir de façon précise. Aujourd’hui, j’ai le nombre d’infractions et l’amende moyenne.

The Chair: My second question is about the Aboriginal clause and changing it from “sustenance” to “fish for food.” I believe that is the change. Does that change bring about any discussions from First Nations? I understand you are saying that it refers to land claims agreements, but in the province I come from more than 200 bands do not have an agreement, although we are working hard to try to get them. I believe that is the most of any province in Canada. Does that change have any effect on First Nations that do not have land claims agreements?

Mr. Stringer: The definition provided, which was passed in Bill C-38, basically said, “Aboriginal with respect to fisheries includes food, social and ceremonial fisheries and subsistence fisheries.” The proposed change says, “Aboriginal with respect to fisheries includes food, social and ceremonial fisheries and anything else included in a land claim.” The reason we had the word “subsistence” in the previous version is that the word appears in land claims. Our proposal to change it to anything that appears in the land claim is to say that there may be other things in the future besides subsistence fisheries that may be included. We want to make sure that the protection provisions apply to food, social and ceremonial fisheries; and to anything else that is in a current or future land claim. That is why we used that language.

Senator Mitchell: Congratulations, Mr. Chair, on your first meeting as chair. I wish you had told me years ago that you cannot fight government because I have spent most of my adult life in opposition doing just that.

The Chair: Sometimes it takes longer.

Senator Mitchell: Whether you can win is another case, but you can sure fight.

These changes are in the context of many things that are heightening the urgency and intensity of people’s concerns with such changes. Yesterday, we had Mr. Justice Cohen present his study on the problems with sockeye salmon. He expressed grave concern over the way these fisheries changes have been going. That is quite powerful and telling. People who are concerned open this document and find that 99.7 per cent of all rivers in Canada are not listed for protection and 99.9 per cent of all lakes are not listed, or vice versa. Anyway, many are not listed. There is real intensity and concern. It is technical, and I will go at some of that.

Le président : Ma deuxième question porte sur la disposition relative à la pêche autochtone et le fait qu’on changera « à des fins de subsistance » pour « à des fins de consommation personnelle ». Je crois que c’est la modification. Cette modification a-t-elle suscité des commentaires de la part des Premières nations? Je comprends que vous dites que cela fait allusion aux accords sur une revendication territoriale, mais dans la province d’où je viens, plus de 200 bandes n’ont pas d’accord, même si nous nous évertuons à en obtenir. Je pense que c’est la plus importante parmi toutes les provinces au Canada. Est-ce que cette modification a une incidence sur les Premières nations qui n’ont pas conclu d’accord sur une revendication territoriale?

M. Stringer : Essentiellement, la définition fournie, qui a été adoptée dans le projet de loi C-38, indiquait qu’« autochtone » qualifie la pêche pratiquée à des fins de consommation personnelle ou de subsistance ou à des fins sociales ou cérémoniales. Selon la modification proposée, « autochtone » qualifie la pêche pratiquée à des fins de consommation personnelle, à des fins sociales ou cérémoniales et à des fins prévues dans un accord sur des revendications territoriales. La raison pour laquelle nous avons le mot « subsistance » dans la version précédente, c’est que le mot figure dans les accords sur des revendications territoriales. Notre proposition de modification visant à inclure « à des fins prévues dans un accord sur des revendications territoriales » permet d’indiquer que l’on pourrait inclure d’autres éléments dans l’avenir, outre la pêche pratiquée à des fins de subsistance. Nous voulons nous assurer que les dispositions relatives à la protection des pêches s’appliquent à la pêche pratiquée à des fins de consommation personnelle ou à des fins sociales ou cérémoniales ainsi qu’à des fins prévues dans un accord actuel ou futur sur des revendications territoriales. C’est pourquoi nous avons utilisé ce libellé.

Le sénateur Mitchell : Félicitations, monsieur le président, de cette première réunion en tant que président. J’aurais aimé que vous me disiez bien avant qu’il est impossible de se battre contre le gouvernement parce que j’ai justement passé la majeure partie de ma vie adulte à le faire, dans l’opposition.

Le président : Parfois, il faut plus de temps.

Le sénateur Mitchell : Gagner est une chose, mais on peut sûrement se battre.

Ces modifications surviennent dans le contexte de nombreux faits qui renforcent l’urgence et l’intensité des préoccupations des gens à l’égard de telles modifications. Hier, monsieur le juge Cohen a présenté son étude sur les problèmes liés au saumon rouge. Il s’est dit fort préoccupé du déroulement de ces modifications qui touchent les pêches. C’est très percutant et très révélateur. Les gens intéressés ouvrent ce document et constatent que 99,7 p. 100 des rivières au Canada ne sont pas inscrites sur la liste des rivières protégées, et 99,9 p. 100 des lacs ne sont pas inscrits sur la liste, ou vice-versa. Quoi qu’il en soit, beaucoup ne sont pas inscrits. C’est réellement urgent et préoccupant. La question est technique, et je vais l’effleurer.

There are at least a couple of places and maybe more where delegation seems to be afforded in these changes. One is delegation to municipalities and to provinces, which is not a new concept but is in here again, and delegations to third parties. Could you comment on that generally? I believe that is in parts of the Canadian Environmental Assessment Act. What assessment is made of a municipality's ability to deliver on the kinds of responsibilities that might be delegated? What other third parties are being contemplated when they use that term?

Mr. McCauley: In the context of the Canadian Environmental Assessment Act a number of tools are included to help manage duplication with the provinces in particular. Provisions in the bill allow for the delegation of the conduct of the assessment to third parties. It could be to a province or other body to carry out the assessment and meet the requirements of CEAA 2012 — essentially follow the process in the legislation. There are also provisions that allow for the substitution of a provincial process or a process under a land claim or self-governing agreement for the process in CEAA 2012. In such a case, the federal process stands down and the provincial process is carried out to satisfy the requirements of CEAA 2012 and to produce the information necessary to allow the decision maker to make a decision; in this case the minister to issue his decision statement.

Senator Mitchell: I thought that was already provided for.

Mr. McCauley: Yes, these changes do not affect those.

Senator Mitchell: Why are they being made? Of what consequence are they?

Mr. McCauley: It was an opportunity to align the original intention with the language in the legislation. In the three or four months we have had to implement the legislation, others have looked at the language and have suggested other ways to interpret what we have written; so this is to clarify the original intent.

Senator Mitchell: Clause 430 of the bill says that federal authorities will have to take action with respect to projects that are not designated — projects on federal lands — only to the extent of the components of a project that are actually on the land. That seems to say to me that if someone built a refinery — would we could do that and keep jobs in Canada — next to federal land, for example a navigable waterway, and it spilled all kinds of things into the waterway, but it was not actually on the land or only the garage for heavy equipment was on the land, would it mean that the government would have no responsibility whatsoever to check out the environmental implications of that?

Mr. McCauley: No, I do not think so. Using your case of a refinery, we have a designated physical activities regulation that specifies the kinds of projects to which the act is applied.

Ces modifications semblent ouvrir la porte à la possibilité de déléguer à quelques endroits au moins et peut-être plus. On peut déléguer, entre autres, des responsabilités aux municipalités et aux provinces, ce qui n'est pas nouveau, mais que l'on retrouve ici encore une fois, et on peut en déléguer à des tiers. J'aimerais connaître votre avis à cet égard, de façon générale. Je crois que cela fait partie de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. De quelle façon évalue-t-on la capacité d'une municipalité de s'acquitter des responsabilités qui pourraient être déléguées? Quels sont les autres tiers envisagés lorsque ce terme est utilisé?

M. McCauley : Dans le contexte de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, un certain nombre d'instruments sont inclus pour faciliter la double gestion avec les provinces en particulier. Dans le projet de loi, des dispositions prévoient la délégation de la conduite de l'évaluation à des tiers. Une province ou un autre organisme pourrait être chargé de l'évaluation et de la conformité avec les exigences de la LCEE de 2012 — essentiellement, le respect du processus prévu dans la loi. Il y a également des dispositions qui autorisent la substitution d'un processus provincial ou d'un processus aux termes d'une revendication territoriale ou d'une entente avec les bandes autochtones avec le processus prévu dans la LCEE de 2012. En pareil cas, le processus fédéral est suspendu, et le processus provincial est amorcé pour satisfaire aux exigences de la LCEE de 2012 et pour produire les renseignements requis afin de permettre au décideur de prendre une décision; dans ce cas, afin que le ministre fasse une déclaration.

Le sénateur Mitchell : Je pensais que cela était déjà prévu.

M. McCauley : Oui, ces modifications n'ont pas d'incidence sur ces dispositions.

Le sénateur Mitchell : Quelle est leur raison d'être? Leur incidence?

M. McCauley : C'était l'occasion d'harmoniser l'intention originale avec le libellé de la loi. Pendant les trois ou quatre mois où nous avons dû mettre en œuvre la loi, d'autres ont examiné le libellé et ont suggéré d'interpréter différemment ce que nous avons écrit; c'est pour préciser l'intention originale.

Le sénateur Mitchell : L'article 430 du projet de loi mentionne que les autorités fédérales devront prendre des mesures concernant les projets qui ne sont pas désignés — des projets sur le territoire domanial — seulement pour les composantes du projet réalisées sur le territoire domanial. Je crois comprendre que, si quelqu'un construit une raffinerie — nous pourrions le faire et garder des emplois au Canada — à côté d'un territoire domanial, par exemple une voie navigable, et que toutes sortes de choses sont déversées dans la voie navigable, mais, en réalité, pas sur le territoire ou que seulement le garage pour l'équipement lourd était situé sur le territoire, est-ce que cela voudrait dire que le gouvernement ne serait aucunement responsable de vérifier les effets environnementaux occasionnés?

M. McCauley : Non, je ne pense pas. En ce qui concerne votre exemple d'une raffinerie, nous avons un règlement désignant les activités concrètes qui précise les types de projet auxquels la loi

Refineries are a type of project on that list. Also, we are required to look at situations where impacts occur outside federal lands onto federal lands from those kinds of projects. In fact, we would be able to look at the situation where impacts from a designated project occur onto federal lands.

Senator Mitchell: With respect to the question of delegation, there is delegation under the navigation act. Is that true? How will you assess the ability of whomever you delegate to have the resources to manage that work?

Mr. Gorall: There are a couple of opportunities for communities or local authorities to interact with the minister with respect to the amendments that we are proposing. One is in the list of waterways that provides for a local authority to nominate a waterway that by regulation the government could add to that list.

The other way is for the minister to delegate his or her authorities under the act to a local authority if they can reach an agreement and the minister is satisfied that the authority has the resources and the intent to implement the act on behalf of the minister. I would add that the minister has the authority to delegate some of his or her authorities over to other bodies, for example another Crown agency. One could think of, say, a port. In that case, if an agreement is reached the authorities could be delegated to that authority.

Senator Mitchell: You wonder if the minister will be left with anything to do at all.

There was a time when a federal environmental assessment was triggered by virtue of something being assessed under the Navigable Waters Protection Act, and I think that was pretty much excluded so that a NWRA action or process does not trigger a review. It seems to me that you could be building a non-designated project that could affect fish habitat, even in the more limited way that the most recent changes ended up requiring. The non-designated project is on a non-listed navigable waterway and will affect fisheries or someone has a suspicion of that under the Fisheries Act. How would we trigger an environmental review of those fishery implications?

Mr. Stringer: In the case where it does not trigger the Canadian Environmental Assessment Act but impacts the fisheries, the Fisheries Act basically says that if there is impact on commercial recreation or Aboriginal fisheries, it requires an authorization under the Fisheries Act.

You would require an authorization from our minister under section 35, which we passed in June. It is the prohibition that basically says you cannot have any undertaking work or activity that causes harm to commercial recreation or Aboriginal fisheries, or the fish that supports such fisheries. Regardless of whether there is environmental assessment, they need authorization under the Fisheries Act if they cause serious harm to a commercial,

s'applique. Les raffineries sont un type de projet figurant sur cette liste. De même, nous sommes tenus d'examiner les situations où ces types de projet ont des effets à l'extérieur du territoire domanial et sur le territoire domanial. En fait, nous pourrions examiner la situation lorsqu'un projet désigné a des effets sur le territoire domanial.

Le sénateur Mitchell : À propos de la délégation, il y a délégation en vertu de la Loi sur la protection de la navigation. Est-ce vrai? De quelle façon allez-vous évaluer si celui à qui vous déléguez les responsabilités a les ressources pour gérer ces travaux?

M. Gorall : Les collectivités ou les autorités locales ont des occasions d'interagir avec le ministre concernant les modifications que nous proposons. Par exemple, dans la liste des voies navigables, on prévoit qu'une autorité locale peut nommer une voie navigable que le gouvernement pourrait ajouter à cette liste au moyen d'un règlement.

Ou encore, le ministre délègue à une autorité locale les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la loi s'ils parviennent à un accord et que le ministre est convaincu que l'autorité a les ressources voulues pour mettre en œuvre la loi au nom du ministre et qu'elle a l'intention de la faire. J'ajouterais que le ministre a le pouvoir de déléguer une partie de ses pouvoirs à d'autres organismes, par exemple un autre organisme de la Couronne. On pourrait penser, disons, à un port. Dans ce cas, si un accord est conclu, les pouvoirs pourraient être délégués à cette autorité.

Le sénateur Mitchell : C'est à se demander si le ministre aura encore des choses à faire.

À une certaine époque, une évaluation environnementale fédérale était déclenchée par des éléments qui devaient être évalués en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables; je pense que ces éléments ont été essentiellement exclus de sorte qu'une mesure ou un processus prévu dans la LPEN ne déclenche pas une évaluation. J'ai l'impression que vous pourriez réaliser un projet non désigné qui pourrait avoir une incidence sur l'habitat du poisson d'une façon plus restreinte encore que celle exigée par les modifications les plus récentes. Le projet non désigné est réalisé sur une voie navigable non énumérée et aura des effets sur les pêches, ou quelqu'un soupçonne que ce sera le cas, aux termes de la Loi sur les pêches. De quelle façon pourrions-nous déclencher une évaluation environnementale de ces effets sur les pêches?

M. Stringer : Si le projet ne relève pas de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, mais qu'il a une incidence sur les pêches, la Loi sur les pêches mentionne essentiellement que, s'il y a des répercussions sur la pêche commerciale, récréative ou autochtone, il faut obtenir une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches.

Vous devrez obtenir une autorisation de notre ministre en vertu de l'article 35, qui a été adopté en juin. Essentiellement, c'est l'interdiction qui indique que vous ne pouvez pas entreprendre des travaux ou une activité qui entraîne des dommages à la pêche commerciale, récréative ou autochtone ou à tout poisson dont dépend une telle pêche. Indépendamment de la réalisation d'une évaluation environnementale, il faut obtenir l'autorisation en

recreational or Aboriginal fishery. It may not necessarily be a full environmental assessment, but we would look at the fisheries aspect.

The Chair: Do you have a supplementary to that?

Senator Patterson: I do. With great respect to our deputy chair, he said in his first question that 99.7 per cent of waters are not protected.

Senator Mitchell: I said “not listed.”

Senator Patterson: You said listed? I thought you said protected.

Do I understand that the Navigable Waters Protection Act was really not about protection of waters but about protection of commercial navigation? It was properly named when it first was introduced as respecting bridges over navigable waters. A lot of people are confused that we are eroding our protection for water, whereas in fact it has always been about navigation, and there are protections of water relating to navigation under the common law. Is that correct, and was the act really wrongly named when it was called the Navigable Waters Protection Act?

Mr. Gorall: I certainly cannot speak to decisions made in 1882, but I would argue that most of what you said is pretty accurate. The one area I want to clarify that is commonly misunderstood is that the act, when it was created in 1882, was not created to protect navigation; it was actually created as a statutory exception to the common law. Bridges were being built over very busy waterways across the country and were starting to become a little bit of a conflict.

To clarify this, because the federal government has exclusive jurisdiction over shipping and navigation in the Constitution, it was the federal government that introduced an act that would allow some exceptions to interference with navigation. That is what the act does. The rest of what you have described is absolutely accurate. The issue we found was that if it was not called the Navigable Waters Protection Act, it does not create the concept of protecting the waters themselves in the minds of Canadians. I am not in a position to speak on behalf of other departments, but what we have been focusing on in 1882, and what we would like to continue to focus on, is allowing exceptions to the common law right of navigation to allow good projects to proceed. It is not about the environment or quality of drinking water; we are focused solely on navigation.

Senator Baker: I would like to congratulate the witnesses on their presentations and also to welcome you as the new chair of the committee. After having served for about a decade as the Minister of Energy for the Province of British Columbia, you are well-suited to be the chair of this committee.

vertu de la Loi sur les pêches si des dommages sérieux sont causés à une pêche commerciale, récréative ou autochtone. Ce n'est pas forcément une évaluation environnementale complète, mais on étudierait l'aspect touchant les pêches.

Le président : Avez-vous une question supplémentaire à ce sujet?

Le sénateur Patterson : J'en ai une. Avec tout le respect que je dois à notre vice-président, il a dit dans sa première question que 99,7 p. 100 des eaux ne sont pas protégées.

Le sénateur Mitchell : J'ai dit qu'elles « ne sont pas inscrites sur la liste ».

Le sénateur Patterson : Vous avez dit « pas inscrites »? Je pensais que vous aviez dit « pas protégées ».

Dois-je comprendre que la Loi sur la protection des voies navigables portait non pas réellement sur la protection des eaux, mais sur la protection de la navigation commerciale? Elle était correctement désignée lorsqu'elle a été présentée la première fois puisqu'elle concernait les ponts traversant des eaux navigables. Beaucoup de gens sont un peu perdus : ils pensent que nous fragilisons nos mesures de protection des eaux tandis que, en réalité, il a toujours été question de la navigation, et la common law prévoit des mesures de protection des eaux en ce qui concerne la navigation. Est-ce exact, et la loi a-t-elle réellement été mal désignée lorsqu'on l'a intitulée Loi sur la protection des eaux navigables?

M. Gorall : Je ne peux certainement pas me prononcer sur des décisions prises en 1882, mais j'affirmerais que la majeure partie de vos propos sont exacts. Je veux préciser un élément qui est généralement mal compris : quand la loi a été créée en 1882, elle ne l'a pas été pour protéger la navigation; en fait, elle a été créée comme une exception statutaire à la common law. Des ponts ont été érigés au-dessus de voies navigables très achalandées au pays, et ils ont commencé à créer des conflits.

Je précise : comme le gouvernement fédéral a la compétence exclusive à l'égard du transport maritime et de la navigation dans la Constitution, c'est lui qui a présenté une loi qui autoriserait des exceptions à un obstacle à la navigation. C'est ce que fait la loi. Le reste de ce que vous avez décrit est tout à fait exact. Le problème que nous avons constaté, c'était que, si elle n'était pas appelée la Loi sur la protection des voies navigables, elle ne renvoie pas à la notion de protection des eaux elles-mêmes dans l'esprit des Canadiens. Je ne suis pas en mesure de m'exprimer au nom d'autres ministères, mais ce sur quoi on avait mis l'accent en 1882, et que nous aimerions continuer à faire, c'est de permettre des exceptions au droit de navigation dans la common law afin que les projets intéressants puissent aller de l'avant. Cela n'a rien à voir avec l'environnement ou la qualité de l'eau potable; l'accent est mis uniquement sur la navigation.

Le sénateur Baker : J'aimerais féliciter les témoins de leur exposé et vous souhaiter la bienvenue également en tant que nouveau président du comité. Après avoir été ministre de l'Énergie de la province de la Colombie-Britannique pendant une dizaine d'années, vous étiez bien préparé pour présider notre comité.

You will notice that the supplementary questions have come from the former Premier of the Northwest Territories, Senator Patterson, and a former cabinet minister from the Yukon of several departments. Hopefully we can keep these senators in order in asking their supplementary questions. It is just because they have had to administer these subjects for so many years and they do add to the committee.

I have one main question, and it involves what is in every newspaper today in Canada from the judicial inquiry in British Columbia as to what happened to the salmon that have to migrate up rivers to spawn, their disappearance, and the expression from Judge Cohen about these particular amendments going through now.

I imagine Mr. Stringer probably spent a sleepless night trying to find the appropriate words to describe these amendments. However, we assure you that you are the messenger, and we are not going to attack the messenger. Let us just for one second look at the change that is made. Under the previous bill, Bill C-38, under General Prohibitions under the Fisheries Act, 26 and 27 of the act were eradicated, wiped out. The heading to section 26 is — and thinking about salmon going up rivers — “Main channel not to be obstructed.” Section 26, now taken out of the law, said:

One-third of the width of any river or stream and not less than two-thirds of the width of the main channel at low tide in every tidal stream shall be always left open, and no kind of net or other fishing apparatus, logs or any material of any kind shall be used or placed therein.

Now under this act that is being brought in, that section is being supplanted into 29(1)(b). It reads:

No person shall erect, use or maintain any seine, net, weir or other fishing appliance that . . . obstructs more than two thirds of the width of any river or stream or more than one third of the width of the main channel at low tide of any tidal stream.

What happened to the logs? What happened to the other materials that were identified here? Logs or any material of any kind shall be used or placed therein?

This is my main question. You have left out the logs and you have left out all of the other materials and you have replaced it just with fishing gear.

Mr. Stringer: The reason that these changes are proposed from the former Bill C-38 is to clarify that logs and dams and other barriers are addressed under section 35. The section 35 prohibition applies to any obstruction, including logs, dams and other barriers.

Vous remarquerez que les questions supplémentaires ont été posées par l'ancien premier ministre des Territoires du Nord-Ouest, le sénateur Patterson, et un ancien ministre de plusieurs ministères du Yukon. Avec un peu de chance, nous arriverons à maintenir l'ordre quand ces sénateurs poseront leurs questions supplémentaires. C'est simplement parce qu'ils ont eu à administrer ces sujets pendant de si nombreuses années et qu'ils complètent bien le comité.

J'ai une question principale, et elle porte sur tout ce que les journaux publient aujourd'hui au Canada à propos de l'enquête judiciaire en Colombie-Britannique sur ce qui est arrivé aux saumons qui doivent remonter les rivières pour frayer, sur leur disparition et sur les propos du juge Cohen concernant les modifications particulières qui sont actuellement étudiées.

J'imagine que M. Stringer a probablement passé une nuit blanche à essayer de trouver les mots appropriés pour décrire ces modifications. Toutefois, nous vous assurons que vous êtes le messenger, et nous n'allons pas tirer sur le messenger. Jetons un coup d'œil rapide sur la modification qui est faite. En vertu de l'ancien projet de loi, le projet de loi C-38, sous les interdictions générales en vertu de la Loi sur les pêches, les articles 26 et 27 de la loi ont été éliminés, supprimés. L'intitulé de l'article 26 est — et je pense qu'il s'agit du saumon qui remonte les rivières — « Ouverture permanente du chenal principal ». L'article 26, qui est maintenant enlevé de la loi, indiquait ce qui suit :

Un tiers de la largeur des cours d'eau et au moins les deux tiers à marée basse de la largeur du chenal principal des courants de marée doivent toujours être laissés libres; il est interdit d'y employer ou d'y placer des filets ou autres engins de pêche, des grumes de bois ou des matériaux de quelque nature que ce soit.

Maintenant, en vertu de la loi qui est présentée, ce paragraphe est remplacé par l'alinéa 29(1)b) :

Il est interdit de construire, d'utiliser ou de mouiller tout engin ou équipement de pêche tel que filet simple, filet-piège ou senne qui : [...] obstrue plus des deux tiers de la largeur d'un cours d'eau ou plus d'un tiers de la largeur à marée basse du chenal principal d'un courant de marée.

Qu'est-il arrivé aux grumes de bois? Qu'est-il arrivé aux autres matériaux qui étaient indiqués ici? Il est interdit d'y employer ou d'y placer des grumes de bois ou des matériaux de quelque nature que ce soit?

C'est ma question principale. Vous avez enlevé les grumes de bois et tous les autres matériaux, et vous les avez simplement remplacés par engin ou équipement de pêche.

M. Stringer : La raison pour laquelle ces modifications sont proposées par rapport à l'ancien projet de loi C-38, c'est pour préciser que les grumes de bois, les barrages et les autres obstacles sont visés à l'article 35. L'interdiction de l'article 35 s'applique à tout obstacle, y compris les grumes de bois et les barrages et toute autre chose faisant obstacle.

When that legislation came out in June, there was concern from some of the stakeholders who said, "Wait a second here, you have a prohibition under section 20 that says thou shalt not and no authorization scheme." We said the authorization scheme is section 35. We were hearing that is not clear.

We removed that section and then our fish managers said we absolutely need that section to ensure we will not have people putting a net across the river. Therefore, we moved it into this fish management section. However, the logs and any barrier or any obstacle are addressed under section 35, which says that you cannot cause serious harm to any commercial, recreational or Aboriginal fishery or any fish that supports such a fishery, unless authorized. That is the authorization scheme for dams, logs and other things. We wanted to ensure we had something specific in there for fish management and nets.

Senator Baker: However, it does not cover any fish not covered by those three distinct areas and the fish that live there.

Mr. Stringer: You are absolutely right; it is any commercial, recreational or Aboriginal fishery. The other thing is we were asked about the consequence of making this change. How many times have we used that section in the last 20 years? We have not used that section, except for the purpose of fisheries management. We were saying it is section 35 that applies anyway, and this just clarifies that.

Senator Baker: I can understand what you are saying. You put forward a logical explanation, but it still leaves vacant the possibility of completeness, as far as conservation is concerned, of species that are not specifically licensed for which a licence is sought.

My supplementary question to what you have said is this: I agree with you that the word "obstruction" under section 2 of the Fisheries Act is defined as "any slide, dam or other obstruction impeding the free passage of fish." However, under the section you have now introduced, it says "obstruction referred to in paragraph (1)(a) or (b)." What are those paragraphs? You have left out the logs and the other materials and you have replaced it only by fishing appliance.

Mr. Stringer: That is the purpose of that section. The obstruction items that are in the definition of "obstruction" in section 2 would be caught in section 35.

Senator Baker: Only for those specific species.

Mr. Stringer: The focus is on commercial recreation on Aboriginal fisheries, the fish that support those fisheries and serious harm to those fish, yes.

Senator Baker: That was excellently put, Mr. Stringer, and thank you for clarifying that.

Lorsque cette loi a été présentée en juin, des intervenants ont exprimé des préoccupations en disant : « Attendez un peu, vous avez une interdiction en vertu de l'article 20 qui stipule qu'il est interdit de faire telle chose et il n'y a pas de plan d'autorisation ». Nous avons dit que le plan d'autorisation, c'est l'article 35. Nous avons compris que ce n'est pas clair.

Nous avons supprimé cet article, et nos gestionnaires des pêches ont dit que nous avons absolument besoin de cet article pour nous assurer que des gens ne jeteront pas un filet dans la rivière. Par conséquent, nous l'avons déplacé dans cet article sur la gestion du poisson. Toutefois, les grumes de bois et les obstacles ou toute autre chose faisant obstacle sont visés à l'article 35, selon lequel il est interdit de causer des dommages sérieux à une pêche commerciale, récréative ou autochtone ou à tout poisson dont dépend une telle pêche, sauf autorisation. C'est le plan d'autorisation pour les barrages, les grumes de bois et les autres choses. Nous voulions nous assurer d'avoir des éléments précis dans le texte pour la gestion du poisson et les filets.

Le sénateur Baker : Toutefois, cela ne couvre pas les poissons qui ne sont pas visés par ces trois types de pêche et les poissons qui y vivent.

M. Stringer : Vous avez tout à fait raison; il s'agit de la pêche commerciale, récréative ou autochtone. Par ailleurs, on nous a demandé quelle serait l'incidence de cette modification. Combien de fois avons-nous eu recours à cet article au cours des 20 dernières années? Nous n'avons pas utilisé cet article, sauf pour la gestion des pêches. Ce que nous disions, c'est que l'article 35 s'applique de toute façon, et cela le précise, tout simplement.

Le sénateur Baker : Je peux comprendre ce que vous dites. Vous avancez une explication logique, mais cela laisse quand même la possibilité d'offrir une protection complète, sur le plan de la conservation, aux espèces qui ne sont pas précisément visées par une licence ou un permis, et pour lesquelles une licence ou un permis est demandé.

Voici ma question supplémentaire concernant ce que vous avez dit. Je conviens avec vous que le mot « obstacle » à l'article 2 de la Loi sur les pêches est défini de la façon suivante : « barrage, glissoire ou toute autre chose faisant obstacle au passage du poisson ». Toutefois, aux termes de l'article que vous présentez, il est indiqué « l'obstruction visée à l'alinéa 1a) ou b) ». Quels sont ces alinéas? Vous avez enlevé les grumes de bois et les autres matériaux et vous les avez remplacés seulement par « engin et équipement de pêche ».

M. Stringer : C'est le but de cet alinéa. Les éléments faisant obstacle qui font partie de la définition d'« obstacle » au paragraphe 2 seraient visés au paragraphe 35.

Le sénateur Baker : Seulement pour les espèces spécifiques.

M. Stringer : Oui, l'accent est mis sur la pêche commerciale, récréative et autochtone, le poisson dont dépend une telle pêche et les dommages sérieux à ces poissons.

Le sénateur Baker : C'était remarquablement bien dit, monsieur Stringer, et je vous remercie de l'avoir précisé.

Senator Lang: With respect to the question of the changes to the fisheries, I do think that the intentions of the department are valid with respect to bringing forward changes to clarify the fisheries and the act because in the past I do not think it is any secret that there was a lot of confusion. Subsequently, a lot of individuals having to comply with the Fisheries Act were not clear as to exactly how it affected them and what they had to do. That also goes for the navigable waters and this plethora of acts that apply to an individual organization that is trying to do something in a constructive way as far as their community is concerned.

I want to ask a number of questions. I want to go back to the Aboriginal fishery, and I want to get this clarified for the record.

During the hearings last year, there was some confusion as to whether the act the way it was written was going to bring into question how one applied to go into the commercial fishery, whether you were Aboriginal or non-Aboriginal. That, of course, brought concerns forward with respect to the question of managing the fisheries and who was responsible for them.

I just want to get it clarified for the record. Does this section, the way it is amended, clarify the act as it applies to the Aboriginal fishery and the commercial fishery so that there is no confusion and we do not get into a situation where all of a sudden, because of the way the law is written, we see further commercial ventures going into the fisheries for which they were not intended?

Mr. Stringer: I think it does. What I should say in addition is there are three definitions of note that relate to this in section 2. Recall we are seeking to provide protection to commercial, recreational and Aboriginal fisheries. "Commercial fishery" is defined as a fishery that is harvested under a licence associated with sale, barter or trade. "Recreational fishery" is defined in a way in which we wanted to ensure we are protecting commercial fisheries and recreational fisheries.

We know there are Aboriginal people and Aboriginal groups that fish as part of the commercial fishery. We also know that those two definitions do not pick up on everything we want to protect. We used the term "Aboriginal" with respect to fishing as we needed to pick up what is additional to commercial fishing and recreational fishing, regardless of whether it is done by Aboriginal groups or not. We had food, social and ceremonial fisheries. Then, the word "subsistence" caused confusion for some people in that it gives a certain focus. Our thought was it probably did not, but for purposes of clarity, we determined anything that is covered under a land claim; if there is a fishery identified under a land claim, that is something we want to protect. We do think it helps in that discussion in terms of clarity.

Le sénateur Lang : En ce qui concerne la question des modifications touchant les pêches, je pense que les intentions du ministère sont valables pour ce qui est de présenter des modifications visant à préciser les pêches et la loi parce que, dans le passé, je pense que ce n'est pas un secret, il y avait beaucoup de confusion. Par la suite, beaucoup de personnes devant se conformer à la Loi sur les pêches ne savaient pas exactement de quelle façon cela les touchait et ce qu'elles devaient faire. C'est la même chose pour les eaux navigables et cette pléthore de lois qui s'appliquent à une organisation individuelle qui tente de faire quelque chose de manière constructive pour sa collectivité.

Je veux poser un certain nombre de questions. Je veux revenir à la pêche autochtone, et je veux que cela soit précisé pour le compte rendu.

Au cours des témoignages l'année dernière, il régnait une certaine confusion : on se demandait si la façon dont la loi était libellée allait remettre en question la manière dont une personne avait présenté une demande relative à la pêche commerciale, qu'il s'agisse d'une personne autochtone ou non autochtone. Évidemment, cela a soulevé des préoccupations concernant la gestion des pêches et la personne qui en était responsable.

Je veux juste le préciser pour le compte rendu. Est-ce que cet article, comme il est modifié, clarifie la loi en ce qui concerne la pêche autochtone et la pêche commerciale de façon à ce qu'il n'y ait pas de confusion et à ce qu'elle ne crée pas une situation dans laquelle, tout à coup, à cause du libellé de la loi, nous voyons d'autres entreprises commerciales accéder aux pêches auxquelles elles ne se destinaient pas?

M. Stringer : Je pense que oui. Je devrais cependant ajouter que trois définitions méritent d'être soulignées en ce qui concerne l'article 2. N'oubliez pas que nous voulons assurer la protection de la pêche commerciale, récréative et autochtone. La « pêche commerciale » se définit comme la pêche pratiquée sous le régime d'un permis en vue de la vente, de l'échange ou du troc du poisson. La « pêche récréative » est définie d'une manière qui nous permet de nous assurer que nous protégeons la pêche commerciale et la pêche récréative.

Nous savons que des Autochtones et des groupes autochtones pêchent dans le cadre de la pêche commerciale. Nous savons également que ces deux définitions n'englobent pas tout ce que nous voulons protéger. Nous avons utilisé le terme « autochtone » en ce qui concerne la pêche, car nous devons préciser ce qui s'ajoute à la pêche commerciale et à la pêche récréative, indépendamment du fait qu'elle soit pratiquée par des groupes autochtones ou non. Nous avions la pêche pratiquée « à des fins de consommation personnelle », « à des fins sociales » et « à des fins cérémoniales ». Puis, le mot « subsistance » a semé la confusion chez certaines personnes parce qu'il donne une certaine orientation. Nous pensions que ce n'était probablement pas le cas, mais par souci de clarté, nous avons déterminé que c'était toute chose qui est assujettie à une entente de revendication territoriale; si une pêche est indiquée dans une entente de revendication territoriale, c'est quelque chose que nous voulons protéger. Nous pensons que c'est utile dans le présent débat, sur le plan de la clarté.

Senator Lang: I just want to get it clear. Therefore, the system in place prior to the amendments brought forward last year will basically be in place as it was before? There was some confusion with the way the act was going to be interpreted with the changes that were put in last time.

Mr. Stringer: I believe that this will assist in terms of resolving that.

Senator Lang: It gives those individuals in the commercial fishery some comfort. Is that correct?

Mr. Stringer: In my view, it should.

Senator Lang: I will move on to another area. That is a question about navigable waters. I personally think this is long overdue. I think your comments at the beginning, Mr. Gorall, were poignant in the fact that there has not been one complaint in three years with the changes that were made in 2009. If I am not mistaken, the sky would be falling, according to some senators around this table, if we went with those amendments.

I want to express a concern I have with navigable waters. I am from the Yukon. The Yukon River is under that schedule of 97 waterways. There is also the Stewart River, and it is almost as large as the Yukon River. I want to get it clear in my mind as to how this works.

If there is to be a major undertaking on that river and an individual builder contracts to put in a dam. Under what I read here, I believe the builder can apply to have that waterway put under the new act, the Navigation Protection Act.

What I do not understand is why does the province or territory not ask for that designation versus the builder? They are the ones who are ultimately responsible, from a regional point of view, for the overseeing of such construction and probably financing for part of that construction.

Mr. Gorall: I have a couple of points. First, you are right in the sense that a lot of the builders we deal with are provinces and municipalities, crossing streams and rivers throughout the country, obviously not just in the Yukon.

Let me take a step back. What we have done with many of these changes, we are putting the onus back onto the builders to take responsibility for something we think is appropriate. Provinces and municipalities and industry have told us for a long time that they understand how to construct and accommodate navigation, so let us do so without having needless paperwork and dealing with delays of upwards a year or two, sometimes even three years, to get a project done. We will accommodate the navigation.

In part, we are saying okay, when you are building, you must accommodate navigation. If you are in an unlisted waterway, you better build it correctly because if you do not, all the material we put on our website about how to build responsibly and how to not

Le sénateur Lang : Je veux juste que ce soit clair. Par conséquent, le système en place avant les modifications présentées l'année dernière sera essentiellement en place, comme il l'était auparavant? Une certaine confusion entourait la manière dont la loi allait être interprétée avec les modifications qui y ont été intégrées la dernière fois.

M. Stringer : Je crois que cela permettra de régler la question.

Le sénateur Lang : C'est rassurant pour ceux qui pratiquent la pêche commerciale, n'est-ce pas?

M. Stringer : À mon avis, cela devrait être le cas.

Le sénateur Lang : Je vais aborder un autre aspect. Il s'agit des eaux navigables. Personnellement, je pense qu'on l'attendait depuis longtemps. Vos observations au début, monsieur Gorall, étaient pertinentes parce qu'il n'y a eu aucune plainte en trois ans au sujet des modifications apportées en 2009. Si je ne m'abuse, des sénateurs ici présents pensent que le ciel nous tomberait sur la tête si nous allions de l'avant avec ces modifications.

Je veux vous faire part d'une préoccupation que j'ai au sujet des eaux navigables. Je viens du Yukon. Le fleuve Yukon figure dans la liste des 97 voies navigables. Il y a aussi la rivière Stewart, et elle est presque aussi grosse que le fleuve Yukon. Je veux clarifier dans mon esprit la façon dont cela fonctionne.

Supposons qu'il y a un projet d'envergure sur ce cours d'eau et qu'un entrepreneur individuel passe un contrat pour y ériger un barrage. D'après ce que j'ai lu, je crois que l'entrepreneur peut présenter une demande afin que cette voie soit assujettie à la nouvelle loi, la Loi sur la protection de la navigation.

Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi la province ou le territoire ne demande pas cette désignation par rapport au constructeur. Ce sont eux qui sont responsables, à l'échelle régionale, de la surveillance de la construction et probablement d'une partie du financement de la construction.

M. Gorall : J'ai deux ou trois points à soulever. D'abord, vous avez raison en ce sens que bon nombre des constructeurs auxquels nous avons affaire sont des provinces et des municipalités, qui veulent traverser des ruisseaux, des fleuves et des rivières partout au pays. Évidemment, cela ne touche pas seulement le Yukon.

Laissez-moi revenir en arrière. Bon nombre de ces changements visent à redonner aux constructeurs la responsabilité de quelque chose qui nous semble approprié. Les provinces, les municipalités et l'industrie nous disent depuis longtemps qu'elles savent comment construire et favoriser la navigation, alors encourageons-les à le faire sans paperasse inutile et sans délai de un ou deux ans, voire trois, avant qu'un projet soit mis en œuvre. Nous allons permettre la navigation.

Nous disons en partie que, si on construit, il faut permettre la navigation. S'il s'agit d'une voie navigable non énumérée dans la loi, on doit veiller à ce que la construction soit adéquate parce que tout ce que nous disons sur notre site Web à propos de la

impact navigation will be there not only for the builders but also for the folks who use the waterway. The users of the waterway will be aware of the common law and the impact on them as a boater or a user of that waterway if that builder builds a dam across that river you have described.

In that scenario of a dam that will significantly impede navigation on that river, if they cannot work that out and they cannot accommodate navigation through there, a court may consider having that dam torn down. I certainly cannot speak for a court; I am not a lawyer. It is in those scenarios that we have determined it is the onus of a builder to come into our regime, if they want to, and we will treat them as if that particular project were in a listed waterway and put all sorts of terms and conditions on that approval, as if it was on the St. Lawrence Seaway.

Senator Massicotte: On the same point, Mr. Gorall, from what I read in the act and the amendments to the act, let us say in that case you did not agree with the decision of the municipality, or even, as I understand, give authority under a certain section of the act to so construct, the minister still retains their right to say “I messed up, I was not involved, out with the ban, you must remove it.” Am I correct in saying that?

Mr. Gorall: Yes and no. There is a way that the minister could make a change. Say it is a private sector developer. I know that we are playing with hypotheticals here, but it is a private sector developer. The territory or the local community would have the ability to go in and get remedy under the court systems if that builder did not opt in. I would suggest that most of the legal counsel around that firm would be strongly urging that company to opt into our regime to give them protection from the common law. Under that scenario, if they did not opt in, the community — potentially the AG from the territory — could submit a case for public nuisance, or an individual could put in for blockage of the public right to navigation.

Senator Massicotte: When you say “opt in,” they ask for permission? Is that what you are saying?

Mr. Gorall: What I am clarifying is that the builder says, “I think that I will impede navigation. I believe that I am carrying a serious risk of impeding navigation, a common law risk or the risk of a public nuisance charge. I would prefer to go in, meet with Transport Canada officials and have them review the projects and apply whatever terms and conditions they want to reduce the risk that somebody would successfully bring me to court.”

Senator Massicotte: Let us say that they did that, and you gave authority. However, you learn, with experience, that you messed up; you should not have given that authority. You are saying that

construction responsable et des façons de ne pas empêcher la navigation s’adressera non seulement aux constructeurs, mais aussi aux utilisateurs de la voie navigable. Les plaisanciers et les autres utilisateurs de la voie navigable seront au courant de la common law et des conséquences sur eux si un promoteur construit un barrage sur un fleuve ou une rivière, comme dans votre exemple.

Dans le cas où un barrage empêcherait considérablement la navigation sur le fleuve ou la rivière, s’il n’y avait aucune solution qui permettait la navigation, un tribunal pourrait envisager la possibilité de faire détruire le barrage. Je ne peux certainement pas me prononcer au nom d’un tribunal; je ne suis pas avocat. Ce sont dans de telles circonstances que nous avons déterminé qu’il revient au constructeur d’adopter notre régime, s’il le désire, et nous traiterons le projet comme s’il touchait une voie navigable énumérée dans la loi et assortirons l’approbation de conditions, comme s’il s’agissait de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le sénateur Massicotte : En outre, monsieur Gorall, d’après ce que je vois dans la loi et ses modifications, disons que, si vous n’êtes pas d’accord avec la décision de la municipalité ou — d’après ce que je comprends — si vous permettez la construction en vertu d’une certaine disposition de la loi, le ministre pourra dire : « Je me suis trompé, je n’ai rien à voir là-dedans; levez l’interdiction, vous devez l’éliminer ». Ai-je raison?

M. Gorall : Oui et non. Le ministre pourrait apporter un changement. Disons qu’il s’agit d’un promoteur du secteur privé. Je sais que ce n’est qu’un scénario hypothétique, mais prenons l’exemple d’un promoteur du secteur privé. Le territoire ou la localité aurait la possibilité de recourir au tribunal, si le constructeur ne s’est pas prévalu du régime. Je crois que la plupart des conseillers juridiques recommanderaient fortement à l’entreprise de se prévaloir du régime afin qu’elle puisse bénéficier de la protection de la common law. Dans un tel scénario, si tel n’était pas le cas, la collectivité — peut-être le PG du territoire — pourrait tenter une action en nuisance publique ou une personne pourrait entamer une poursuite pour atteinte au droit du public à la navigation.

Le sénateur Massicotte : Lorsque vous dites « se prévaloir du régime », ils doivent demander la permission? C’est bien ce que vous dites?

M. Gorall : Ce que je veux dire, c’est que le constructeur aura le raisonnement suivant : « Je crois qu’il y a aura entrave à la navigation. Je crois qu’il y a un risque élevé d’obstacle à la navigation, de non-respect de la common law ou de poursuite pour nuisance publique. Je préférerais rencontrer des représentants de Transports Canada et leur demander de vérifier les projets et d’établir les conditions qui s’imposent pour réduire le risque de me retrouver devant les tribunaux. »

Le sénateur Massicotte : Disons que le constructeur a agi ainsi et que vous lui avez donné votre aval. Cependant, vous vous rendez compte plus tard que vous vous êtes trompé et que vous n’auriez pas dû le faire. Vous affirmez que vous avez toujours le

you still have the right to make amendments but that then it is like an expropriation, and you must pay compensation? Is that what you are saying?

Mr. Gorall: No, what I am suggesting is that the builder, in an unlisted waterway, is concerned about their impact on navigation.

Senator Massicotte: Let us say he opts in.

Mr. Gorall: Once that person has opted in, it is no different than if somebody is building a bridge across the St. Lawrence Seaway.

Senator Massicotte: You have authority to make amendments, but then you are financially responsible for the consequences I presume?

Ekaterina Ohandjanian, Legal Counsel, Transport Canada: You would have opted in because you are not in a listed waterway. The moment you opt in, what happens is that you are subject to the entire regime. If we want to go into the hypothetical situation where the minister has made an error in how the navigation impact assessment is made, there are authorities in this amendment package to allow the minister to go back in and rectify the situation. It is not a question of compensation. It is more a question of safety.

Senator Lang: I would like to go a bit further on this. I do not want to belabour it too long.

What is the definition of a builder, going back to the bridge or the dam? The Yukon Energy Corporation is the agency that has bid for that particular project. Are they classified as the builder, or is it the contractor?

Ms. Ohandjanian: The concept of builder is a colloquial term that we are using just to discuss the examples.

The “owner” is the definition used in the act, and that is broad enough to include anyone responsible for the work. As a result, your example of the Yukon Energy Corporation, would be subject to the act, as is the case with the municipality or the territory that ends up owning the infrastructure.

Senator Lang: Practically speaking, in any of these provinces or territories, the reality of it is that it will be the regional government or the municipality that, 99 per cent of the time, are the owners of these particular projects because they are generally in public waterways. It is not private development. Is that not correct when you look at it pragmatically?

Mr. Gorall: I do not want to assign a percentage, but clearly the majority of the applicants are governments or large industry.

Senator Lang: We can take some comfort that the regional governments will be involved in projects of this nature so that they will see the necessary guidelines to ensure that navigable waters will be protected in a practical manner. That is what I take your comment to mean.

droit d’apporter des modifications, mais que, dans de telles circonstances, c’est comme une expropriation, et il faut verser une indemnité? Est-ce que j’ai bien compris?

M. Gorall : Non. Je dis que, dans le cas d’une voie navigable non énumérée dans la loi, le constructeur se préoccupe des conséquences sur la navigation.

Le sénateur Massicotte : Disons qu’il se prévaut du régime.

M. Gorall : Une fois qu’il s’est prévalu du régime, le traitement est le même que dans le cas d’un promoteur qui veut construire un pont au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le sénateur Massicotte : Vous avez le pouvoir d’apporter des modifications, mais vous êtes également responsable financièrement des conséquences, je suppose?

Ekaterina Ohandjanian, conseillère juridique, Transports Canada : On aurait choisi d’adhérer au régime, parce que la voie navigable n’est pas énumérée dans la loi. Dès que le choix est fait, on est assujéti à l’ensemble du régime. Par exemple, dans le scénario hypothétique où le ministre a commis une erreur dans le cadre de l’évaluation de l’impact sur la navigation, ces modifications prévoient des pouvoirs qui permettront au ministre de revoir sa décision et de régler la situation. C’est une question non pas d’indemnité, mais de sécurité.

Le sénateur Lang : J’aimerais ajouter quelque chose, mais je ne veux pas m’y attarder trop longtemps.

Quelle est la définition de « constructeur », dans le cas d’un pont ou d’un barrage? La Yukon Energy Corporation est l’organisme qui a soumissionné pour ce projet. Est-ce que c’est elle, le constructeur ou s’agit-il de l’entrepreneur?

Mme Ohandjanian : Le terme « constructeur » est utilisé seulement aux fins des exemples.

« Propriétaire » est le terme utilisé dans la loi, et sa définition est assez large pour inclure toute entité responsable des travaux. Par conséquent, dans votre exemple, la Yukon Energy Corporation serait assujéti à la loi, comme c’est le cas de la municipalité ou du territoire à qui appartient l’infrastructure.

Le sénateur Lang : D’un point de vue pratique, dans l’ensemble des provinces et des territoires, dans 99 p. 100 des cas, c’est le gouvernement régional ou la municipalité qui est responsable de ces projets parce qu’ils touchent habituellement des voies navigables publiques. Cela ne relève pas du secteur privé. Est-ce bien le cas d’un point de vue pragmatique?

M. Gorall : Je ne veux pas donner de pourcentage, mais la majorité des demandeurs sont des gouvernements ou de grandes entreprises.

Le sénateur Lang : Nous pouvons nous réjouir du fait que les administrations régionales participeront à de tels projets et que, ainsi, elles connaîtront les lignes directrices nécessaires pour assurer la protection des voies navigables d’un point de vue pratique. C’est ce que je retiens de votre commentaire.

Mr. Gorall: We actually met with every single province and territory prior to introducing this bill. We discussed the waterways that were listed. I am certainly not in a position to speak for any individual province or territory. I will let them speak for themselves.

The reaction that we got was very supportive, not only of the list of waterways but also of the amendments that we are introducing, for the reasons that you have cited.

Senator Lang: I think that clarifies it, Mr. Chair.

The Chair: Further to that, I think there is an awful lot of large industry that will be applying for those permits, whether it is the oil and gas industry or the forest industry. They build temporary bridges, ice bridges and all kinds of things to actually get at resources, while provinces and territories do not constantly build roads or dams.

[Translation]

Senator Massicotte: I do not know much about this area, but Division 4 says that at low normal tide, no obstacle may exceed two-thirds of the navigable waters. I assume that you know about this and that the fish are smart enough to know that, if there are two-thirds, there is another third left, and it will connect with the other end of the river. Why two-thirds and not one-third?

Mr. Stringer: It is really a matter of history. This section is there and has said two-thirds since the 1920s. It has always been two-thirds. I think there is no magic explanation for why it is two-thirds. However the idea is that the fish should be able to find a way. So, the two-thirds is what we have had for close to 100 years, I think.

Senator Massicotte: No one has ever challenged this proportion?

Mr. Stringer: No, I do not think so.

Senator Massicotte: It was said that the navigable lakes, rivers and waterways were chosen based on traffic and using a scientific method. However, the newspapers may lead us to wonder whether it is a coincidence that the constituencies of certain members have a protection of up to 80 per cent. What was this determination based on and was it really scientific, with no political involvement?

[English]

Mr. Gorall: Thank you for the question. The approach that we took in creating the list of waterways was to find the proxy for the busiest waterways that are used across the country, and so we used the most up-to-date data that was available to us, primarily public data, including CHS, the Department of Fisheries and Oceans. Part of what they do is chart waterways. They have a various levels of charts of service, based on how much those charts are used and how actively navigated the waterways are. We

M. Gorall : Nous avons rencontré chaque province et chaque territoire avant le dépôt du projet de loi. Nous avons discuté des voies navigables énumérées. Évidemment, je ne suis pas en mesure de parler au nom d'une province ou d'un territoire. Je vais leur laisser l'occasion de le faire.

Nous avons reçu beaucoup d'appuis concernant non seulement la liste des voies navigables, mais aussi les modifications que nous proposons, pour les raisons que vous avez mentionnées.

Le sénateur Lang : Je crois que c'est clair maintenant, monsieur le président.

Le président : J'ajouterais que, selon moi, énormément de grandes entreprises chercheront à obtenir ces permis, que ce soit l'industrie pétrolière, gazière ou forestière. Elles construisent des ponts temporaires, des ponts de glace et toutes sortes de choses pour atteindre les ressources, tandis que les provinces et les territoires ne passent pas leur temps à construire des routes et des barrages.

[Français]

Le sénateur Massicotte : Je ne suis pas très connaissant dans ce domaine, mais à la Section 4, on dit « qu'à marée basse, tout obstacle ne doit pas excéder les deux tiers de l'eau navigable. » Je présume qu'on est très connaissant et que les poissons sont assez intelligents pour savoir que s'il y a deux tiers, il reste un tiers, il va aller rejoindre l'autre bout de la rivière. Pour quelle raison est-ce deux tiers et non un tiers?

M. Stringer : C'est vraiment une question d'histoire. Cet article est là et cela dit deux tiers depuis les années 1920. Cela a toujours été deux tiers. Je pense qu'il n'y a aucune explication magique pour dire que c'est deux tiers. Cependant, l'idée est que les poissons devraient être capables de trouver un moyen. Alors, les deux tiers, c'est ce que nous avons depuis à peu près 100 ans, je pense.

Le sénateur Massicotte : Personne n'a contesté cette proportion?

M. Stringer : Non, je pense que non.

Le sénateur Massicotte : Quand on indique qu'on a choisi les lacs, les rivières sur les eaux navigables, c'est basé sur la circulation et sur une méthode scientifique. Cependant, lorsqu'on lit les journaux, on peut se demander si c'est une coïncidence que certains comtés de certains députés sont dotés d'une protection à hauteur de 80 p. 100. Sur quelle base est-ce que cela a été déterminé et est-ce vraiment scientifique sans aucune implication politique?

[Traduction]

M. Gorall : Je vous remercie de votre question. Afin de dresser la liste des voies navigables, il fallait trouver le responsable des voies navigables les plus utilisées au pays; nous nous sommes donc fiés sur les données les plus à jour à notre disposition, surtout les données publiques, dont celles du SHC de Pêches et Océans Canada, dont le travail consiste notamment à cartographier les voies navigables. Le SHC dispose de diverses cartes de service, selon l'utilisation des cartes et la portée de la

used public data on chartered waterways across the country as an indicator. We looked at freight movement, which comes from Statistics Canada. We wanted to see how much freight was being moved up and down these various waterways, and we used a series of historical program data, including what we call navigation-related works.

An example of this would be, if there was a series of docks, marinas and boathouses as a type of work that we approved, as opposed to, say, a water pipeline or a hydro electric line — things that actually indicated a level of primarily recreational navigation traffic — then we weighted the waterways that way as well. Then there was some local knowledge that we included as well. We actually did some analysis with the officers in the field based on their experience dealing with which waterways are the busiest, and we had them all ranked. With that information, we created a list of waterways that compared across all of those various data sets. With a very data-driven, rigorous analysis, we produced a ranking of Canada's busiest waterways. According to the best available statistics that we have, we have listed the waterways that were the most heavily navigated across the country.

In that process, we went around the country. We met with provinces and territories and talked about the ones that we were proposing to put on that list and other waterways that might have been seen as prominent but that the data just did not demonstrate to be busy waterways. As I mentioned earlier, I am not going to speak for provinces and territories, but we were well received.

[Translation]

Senator Massicotte: The process you are describing makes me very happy, but there is no intervention of a political nature at any stage of its development. It is a totally scientific choice, based on actual facts. The bill illustrates the findings of this reasoning and no discretionary political opinion could influence the scientific results, is that correct?

[English]

Mr. Gorall: One, the bill is in front of Parliament now, of course, so there is a process to discuss. Two, it is very much a flexible document. It is not being embedded in the bill. It is a schedule to the act. There will be processes and regular reviews of that to add waterways.

[Translation]

Senator Massicotte: It has been totally scientific to date?

navigation sur les eaux. Nous avons utilisé les données publiques sur les voies navigables cartographiées du pays à titre d'indicateur. Nous avons également examiné le trafic des marchandises à l'aide des données de Statistique Canada. Nous voulions savoir dans quelle mesure les marchandises étaient transportées en aval et en amont sur ces voies navigables, et nous avons utilisé une série de données historiques de programme, dont celles concernant les travaux liés à la navigation.

Par exemple, s'il y avait une série de quais, de marinas et de remises à bateau, qui sont des types de constructions que nous approuvons, contrairement, disons, aux conduites d'eau et aux lignes hydroélectriques — choses qui supposent un certain niveau de navigation de plaisance —, nous examinions les voies navigables de cette façon aussi. Nous avons également pris en considération le savoir local. Nous avons mené une analyse auprès des agents sur le terrain afin de pouvoir savoir quelles sont les voies navigables les plus empruntées, selon leur expérience, et nous avons pu établir l'ordre des voies navigables les plus fréquentées. Forts de cette information, nous avons dressé une liste de voies navigables en fonction de tous ces ensembles de données. Grâce à une analyse rigoureuse fortement axée sur les données, nous avons dressé la liste des voies navigables les plus fréquentées au Canada. Nous avons utilisé les statistiques les plus fiables à notre disposition pour dresser la liste des voies navigables les plus utilisées au pays.

Dans le cadre de ce processus, nous sommes allés aux quatre coins du pays. Nous avons rencontré les provinces et les territoires et nous avons discuté des voies navigables que nous nous proposons d'ajouter à la liste des autres plans d'eau qui pouvaient sembler importants, mais qui n'étaient pas très fréquentés, selon les données. Comme je l'ai déjà mentionné, je ne me prononcerai pas au nom des provinces et des territoires, mais nous avons été bien reçus.

[Français]

Le sénateur Massicotte : Le processus que vous décrivez me satisfait beaucoup, mais il n'y a eu aucune intervention de nature politique à aucune étape de son élaboration. Il s'agit d'un choix totalement scientifique, basé sur des faits réels. Le projet de loi illustre la conclusion de ce raisonnement et aucune opinion discrétionnaire politique aurait pu influencer les résultats scientifiques, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Gorall : D'une part, le projet de loi est examiné au Parlement en ce moment, alors il y a évidemment matière à discussion. D'autre part, le document peut toujours être modifié. Il ne sera pas intégré au projet de loi. C'est une annexe de la loi. Des processus et des examens réguliers seront mis en place en vue d'ajouter des voies navigables.

[Français]

Le sénateur Massicotte : À ce jour, c'est totalement scientifique?

[English]

Mr. Gorall: One hundred per cent. I will give you an example.

Senator Massicotte: Thank you. That is what I was looking for. That is good; I am happy with the answer.

Senator Seidman: My questions have pretty much been covered by now. One of my questions concerned the criteria that you used to choose the bodies of water that fall under the new Navigation Protection Act, and you have just finished responding to that. Out of curiosity, how many bodies of water fall under the act now that you are using these new criteria?

Mr. Gorall: There are 161 listed waterways in the country. The focus on the numbers could distort the actual coverage of the waterways. Let me try to explain.

The vast majority of the waterways that we have been involved with, we will continue to be involved with. In fact, we will have more resources available to us to focus on those waterways. We will be able to monitor them more effectively than we have in the past. The Atlantic Ocean is an example of one listed waterway. Lake Muskoka is another example of a listed waterway. I would argue that those have very different distinctions and different geography around them, but those are two of the 161 waterways.

The Pacific Ocean is one of 161 waterways. If I showed you a map of Canada that colour coded all of the waterways that Transport Canada will continue to be actively regulating, the entire map would be filled with waterways.

The Trent-Severn Waterway is heavily used across the country. It actually connects two Great Lakes. We have had to break up all of those little lakes and rivers and streams for clarity in the bill, but they actually make one entity — the Trent-Severn Waterway — on which massive freight and recreational traffic takes place.

Senator Seidman: Mr. Gorall, I think you also said in your presentation that nothing in these amendments alters the roles and responsibilities of other federal departments and agencies or those of the provincial, territorial or municipal governments. That is a really important issue because the environmental protection laws are still in effect. Could you just elaborate on the details of this? I think it is important to recognize that particular fact.

Mr. Gorall: I think it is inappropriate for me to speak about other legislation. I would rather remind the committee that this Act is about navigation. It is about providing exceptions to the common law right of navigation. We allow builders to infringe on navigation a little bit. What we obviously do not want or intend to be involved with is the quality of the drinking water. It is the fisheries, the environmental protection. All of those other statutes are outside of the domain of this particular piece of legislation.

This raises a very good point. Historically, the act has been used to bring in agendas other than navigation. We have, in the past, had concerns about development. We have had concerns

[Traduction]

M. Gorall : Tout à fait. Je vais vous donner un exemple.

Le sénateur Massicotte : Merci. C'est ce que je voulais. C'est bon; la réponse me satisfait.

Le sénateur Seidman : On a assez bien répondu à mes questions, dont une concernait les critères que vous utilisez pour déterminer quels plans d'eau sont visés par la nouvelle Loi sur la protection des eaux navigables, et vous venez tout juste d'y répondre. Par curiosité, combien de plans d'eau sont maintenant visés par la loi, compte tenu des nouveaux critères?

M. Gorall : La liste compte 161 voies navigables au pays. Il y a toutefois une différence entre le nombre et la protection réelle des voies navigables. Laissez-moi vous expliquer.

Nous continuerons de nous pencher sur la grande majorité des voies navigables déjà visées. En fait, nous disposerons de plus de ressources pour le faire. Nous pourrions les surveiller de manière plus efficace que par le passé. À titre d'exemple, l'océan Atlantique figure dans la liste des voies navigables. Le lac Muskoka aussi. Je conviendrais que ce sont des plans d'eau très différents sur le plan de leurs caractéristiques et de leur géographie, mais ils font partie tous les deux des 161 voies navigables.

L'océan Pacifique fait aussi partie des 161 voies navigables. Si je vous montrais une carte du Canada sur laquelle étaient tracées en couleur toutes les voies navigables que Transports Canada continuera de protéger activement, la carte serait pleine.

La voie navigable Trent-Severn est une des plus fréquentées au pays, car elle relie deux des Grands Lacs. Nous avons dû le décomposer en petits lacs, petites rivières et ruisseaux pour être plus précis dans le cadre du projet de loi, mais il s'agit en fait d'une seule voie navigable, Trent-Severn, où circulent en masse les marchandises et les plaisanciers.

Le sénateur Seidman : Monsieur Gorall, je crois que vous avez également dit dans votre témoignage qu'aucune de ces modifications n'a une incidence sur les rôles et les responsabilités des autres ministères et organismes fédéraux ni des gouvernements provinciaux et territoriaux ou des municipalités. C'est une question très importante, car les lois sur la protection de l'environnement sont toujours en vigueur. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Je crois qu'il est important de reconnaître cette question.

M. Gorall : Je ne suis pas en mesure de vous parler d'autres lois. Je rappellerais au comité que la présente loi concerne la navigation. Le but est d'établir des exceptions au droit à la navigation assuré par la common law. Nous permettons aux constructeurs d'empiéter un peu sur le droit à la navigation. Évidemment, nous ne voulons pas nous mêler à la question de la qualité de l'eau potable. Cela relève des pêches et de la protection de l'environnement. Ces autres lois ne concernent pas le domaine d'application de la loi dont il est question ici.

Un très bon point est soulevé ici. Par le passé, la loi a été utilisée pour favoriser d'autres intérêts que ceux de la navigation. Nous nous sommes notamment préoccupés du développement.

about fisheries, and here is an interesting one for you. We have had concerns about neighbour disputes. Our officers are involved in neighbour disputes across the country. One of my favourite examples is these water slalom courses. You can set them up on a lake. They are basically buoys for a short period of time. The cottagers will take turns racing down it, and it is all very clearly marked. This is temporary work but requires us to be involved. Fine. We are involved in this waterway. We go through and review the proposed work. It is clearly marked. There is clearly navigation around it. In fact, these slalom courses are used for navigation.

The problem is that a lot of cottagers have been opposed to this. They do not like the sound of the speedboats going by, for example.

It becomes a dispute. It takes four, five or six months to approve a water slalom course. The view of the department is that it is probably not the best use of the country's tax base to spend it on neighbour disputes among cottagers.

Senator Seidman: I think it is helpful and important to remind ourselves that just because we are making these changes in that particular aspect of the law, it does not change anything in terms of the environmental requirements. That is all still there.

Mr. Gorall: That is right.

Senator Seidman: That is great.

You all talked about the process that you went through consulting municipal, provincial and territorial governments and other stakeholders. I would like each of you to give us a few very short lines about the kind of consultation process that you went through and the kind of cooperation that you can expect going forward with these changes.

Mr. Gorall: We did not have consultations on this bill because it was a private bill. We had what I would describe as rich discussions with provinces and territories. We did not talk to municipalities in advance of this bill being tabled. It was provinces and territories.

The department has, if you go back as far as 1980 and then to 1986-87, 1990, 1995 and 2004, tried to discuss the act, the restrictions of the act and the things that it requires builders to go through. One thing that we have heard is that there was a lack of common sense in some areas. The department has been advocating for changes of a substantive nature.

In 2008, the department came to the committee in Parliament and wanted an in-depth discussion and consultation with Canadians generally.

The economic crisis of 2008-09 took place, so instead of doing a more fulsome review at that time, we took what was determined to be the low hanging fruit. However, during that entire

Nous avons soulevé des préoccupations à l'égard de la pêche, et en voici une intéressante. Il a aussi été question de disputes de voisinage. Nos agents doivent composer avec des disputes de voisins d'un bout à l'autre du pays. Un de mes exemples préférés a trait aux parcours de slalom nautiques. On peut tracer un parcours sur un lac. Il s'agit essentiellement d'installer des bouées pendant une brève période. Les propriétaires de chalet font le parcours à tour de rôle, et le tracé est mis en évidence. C'est une activité temporaire, mais nous devons intervenir. D'accord. Nous sommes responsables de cette voie navigable. Nous nous y rendons et nous examinons le parcours. Il est clairement tracé. Il est évident que la navigation se poursuit autour du parcours. En fait, les parcours de slalom servent à la navigation.

Le problème, c'est que bon nombre de propriétaires de chalet s'y opposent. Ils n'aiment pas entendre le bruit des bateaux de course, par exemple.

C'est une source de conflit. L'approbation d'un parcours de slalom nautique peut prendre quatre, cinq ou six mois. Le ministère estime que le règlement de différends opposant des propriétaires de chalet n'est probablement pas la meilleure façon d'utiliser l'argent des contribuables.

Le sénateur Seidman : Je crois qu'il est utile et important de nous rappeler que ce n'est pas parce que nous modifions cet aspect de la loi que nous modifions aussi les exigences environnementales. Elles n'ont pas changé.

M. Gorall : C'est exact.

Le sénateur Seidman : Excellent.

Vous avez tous parlé de vos consultations auprès des municipalités, des gouvernements provinciaux et territoriaux et des autres intervenants. J'aimerais que vous nous expliquiez brièvement chacun à votre tour votre processus de consultation et la collaboration à laquelle vous vous attendez en proposant ces modifications.

M. Gorall : Nous n'avons pas mené de consultations, car il s'agit d'un projet de loi d'intérêt privé. Nous avons eu ce que je qualifierais de discussions enrichissantes avec les provinces et les territoires. Nous n'avons pas parlé aux municipalités avant le dépôt du projet de loi. Nous avons seulement abordé les provinces et les territoires.

En 1980 et ensuite en 1986-1987, 1990, 1995 et 2004, le ministère a tenté de mener des discussions sur la loi, ses restrictions et ses exigences à l'égard des constructeurs. Il a été mentionné entre autres que certains éléments manquaient de bon sens. Le ministère a demandé des changements considérables.

En 2008, le ministère s'est présenté devant le comité du Parlement et a demandé des discussions approfondies et des consultations générales auprès des Canadiens.

En raison de la crise économique de 2008-2009, au lieu d'effectuer un examen plus approfondi à ce moment-là, nous avons opté pour la solution de facilité. Toutefois, durant tout le

parliamentary process, both Senate and House committees had multiple people come in who were in support of or in some instances opposed to the amendments that we made in 2009. The foundation of our work today comes from that history.

Mr. Stringer: With respect to the Fisheries Act, there is a similar story in many ways. It was part of Bill C-38. There were no consultations on the specific Fisheries Act components. However, the fisheries protection regime that it creates was the subject of very substantive discussion with stakeholders and their views about needing to change this and focus on that. We had an Auditor General's report that made some comments. We had processes with the resource industry and development industry and with conservation groups; and we had discussions with the provinces and others. All of them were on what was then called "the habitat regime" that we now call "the fisheries protection regime."

The other thing I would note is that the Fisheries Act changes, in both Bill C-38 and Bill C-45, create an approach that requires some fleshing out, which will be done by regulation and by policy. That is where the substantive discussions will occur. We had discussions about what we would like to have and we have the legislation. Now, we will discuss how we will go forward; and regulations certainly require broader public engagement.

Steve Mongrain, Senior Policy Advisor, Policy Development Sector, Canadian Environmental Assessment Agency: With respect to the seven clauses in Bill C-45 that propose to amend the Canadian Environmental Assessment Act, we have been talking with project proponents, the provinces and stakeholders as we move forward in implementing the new legislation. It is in force. We have project regulations in force and others. Frankly, the bulk of the changes in the technical nature came primarily from comments from other federal departments, including the Department of Justice, for example, which noticed that the French language concordance in some sections was not precise, if you will. The language was not as precise as it could be.

More broadly, there series of consultations and studies and reports on the environmental assessment, including work done by this committee that fed into the development of what was in Bill C-38. With respect to the changes before you now and their technical nature, nothing formal was done, as consistent with what my colleague said.

Senator Ringuette: As you heard at the start of the meeting, I am new to this committee, so my questions may be a little naive, but I need to understand.

With respect to the 161 listed waterways, a project surrounding or on or under these waterways needs the minister's approval. Is that right?

processus parlementaire, les comités du Sénat et de la Chambre ont entendu de nombreux témoins qui appuyaient les modifications que nous avons apportées en 2009 ou qui s'y opposaient. Nos travaux d'aujourd'hui reposent sur cela.

M. Stringer : En ce qui concerne la Loi sur les pêches, les circonstances se ressemblent à de nombreux égards. Elles étaient visées par le projet de loi C-38. La Loi sur les pêches n'a fait l'objet d'aucune consultation. Cependant, le régime de protection des pêches qu'elle a permis de créer a fait l'objet d'importantes discussions avec les intervenants, qui ont donné leur opinion sur les éléments à changer et les éléments à favoriser. Le vérificateur général a formulé quelques commentaires à ce sujet dans un rapport. Nous avons établi des processus avec l'industrie des ressources, l'industrie du développement et des groupes de protection de l'environnement, et nous avons tenu des discussions avec les provinces et d'autres intervenants. Tous se sont penchés sur le « régime de l'habitat » que nous appelons maintenant le « régime de protection des pêches ».

J'ajouterais aussi que les modifications de la Loi sur les pêches dans le cadre des projets de loi C-38 et C-45 exigent des précisions et un certain étoffement, grâce à des dispositions réglementaires et des politiques. C'est à ce moment-là que des discussions se tiendront sur le fond. Nous nous sommes prononcés sur ce que nous souhaitons, et nous avons la loi. Maintenant, nous allons discuter des prochaines étapes, et le règlement exigera certainement de plus larges consultations publiques.

Steve Mongrain, conseiller principal en politiques, Secteur d'élaboration des politiques, Agence canadienne d'évaluation environnementale : En ce qui concerne les sept articles du projet de loi C-45 qui proposent la modification de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, nous avons discuté avec des responsables de projet, les provinces et les intervenants dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle loi. Elle est maintenant en vigueur. Nous avons un règlement concernant les projets et d'autres instruments. Honnêtement, la plupart des changements d'ordre technique découlent de commentaires d'autres ministères fédéraux, dont le ministère de la Justice, par exemple, qui a fait remarquer que la traduction française de certains articles n'était pas assez précise. Le libellé n'était pas aussi précis qu'il aurait pu l'être.

De manière plus générale, une multitude de consultations, d'études et de rapports sur l'évaluation environnementale, y compris les travaux du comité ont servi à l'élaboration du projet de loi C-38. Pour ce qui est des changements que vous examinez en ce moment et de leur technicité, rien d'officiel n'a été fait, comme l'a affirmé mon collègue.

Le sénateur Ringuette : Comme vous l'avez entendu au début de la séance, je suis nouvelle au comité, alors mes questions vous sembleront peut-être un peu naïves, mais je dois comprendre.

Pour qu'un projet puisse être réalisé sur une des 161 voies navigables énumérées dans la loi ou en dessous ou à proximité, il faut obtenir l'approbation du ministre. C'est bien cela?

Mr. Gorall: Well, yes and no. I will use an example. Let us say you have a dock that meets specific criteria that is listed in the minister's order. If you are on a listed waterway have that dock that meets those criteria, you do not have to come to Transport Canada officials. We are out of your hair.

Senator Ringuette: Okay. Let us say that you have a medium-sized project on that waterway.

Mr. Gorall: Let us say the dock that you want to build is on the Ottawa River. It goes beyond what we have described as minor works and minor waters because you want to build a bigger dock.

Senator Ringuette: There would be an environmental assessment done by your department in order for the minister to give approval.

Mr. Gorall: No.

Senator Ringuette: Is there no environmental assessment done with regard to the minister providing an approval?

Mr. McCauley: Maybe I can clarify that. With the changes that were made to the Canadian Environmental Assessment Act 2012, we have moved from a trigger-based system, which looked at whether there was a federal decision to require an environmental assessment, to a system that bases it on a list of designated projects that might impact areas of federal jurisdiction. If the project is listed in the regulations, then the agency would be responsible for completing the assessment.

Senator Ringuette: Would the construction of a bridge be a listed project?

Mr. McCauley: It is not in the regulations.

Senator Ringuette: Is it not?

Mr. McCauley: No.

Senator Ringuette: Let us say that the minister has granted a permit. Who supervises the construction to make sure that it is done according to the regulations and the law?

Mr. Gorall: By focusing on Canada's busiest waterways, and not dealing with —

Senator Ringuette: My specific question is: Once the minister gives the authority to proceed with a major project, who supervises the project?

Mr. Gorall: You are referring to supervising on navigable waterways.

Senator Ringuette: This is with regard to ensuring that the regulations and the law are abided by.

Mr. Gorall: Transport Canada officials would do that in a listed waterway.

Senator Ringuette: Your department supervises that.

M. Gorall : Eh bien, oui et non. Je vais vous donner un exemple. Disons que vous possédez un quai qui répond aux critères énoncés dans l'ordre du ministre. Si votre quai répond aux critères et qu'il se trouve sur une voie navigable énumérée dans la loi, vous n'avez pas besoin de consulter les représentants de Transports Canada. Vous n'avez pas à vous préoccuper de nous.

Le sénateur Ringuette : D'accord. Disons que vous menez un projet d'importance moyenne sur la même voie navigable.

M. Gorall : Disons que le quai que vous voulez construire est sur la rivière des Outaouais. Ce n'est pas ce que nous avons défini comme des ouvrages secondaires et des eaux secondaires parce que vous voulez construire un plus gros quai.

Le sénateur Ringuette : Votre ministère effectuerait une évaluation environnementale afin que le ministre puisse donner son approbation.

M. Gorall : Non.

Le sénateur Ringuette : Ne fait-on pas d'évaluation environnementale pour que le ministre puisse donner son approbation?

M. McCauley : Je peux peut-être répondre à la question. Grâce à des modifications apportées à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012, nous sommes passés d'un système d'intervention qui consistait à déterminer si une évaluation environnementale devait être exigée à l'échelle fédérale, à un système fondé sur une liste de projets désignés qui pourraient relever du gouvernement fédéral. Si le projet était énoncé dans le règlement, l'agence serait tenue d'effectuer l'évaluation.

Le sénateur Ringuette : La construction d'un pont fait-elle partie des projets visés?

M. McCauley : Ce n'est pas dans le règlement.

Le sénateur Ringuette : Ce n'est pas dans le règlement?

M. McCauley : Non.

Le sénateur Ringuette : Disons que le ministre a octroyé un permis. Qui surveille la construction pour qu'on puisse s'assurer qu'elle est faite conformément au règlement et à la loi?

M. Gorall : En se concentrant sur les voies navigables les plus fréquentées au Canada et en évitant de...

Le sénateur Ringuette : Pour être plus précise, ma question est : après que le ministre a donné son aval pour un grand projet, qui le surveille?

M. Gorall : Vous parlez de la surveillance sur les voies navigables.

Le sénateur Ringuette : Pour s'assurer que le règlement et la loi sont respectés.

M. Gorall : Les représentants de Transports Canada s'en chargeraient dans le cas des voies navigables énumérées dans la loi.

Le sénateur Ringuette : Votre ministère assure la surveillance.

Mr. Gorall: We will provide monitoring for sure. The point that I want to make, and I want to answer your question, is that in the past, we have not had the ability to do that as well as we have wanted to do it. By focusing our resources only on Canada's busiest waterways and not being involved in some of these neighbour disputes, we will have the resources available to us to do more of that type of monitoring. To supplement that, one of the things that we are introducing with these amendments is the ability for the first time to provide what we call administrative monetary penalties, AMPs, which are similar to penalties for fisheries.

Senator Ringuette: For instance, if the work is not done accordingly, is there a fine? Is there a penalty?

Mr. Gorall: Yes. There are all sorts of authorities under these amendments that the minister will have, including requiring a stop work order.

Senator Ringuette: What is the maximum fine?

Mr. Gorall: There are two different avenues. We currently have a maximum fine of \$50,000 per day as a penalty. It is significant. The problem we found with that particular provision is that the burden of proof is so high, we have never implemented it. It is an authority that we have never used, as far as anybody in the program is aware.

Senator Ringuette: Coming back to these specific amendments, you indicated that it was an opting in for the builders; and that opting in for the builders would put them under your supervision and the said fine instead of possible civil litigation by environmental groups or other entities that have not been treated accordingly. From my perspective, this opting-in provision removes civil litigation from builders, which is a somewhat good protection for the builders.

Mr. Gorall: It is what they have now. Currently, they are required to come to us, and we will do an assessment of their impact on navigation. If they are concerned that they will impede navigation and for the reasons you have just described they want that comfort, then they could opt into our regime, as I have described. If we do not introduce these amendments, they would still be in our regime and would not have a choice.

Senator Ringuette: You seem to indicate that the resources might not be there to effectively monitor an opting-in project. How will you manage efficiencies in that field? How many resources over the last year have you lost with regard to your potential monitoring of those licences for either a minor or major project from the minister? You need the resources in order to do this.

Mr. Gorall: You are right. This gets at the crux of the issue for us. Allow me to tell you this story, because I get a kick out of it.

There is a training camp in the Prairies — a military base — that is completely fenced in. The military applied to us because they wanted to get their engineers to build a bridge and then they wanted their engineers to demolish the bridge — all as part of

M. Gorall : Nous allons nous charger de la surveillance, bien sûr. Le point que je veux faire valoir — et je veux répondre à votre question — c'est que, par le passé, nous n'avions pas la capacité de le faire aussi bien que nous le voulions. En mettant l'accent sur les voies navigables les plus fréquentées au Canada et en évitant de régler une partie des différends entre voisins, nous aurons plus de ressources pour effectuer ce type de surveillance. En outre, ces modifications nous permettront pour la première fois d'imposer ce que nous appelons des sanctions administratives pécuniaires, des SAP, qui ressemblent aux pénalités infligées aux pêcheurs.

Le sénateur Ringuette : À titre d'exemple, si les travaux n'ont pas été faits de manière adéquate, y a-t-il une amende? Y a-t-il une pénalité?

M. Gorall : Oui. Ces modifications accordent au ministre une multitude de pouvoirs, dont le pouvoir d'émettre un ordre pour arrêter les travaux.

Le sénateur Ringuette : Y a-t-il une amende maximale?

M. Gorall : Il y a deux possibilités. Actuellement, la pénalité maximale est de 50 000 \$ par jour. C'est un montant important. Le problème de cette disposition, c'est que le fardeau de la preuve est si lourd que nous n'avons jamais eu recours à cette pénalité. Ce pouvoir ne s'est jamais concrétisé à la connaissance des responsables du programme.

Le sénateur Ringuette : Concernant ces modifications, vous avez indiqué que le choix revient aux constructeurs et que, s'ils choisissaient de se prévaloir du régime, ils seraient assujettis à votre surveillance et pourraient faire l'objet d'une amende au lieu d'une poursuite civile intentée par des groupes environnementaux ou d'autres entités qui n'ont pas été traitées correctement. Selon moi, ce choix permet aux constructeurs d'éviter les poursuites civiles, ce qui est une bonne protection pour eux.

M. Gorall : C'est ce qu'ils ont maintenant. Actuellement, ils doivent venir nous voir, et nous évaluerons leur impact sur la navigation. S'ils craignent d'empêcher la navigation et qu'ils veulent être rassurés pour les raisons que vous venez tout juste de mentionner, ils pourraient se prévaloir de notre régime. Sans ces modifications, ils seraient encore assujettis à notre régime et n'auraient pas le choix.

Le sénateur Ringuette : Vous semblez indiquer qu'il est possible que les ressources soient insuffisantes pour surveiller efficacement un projet dans le cadre du régime. Comment allez-vous assurer un suivi efficace? Au cours de la dernière année, combien avez-vous perdu de ressources qui assurent la surveillance des permis pour les petits et les grands projets approuvés par le ministre? Il vous faut des ressources pour réaliser cela.

M. Gorall : Vous avez raison. C'est le nœud du problème. Laissez-moi vous conter une histoire que j'adore raconter.

Il y a un camp d'entraînement dans les Prairies — une base militaire — qui est complètement clôturé. Les militaires ont fait appel à nous parce qu'ils voulaient que leurs ingénieurs construisent un pont et qu'ils le démolissent — tout ça dans le

their training. They had to wait for a couple of months for us to approve that project. Instead of us doing that kind of work, we will have more resources available to us to focus on things like the dam example that we heard about earlier.

Senator Ringuette: For the example you just gave of building and removing a bridge for training purposes, there will be a lot of activity. I am supposing there is a waterway. If you build a bridge, you should have as much of a reality scenario as possible. If you are not monitoring that, who will be?

Mr. Gorall: The DND bridge?

Senator Ringuette: DND will?

Mr. Gorall: Yes. I do not know the exact dimensions of the waterway, but it is completely on DND land. There is no public navigation on it that I am aware of.

Senator Ringuette: Environment is nowhere, and Transport Canada would be nowhere around the issue?

Mr. Gorall: Transport Canada would not be, but having said that I would not want to speak for other departments.

Senator Patterson: I am also a new kid on the block. I am very happy to be on this committee and looking forward to working with you all.

The Chair: We are happy to have you.

Senator Patterson: I want to thank Mr. Gorall for a very clear description of the Navigation Protection Act and of the waste of time and taxpayers' money that is directed to improving minor projects instead of focusing on the busiest waterways. The examples were enlightening, such as 90 docks on one Alberta lake, bridges on bike paths, guardrails on bridges and water slalom courses. It seems you have had armies of regulators causing significant delays with minor projects.

If the bill passes, is Transport Canada anticipating or budgeting for reduction of personnel in terms of enforcement with all this new focus on saving time and taxpayers' money?

Mr. Gorall: As I indicated, the department has known for some time that this act — it is 130 years old and starting to show its age — required some amendments. We have been advocating for some time that we would do an overhaul of the act, if appropriate. We take our marching orders from the government. The government has an interest in reducing regulations and has given us instructions that they want to balance the budget. As you know, every department is supposed to do everything it can to contribute to the deficit concerns.

cadre de leur instruction. Ils ont dû attendre quelques mois pour que nous approuvions ce projet. Plutôt que ce soit nous qui fassions ce type de travail, on disposera d'un plus grand nombre de ressources disponibles afin de se concentrer sur des choses comme l'exemple du barrage dont il a été question plus tôt.

Le sénateur Ringuette : En ce qui a trait à l'exemple que vous venez de donner sur la construction et l'enlèvement d'un pont à des fins d'instruction, il y aura beaucoup d'activité. Je suppose qu'il y a une voie navigable. Si vous construisez un pont, vous devriez avoir un scénario le plus réaliste possible. Si vous ne surveillez pas cela, qui le fera?

M. Gorall : Le pont du MDN?

Le sénateur Ringuette : Le MDN le fera?

M. Gorall : Oui. Je ne connais pas les dimensions exactes de la voie navigable, mais elle se trouve entièrement sur les terrains du MDN. Autant que je sache, il n'y a aucune navigation publique sur celle-ci.

Le sénateur Ringuette : Environnement Canada ne prend position nulle part, et Transports Canada ne se prononcerait aucunement sur la question?

M. Gorall : Transports Canada ne se prononcerait pas, mais, cela dit, je ne voudrais pas parler au nom d'autres ministères.

Le sénateur Patterson : Je suis également tout nouveau. Je suis très heureux de siéger au comité et je me réjouis à l'idée de travailler avec vous tous.

Le président : Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous.

Le sénateur Patterson : Je veux remercier M. Gorall, qui a décrit de façon très claire la Loi sur la protection des eaux navigables ainsi que la perte de temps et de l'argent des contribuables qui sont consacrés à l'amélioration de projets mineurs plutôt qu'aux voies navigables les plus achalandées. Les exemples étaient révélateurs, comme les 90 quais sur un lac de l'Alberta, les ponts sur des pistes cyclables, les rambardes sur des ponts et les parcours de slalom nautiques. Il semble que vous ayez fait face à une armée d'organismes de réglementation, ce qui a entraîné des retards importants dans les projets mineurs.

Si le projet de loi est adopté, est-ce que Transports Canada prévoit une réduction du personnel en ce qui concerne l'application de la loi vu cette toute nouvelle orientation visant à économiser du temps et l'argent des contribuables, ou est-ce qu'il la prévoit dans son budget?

M. Gorall : Comme je l'ai mentionné, le ministère sait depuis un certain temps que des modifications devaient être apportées à cette loi, qui date de 130 ans et qui commence à montrer des signes de désuétude. Nous avons fait valoir depuis un certain temps que nous ferions, au besoin, une refonte de la loi. Nous recevons nos ordres courants du gouvernement. Le gouvernement a tout intérêt à réduire les règlements et nous a indiqué qu'il voulait équilibrer le budget. Comme vous le savez, chaque ministère est censé faire tout en son pouvoir pour contribuer à la réduction du déficit.

Creating this bill addresses two issues for us. It allows us to focus our resources on the busiest waterways and not get involved in some of the examples I provided. It will reduce the regulatory burden on Canadians and dramatically reduce the backlog in applications. In a typical year, we roll over a couple of thousand applications that we do get to. These amendments will reduce costs for provinces and municipalities that will no longer have to come in and file paperwork.

In creating this regime, we are convinced that we will be able to focus on those busiest waterways and do the monitoring, as Senator Ringuette suggested, more effectively than in the past. At the same time, we will reduce the size of our footprint as a department. The extent that we are able to do it would be pure speculation on our part right now because the bill has to pass, we must introduce the new program and determine how many of the opt-ins will come in. We could estimate now, but I would be uncomfortable giving you a figure that I could defend down the road.

Senator Patterson: I believe you said with regard to the act that municipalities per se have not been consulted, but you have had discussions with the Federation of Canadian Municipalities on these amendments; is that correct? Is it correct that they were welcoming the proposed changes?

Mr. Gorall: Yes, absolutely. The example I used is that municipalities in Saskatchewan are responsible for 9,700 bridges and many of them cross navigable waters. They cannot repave one of those bridges without coming in for review from Transport Canada. They absolutely support us and more importantly, the work we are introducing — these amendments — builds on a body of work, requests and discussions we have had with stakeholders, clients, provinces, municipalities and territories for decades.

I think this committee, or subcommittee, had conversations with Saskatchewan regional municipalities as an example, or FCM. Absolutely, municipalities have been asking for this.

Senator Wallace: Mr. Gorall, in your opening statement you mentioned the aquaculture industry and the difficulties the act presents for it. I am from Atlantic Canada and the aquaculture industry in the Bay of Fundy is significant to the region. Could you expand on the difficulties the act presents for that industry as it is worded today, and how the change would presumably positively impact it?

Mr. Gorall: That is a good question. There are a couple of different elements to the issue with the aquaculture industry in the past. I will walk you through the biggest one. These are what the

La création de ce projet de loi règle deux problèmes pour nous. Cela nous permet de concentrer nos ressources sur les voies navigables les plus achalandées et de ne pas être concernés dans certains des exemples que j'ai mentionnés. Cela réduira le fardeau réglementaire qui incombe aux Canadiens et réduira de façon considérable l'arriéré de demandes. Au cours d'une année normale, nous reportons deux ou trois mille demandes que nous étudions. Ces modifications permettront de réduire les coûts des provinces et des municipalités, qui n'auront plus à embaucher du personnel pour traiter les documents.

En créant ce régime, nous sommes convaincus que nous pourrions nous concentrer sur les voies navigables les plus achalandées et effectuer la surveillance, comme l'a suggéré le sénateur Ringuette, de manière plus efficace que par le passé. Parallèlement, nous réduirons la taille de notre empreinte écologique en tant que ministère. Que d'affirmer la mesure dans laquelle nous pouvons y parvenir serait, actuellement, une pure spéculation de notre part puisque le projet de loi doit être adopté. Nous devons présenter le nouveau programme et déterminer combien de gens y donneront leur aval. Je pourrais vous fournir une estimation maintenant, mais je ne serais pas à l'aise de vous donner un chiffre que je pourrais devoir justifier plus tard.

Le sénateur Patterson : Je crois que vous avez indiqué, en ce qui a trait à la loi, que les municipalités en soi n'ont pas été consultées, mais que vous aviez engagé des discussions avec la Fédération canadienne des municipalités concernant ces modifications; est-ce exact? Est-ce exact de dire qu'elles accueilleraient les changements proposés?

M. Gorall : Oui, absolument. L'exemple que j'ai utilisé, c'est que les municipalités de la Saskatchewan sont responsables de 9 700 ponts, et bon nombre de ces ponts traversent des voies navigables. Elles ne peuvent pas réasphalter un de ces ponts sans demander un examen de Transports Canada. Elles nous appuient entièrement, et, surtout, l'ouvrage que nous présentons — ces modifications — s'appuie sur un ensemble de documents, de demandes et de discussions que nous avons eues avec des intervenants, des clients, des provinces, des municipalités et des territoires depuis des décennies.

Je crois que le comité, ou sous-comité, a eu, par exemple, des conversations avec des municipalités régionales de la Saskatchewan ou la FCM. Oui, absolument, c'est ce que les municipalités demandent.

Le sénateur Wallace : Monsieur Gorall, dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de l'industrie de l'aquaculture et des problèmes que la loi pose pour celle-ci. Je viens de la région de l'Atlantique, et l'industrie de l'aquaculture dans la baie de Fundy est importante pour la région. Pourriez-vous en dire davantage sur les difficultés que la loi, dans sa version actuelle, occasionne pour cette industrie, et en quoi le changement est censé influencer de manière positive sur elle?

M. Gorall : C'est une bonne question. Il y a deux ou trois différents aspects du problème qui touchaient l'industrie de l'aquaculture. Je vais passer en revue le plus important. C'est ce

office refers to as dynamic works. It is not like they build a bridge; they actually put these cages in the water and they can move around. They need to be shifted around. Unfortunately, some of them are not well attended. It is a new industry that is starting to mature, but some of them can pull the cages down because of the weight of the fish or whatever harvest is inside. You can pull the buoys down so it becomes a danger to navigation. Sometimes they want to move the cages around for better position or add a couple of cages. They cannot do any of that without a new approval from us because of the way the act is written.

We propose introducing a pretty unique provision that we refer to as contiguous zones. We plan on creating an approval for an aquaculture work that says as long as you stay within this navigation footprint and it is well marked, you can do whatever you want. You can move, add or subtract without coming to see us; just stay within the envelope. If something changes and has an impact on navigation, there is now a new duty on that owner to let us know. We are not necessarily going to have to go out there and check aquaculture sites after a storm, for example.

There is another area that will be part of the overall plan, which is financing for aquaculture. As it is fairly new, lenders are a little risk averse. Being able to access financing is difficult because Transport Canada currently requires a five-year maximum limit on any aquaculture approval. After five years you must come back, even if you operate perfectly. It causes a problem with lenders because you have a government permit for five years and you want to borrow money for 10 years; they are uncomfortable. We hope to give them greater flexibility and help to secure financing easier.

Senator Wallace: With that increased flexibility within your department, within the area you cover being navigable waters, would you work in concert with the Department of the Environment because there are environmental issues obviously around the aquaculture industry as well? Are you working hand in glove with the environmental department?

Mr. Gorall: Again, I do not want to speak on behalf of another federal department. I will allow my colleagues to address that. We are concerned about the actual permit that we give for navigation.

Senator Wallace: Is there any comment on the environmental element?

que le bureau appelle les ouvrages dynamiques. Ce n'est pas comme s'ils construisaient un pont; ils plongent véritablement ces casiers dans l'eau, qui peuvent être déplacés. Il faut les déplacer. Malheureusement, certains d'entre eux ne sont pas bien entretenus. Il s'agit d'une nouvelle industrie qui commence à prendre de l'expérience, mais certains d'entre eux peuvent tirer les casiers vers le fond en raison du poids du poisson ou de la prise, quelle qu'elle soit. Vous pouvez tirer les bouées vers le fond, et, ainsi, elles présentent un danger pour la navigation. Parfois, ils veulent déplacer les casiers afin de mieux les positionner ou d'en ajouter deux ou trois autres. Ils ne peuvent rien faire de tout cela sans une nouvelle approbation de notre part étant donné la façon dont est rédigée la loi.

Nous proposons de présenter une disposition assez singulière concernant ce que nous appelons les « zones adjacentes ». Nous prévoyons créer une approbation pour un ouvrage d'aquaculture dans laquelle il est indiqué que, tant que vous n'entravez pas davantage la navigation et que votre empreinte est nettement délimitée, vous pouvez faire tout ce que vous voulez. Vous pouvez déplacer, ajouter ou enlever des ouvrages sans nous en faire part; il suffit de rester à l'intérieur des limites. S'il y a des changements et que cela a une incidence sur la navigation, le propriétaire a désormais le devoir de nous en aviser. Nous ne serons pas nécessairement tenus de nous rendre sur place et d'examiner les sites d'aquaculture après une tempête, par exemple.

Le plan global comportera un autre élément, c'est-à-dire le financement de l'aquaculture. Comme cela est relativement nouveau, les bailleurs de fonds sont un peu craintifs. Il est difficile d'obtenir du financement parce que Transports Canada impose actuellement une limite maximale de cinq ans pour toute approbation relative à l'aquaculture. Après cinq ans, vous devez revenir, même si vous avez mené vos activités de façon irréprochable. Cela pose problème en ce qui a trait aux bailleurs de fonds, puisque vous détenez un permis de cinq ans du gouvernement et que vous voulez emprunter de l'argent pour 10 ans; ils ne sont pas à l'aise. Nous souhaitons leur donner une plus grande marge de manœuvre et les aider à obtenir du financement plus facilement.

Le sénateur Wallace : Compte tenu de cette plus grande marge de manœuvre au sein de votre ministère, dans votre domaine, c'est-à-dire les voies navigables, travailleriez-vous de concert avec le ministère de l'Environnement étant donné qu'il y a, évidemment, des enjeux environnementaux reliés à l'industrie de l'aquaculture également? Travaillez-vous en collaboration avec le ministère de l'Environnement?

M. Gorall : Je le répète, je ne veux pas parler au nom d'un autre ministère fédéral. Je vais laisser mes collègues répondre à la question. Ce qui nous préoccupe, c'est le permis que nous accordons pour la navigation.

Le sénateur Wallace : Avez-vous des commentaires à formuler au sujet de l'aspect environnemental?

Mr. Stringer: We do each have our areas of responsibility. We do work together. We do connect and ensure that we know what one another is doing. The overall objective of responsible resource development is one project, one review, connected as much as possible and streamlined as much as possible, so we work together.

As my colleagues pointed out, we all have a specific responsibility. In our case, with aquaculture, that is the impact on the fishery. In their case it is as my colleague described, but we do stay connected in terms of making sure that we know what one another are doing.

Senator Brown: One of you mentioned the Shuswap Lake system in B.C. That is an important area and has a salmon run every year in the Adams River, I believe, and every fourth year it has a very strong run of salmon.

Also, I believe that five lakes are connected to the Shuswap system. One of them is there is Mara Lake, which intersects Highway 1, and is only about 12 miles long. Every second or third year it has a rather major amount of snowfall and because it is forested on all sides there is a lot of deadfall that comes into that lake in particular.

Do you supervise any of the attempts to trying to make the river navigable again? I have seen the lake when it was almost covered with deadfall. I wonder who is responsible for that. Do you provide any oversight to make sure it is cleaned up?

Mr. Gorall: If I understand the question correctly, there is a series of natural occurrences, the deadfall that goes in, and it can impede navigation potentially and who is responsible for that.

This is not an area that we would be involved with. I presume that lake is in the schedule to the waterways. It is not an area in which we would be regulating. If someone was building in that waterway, they would have to come in and see us, but for the natural occurrences, no.

Senator Brown: Are you saying it does not come under page 334? It talks about environmental acts and whether or not the federal authority can exercise a power to perform a duty or function conferred under any act of Parliament other than this act, Could it permit a physical activity to be carried out in whole or in part? Do you have any interest at all in making sure that it is cleaned up?

Mr. Gorall: No, we would not be involved in dealing with that sort of naturally created obstacle to obstructions. For example, if a tree fell across a river, it would be unlikely that you would find TC officials in there with a chainsaw digging that out.

Senator Brown: Do you know how that is cleaned up every year?

M. Stringer : Nous avons chacun nos domaines de responsabilité. Oui, nous travaillons ensemble. Nous communiquons et nous assurons de savoir ce que l'autre fait. L'objectif global de l'exploitation responsable des ressources est d'effectuer un seul examen pour chaque projet, qu'il faut rationaliser et intégrer le plus possible, et c'est pourquoi nous travaillons ensemble.

Comme l'ont fait remarquer mes collègues, nous avons tous une responsabilité en particulier. Dans notre cas, en ce qui a trait à l'aquaculture, il s'agit de l'impact sur les pêches. Dans leur cas, c'est comme l'a décrit mon collègue, mais nous restons en contact afin de s'assurer de savoir ce que l'autre fait.

Le sénateur Brown : Il y en a un parmi vous qui a parlé du système du lac Shuswap, en Colombie-Britannique. C'est un secteur important, et il y a une migration anadrome des saumons chaque année dans la rivière Adams, je crois, et, tous les quatre ans, il y a une très forte migration des saumons.

Je crois aussi savoir qu'il y a cinq lacs liés au système Shuswap. L'un d'eux est le lac Mara, qui croise la route 1 et qui n'a qu'environ 12 milles de longueur. Tous les deux ou trois ans, il y a une accumulation de neige plutôt importante, et puisque ce lac est entouré de forêt, il y a beaucoup d'arbres morts sur l'eau.

Supervisez-vous toutes les tentatives visant à rendre la rivière à nouveau navigable? J'ai vu le lac lorsqu'il était presque entièrement recouvert d'arbres morts. Je me demande qui est responsable de cela. Effectuez-vous une surveillance pour vous assurer qu'il est nettoyé?

M. Gorall : Si j'ai bien compris votre question, il y a une série de phénomènes naturels, notamment les arbres morts qui s'y trouvent, et cela peut nuire à la navigation, et vous voulez savoir qui en est responsable.

Ce n'est pas un domaine qui relève de nous. Je suppose que ce lac donne accès aux voies navigables. Ce n'est pas un secteur que nous réglerions. Si quelqu'un devait construire quelque chose sur la voie navigable, il aurait à venir nous voir, mais en ce qui a trait aux phénomènes naturels, cela ne nous concerne pas.

Le sénateur Brown : Ce que vous dites, c'est que cela n'est pas couvert à la page 334? Il est question des lois environnementales et de déterminer si l'autorité fédérale peut exercer les attributions qui lui sont conférées sous le régime d'une loi du Parlement autre que cette loi. Pourrait-elle permettre qu'une activité concrète soit réalisée en totalité ou en partie? Avez-vous un quelconque intérêt à veiller à ce que le lac soit nettoyé?

M. Gorall : Non. On ne participerait pas à la gestion de ce type d'obstacle ou d'obstruction créé de manière naturelle. Par exemple, si un arbre devait tomber en travers d'une rivière, il serait peu probable que vous trouviez des employés de TC sur place en train de le sortir à l'aide d'une scie à chaîne.

Le sénateur Brown : Savez-vous de quelle façon le nettoyage s'effectue chaque année?

Mr. Gorall: I do not. I suspect it is probably not dissimilar to what community groups do. The water keepers associations play an important role. If you go down the Rideau Canal you can see the NCC folks out on their boats cleaning these things up, but it is not Transport Canada officials who would be out doing that.

I could certainly endeavour to get some research from some of the officers in the field and provide some options in that instance.

Senator Brown: I would be interested. It is not something that people would be out there with their boats to clean up. I have seen half of Mara Lake covered with perhaps 200 yards of logs that have floated in naturally because there is so much deadfall. It seems to cut into the narrows that go underneath the bridge at the intersection of Highway 1.

Mr. Gorall: If it is the committee's wishes, I would be happy to get back with some additional information on that.

Senator Brown: Salmon Arm has a logging system. They are the only ones allowed to float logs in the Shuswap system, but they cannot use deadfall.

The Chair: We will go to our second round. We have not quite 15 minutes left and there are four senators on the second round. I will ask you to make your questions succinct so we can get to all four questioners.

Senator Mitchell: I notice on the list of lakes you have Okanagan and Mara, but you do not have Kalamalka; in Alberta you have Pigeon but you do not have Sylvan or Wabamun, which would be very similar lakes. Why is that?

Mr. Gorall: It is very difficult for me to speak about specific waterways. The issue for us is we use the data sets that I have described for you and, in going through that process, it included local knowledge based on the busiest waterways. There are lots of waterways that may have traffic on them, which may seem extremely busy. However, from the most up-to-date statistics that are available to us, it just did not show up.

Senator Mitchell: Unfortunately, Pigeon Lake is practically not usable for a good part of the summer because of the algae bloom that is very toxic. Sylvan Lake, on the other hand, is crystal clear and any time I have been on it there are lots of boats. Perhaps you could get back to us on that.

Speaking of Wabamun, I noticed in your opening comments you said that in the last three years you approved 80 docks in Lake Wabamun, but I thought all of that was taken care of by the minor works changes in 2009. Why would you still be doing dock approvals?

M. Gorall : Je ne le sais pas. J'imagine que ce n'est probablement pas différent de ce que les groupes communautaires font. Les associations de gardiens de l'eau jouent un rôle important. Si vous descendez le canal Rideau, vous pouvez apercevoir les gens de la CCN dans leurs bateaux en train de procéder au nettoyage, mais ce ne sont pas les fonctionnaires de Transports Canada qui seraient là en train de faire ça.

Je pourrais certainement tenter d'obtenir certaines recherches auprès d'agents dans ce domaine et de fournir certaines options à cet égard.

Le sénateur Brown : Cela m'intéresserait. Les gens n'iront pas sur un lac avec leur bateau pour nettoyer. J'ai vu la moitié du lac Mara couverte d'environ 200 verges de grumes qui flottaient de manière naturelle en raison de l'énorme quantité d'arbres morts. Les grumes ont l'air de se bousculer dans les travées étroites du pont, au croisement de la route 1.

M. Gorall : Si les membres du comité le veulent bien, je reviendrais volontiers avec d'autres informations à ce sujet.

Le sénateur Brown : Salmon Arm dispose d'un système de débardage. C'est la seule à pouvoir faire flotter les grumes jusqu'au système Shuswap, mais elle ne peut pas utiliser les arbres morts.

Le président : Nous allons passer à notre deuxième série de questions. Il nous reste un peu moins de 15 minutes, et il y a quatre sénateurs dans la deuxième série. Je vous demanderais de poser des questions brèves afin que nous puissions entendre les quatre intervenants.

Le sénateur Mitchell : Je constate que, sur la liste des lacs, vous avez indiqué Okanagan et Mara, mais non Kalamalka; en Alberta, il y a Pigeon, mais Sylvan et Wabamun ne sont pas là, et ce sont des lacs très semblables. Pourquoi?

M. Gorall : C'est très difficile pour moi de parler de voies navigables en particulier. Le problème, pour nous, c'est que nous utilisons les ensembles de données que je vous ai décrits, et, au cours de ce processus, nous avons pris en considération les connaissances locales concernant les voies navigables les plus fréquentées. Il y a énormément de voies navigables sur lesquelles on peut naviguer et qui peuvent sembler extrêmement achalandées. Cependant, cela ne figurait tout simplement pas dans les toutes dernières statistiques disponibles.

Le sénateur Mitchell : Malheureusement, le lac Pigeon est pratiquement inutilisable pendant une bonne partie de l'été en raison de l'algue bleue, qui est très toxique. Par contre, les eaux du lac Sylvan sont cristallines, et, chaque fois que j'y vais, il y a beaucoup de bateaux. Vous pourriez peut-être nous répondre plus tard.

Quant à Wabamun, j'ai remarqué dans votre déclaration préliminaire que vous avez dit que, au cours des trois dernières années, vous avez approuvé 80 quais sur ce lac, mais je croyais que tout cela avait été réglé dans le cadre des changements mineurs apportés aux ouvrages en 2009. Comment se fait-il que vous approuviez encore des quais?

Mr. Gorall: Thank you for that question. We asked the same, trying to understand what is it about this lake that requires this. I have an aerial photo looking down at the lake and you see that it is a perfectly shaped oval. Much of the shoreline is actually very shallow and from the aerial photo you can see that its colour goes from a tan to a dark blue. They have to go beyond what our regulations require to build a dock to get out to a lake for boating.

Senator Mitchell: That is because the water is receding. I know; I go to that lake frequently.

Mr. Gorall: It looks like a beautiful lake, but it still requires that we go in and actually review and approve every single one of those.

This gets to another point. One of the things we noticed is a series of outliers when we are going through our data and we ask what that is about. One of questions we asked ourselves — and you find this typically on cottages — is why some cottages have a tremendous number of applications and some do not. We have come to realize after talking to some of the local officials and the people on the ground that it depends sometimes on how active the cottage association is. You find people talking to their neighbours and asking if they have a permit. That requires work for us for building docks that have very little or no impact on navigation.

Senator Lang: I want to say that I am really pleased to see the common sense approach being taken. I think it is long overdue. We will see how it works in the future, but from everything you have said, when one listens to your testimony, it is difficult to argue with the direction you are going.

You mentioned that some projects took up to three years for approval because of the process and what was required of your department, and because you were spread so thin in respect of doing all the things you outlined earlier.

Now, with this being narrowed and your clearly defining, to the best of your ability, the guidelines on where your responsibilities are, could you give us some assurances that these approvals will be done well in advance as opposed to how they were done in the past? These two- and three-year timelines are totally unacceptable from the point of view of anyone involved in any of these projects, and it makes government the laughingstock of the community at the end of day. Perhaps you can tell us, looking ahead, what you see.

Mr. Gorall: I want to be concise here for the sake of time. One of the things we would be able to do is that by focusing on the busiest waterways, we should free up resources to reduce the backlog.

M. Gorall : Je vous remercie de me poser la question. On se l'est également posée en tentant de comprendre ce qui fait que ce lac exige cela. J'ai une photo aérienne du lac, et on peut voir qu'il est parfaitement ovale. La majeure partie du rivage est en fait très peu profonde, et sur la photo aérienne, vous pouvez voir que sa couleur passe d'un brun clair à un bleu foncé. Les gens doivent aller au-delà de ce que notre réglementation exige pour construire un quai s'ils veulent accéder à un lac et y faire de la navigation de plaisance.

Le sénateur Mitchell : Cela est attribuable à la décrue des eaux. Je le sais, je vais souvent à ce lac.

M. Gorall : Cela semble être un beau lac, mais nous devons tout de même nous rendre sur chacun de ces lacs et véritablement les examiner et les approuver.

Cela m'amène à un autre point. Nous avons notamment constaté qu'il y a une série d'aberrations lorsque nous consultons nos données, et nous nous demandons de quoi il s'agit. Nous nous sommes demandé — et cela est le propre des chalets — pourquoi certains chalets sont à l'origine d'une énorme quantité de demandes, tandis que d'autres ne le sont pas. Nous en sommes venus à comprendre, après avoir discuté avec certains intervenants locaux et certaines personnes sur le terrain, que cela dépend parfois de la mesure dans laquelle l'association de propriétaires de chalet est active. Il y a des gens qui discutent avec leurs voisins et leur demandent s'ils ont un permis. Cela nous apporte du travail, et ce, pour la construction de quais qui ont très peu d'impact sur la navigation, voire aucun.

Le sénateur Lang : Je voudrais dire que je suis très heureux de voir que nous adoptons une approche qui fait appel au gros bon sens. Je crois qu'il était grand temps. Nous verrons si cela fonctionne dans l'avenir, mais, compte tenu de tout ce que vous avez dit, lorsqu'on écoute votre témoignage, il est difficile de s'opposer à la direction que vous prenez.

Vous avez mentionné qu'il a fallu jusqu'à trois ans pour approuver certains projets en raison du processus et de ce qu'exigeait votre ministère, et aussi parce que vous manquez vraiment de ressources pour faire tout ce que vous avez indiqué plus tôt.

Maintenant, à la lumière de ces précisions et des lignes directrices, que vous avez définies du mieux que vous le pouviez, sur ce que sont vos responsabilités, pouvez-vous nous fournir l'assurance que ces approbations seront données bien à l'avance, contrairement à ce qui se produisait par le passé? Ces délais de deux et de trois ans sont totalement inacceptables du point de vue de quiconque participe à l'un de ces projets, et, au bout du compte, cela fait du gouvernement la risée de la communauté. Vous pourriez peut-être nous dire, pour l'avenir, ce que vous en pensez.

M. Gorall : Je vais être bref, ici, pour une question de temps. Une des choses que nous pourrions faire, c'est que, en se concentrant sur les voies navigables les plus fréquentées, nous devrions pouvoir libérer des ressources afin de réduire l'arriéré.

The second thing we will be able to do is that we are expanding the minor works concept. Perhaps more of those docks, boathouses and slipways could be covered without coming to see us. That will continue to reduce the workload.

Finally, even if you are in a listed waterway as a potential builder, we are giving our officers, for the first time ever, the authority to screen a project out, to say, "You do not have to come and see us anymore. You are bigger than our minor works to build that dock. You have given me enough information, a one- or two-page screening application. Our officers will look at it." For the first time ever, with the authority of the law, they will be able to say, "I can tell, based on what you have said, that you will not have a significant impact or be a substantial interference to navigation, and so I am allowing you to go ahead." Now, if you build something else other than what you have just said you were going to, then you are subject to our new fines.

Those are ways that we will be able to streamline the entire approval process. We will be able to focus our resources. The formal approvals are the ones that substantially interfere with navigation. That is where we should be focusing our attention.

Senator Baker: I have an observation, and if a witness wishes to comment, that is fine.

In answer to a question by Senator Massicotte, the witness mentioned this provision that we are now concerned with, where it says:

No person shall erect, use or maintain any seine, net, weir or other fishing appliance that . . . obstructs more than two thirds of the width of any river or stream or more than one third of the width of the main channel at low tide of any tidal stream.

Then the witness said that to his recollection there had not been any prosecutions under this section.

I would direct him to several cases, one that I recall well, *R. v. Doucette*, 1996 Carswell NS 585, in which the court, as in several other courts, said that section 26(1), which has been eradicated under this legislation, the previous legislation, and section 29(1), which has now been substantially changed, was litigated. It involved a structure or — what we are leaving out here is "logs or any other material of any other kind shall not be placed therein," the point being that we are restricting it now to fishing equipment, whereas in jurisprudence, cases have involved the other things that are now being removed from the act: material of any kind, logs and so on.

La deuxième chose que nous pourrions faire, c'est élargir la notion d'ouvrages mineurs. Peut-être qu'un plus grand nombre de quais, de remises à bateaux et de rampes d'accès à l'eau pourraient être couverts sans que l'on vienne nous voir. Cela continuera de réduire la charge de travail.

Enfin, même si, en tant que constructeur potentiel, vous vous trouvez sur une voie navigable répertoriée, nous donnons à nos agents pour la toute première fois le pouvoir de rejeter d'emblée un projet et de dire : « Vous n'êtes plus tenu de venir nous voir. Votre projet de construire ce quai est plus important que nos ouvrages mineurs. Vous nous avez fourni suffisamment d'information, soit une demande d'autorisation d'une page ou deux. Nos agents l'examineront. » Pour la toute première fois, grâce au pouvoir que leur confère la loi, ils pourront dire : « Je peux déterminer, selon ce que vous avez dit, que votre projet n'aura pas un impact important sur la navigation ou ne lui nuira pas de manière importante, et je vous permets donc d'aller de l'avant. » Maintenant, si vous construisez quelque chose d'autre que ce que vous venez tout juste de mentionner, vous pourriez recevoir une de nos nouvelles amendes.

Ce sont des choses qui nous permettront de simplifier l'ensemble du processus d'approbation. Nous pourrions nous concentrer sur nos ressources. Les approbations officielles portent sur les projets qui entravent la navigation de manière importante. C'est sur ça que nous devrions nous concentrer.

Le sénateur Baker : J'ai une observation, et si un témoin souhaite formuler un commentaire, ce n'est pas un problème.

En réponse à une question posée par le sénateur Massicotte, le témoin a parlé d'une disposition sur laquelle il faut maintenant se pencher, où on dit :

Il est interdit de construire, d'utiliser ou de mouiller tout engin ou équipement de pêche tel que filet simple, filet-piège ou senne qui : [...] obstrue plus des deux tiers de la largeur d'un cours d'eau ou plus d'un tiers de la largeur à marée basse du chenal principal d'un courant de marée.

Puis, le témoin a dit que, de mémoire, il n'y avait eu aucune poursuite aux termes de cet article.

Je l'inviterais à examiner plusieurs cas, notamment un dont je me souviens bien, c'est-à-dire *R. c. Doucette*, 1996 Carswell N.-É. 585, où le tribunal, à l'instar de plusieurs autres tribunaux, a affirmé que le paragraphe 26(1), qui avait été éradiqué aux termes de cette loi, l'ancienne loi, et que le paragraphe 29(1), qui est désormais passablement modifié, a été contesté. Il était question d'une structure ou — ce que nous émettons ici, ce sont les « grumes de bois ou les matériaux de quelque nature que ce soit ». Le fait est que nous la limitons maintenant au matériel de pêche, tandis que dans les cas qui ont fait jurisprudence, il était question d'autres choses qui ne figurent désormais plus dans la loi : des matériaux de quelque nature que ce soit, des grumes de bois et ainsi de suite.

In terms of the answer by the witness, I completely understand that you are saying that the broader powers of the minister under section 35, which involves construction, can be used to effect the same thing. The point is that when you remove something from the act, when you remove logs and all dumping in rivers from an act, then you have to trust the minister to use his or her broad powers to give the same effect. I tell you, from personal experience, that it has not worked in the past.

Mr. Stringer: If I may, my understanding is that with respect to recent years, it has been used for the purposes of fisheries management but not for other types of obstructions. However, I will check that, and certainly it has been used historically.

Section 35 is not just that the minister “may” use it. There are pieces in section 20 that the minister may use; he can require certain things to be done. However, section 35 is an absolute prohibition. It says you may not do activities, works and undertakings that cause serious harm to fish in a commercial, recreational and Aboriginal fishery. We do think that covers it. However, the senator is absolutely right when he says that is focused on the commercial, recreational and Aboriginal fishery and at the level of serious harm.

Senator Ringuette: I have two questions. One is for Mr. McCauley. Did I hear you correctly to say that the construction of a bridge is not a designated project requiring environmental review?

My second question is for Mr. Gorall. I firmly believe that legislation coming in front of Parliament does not happen out of thin air; it is a reaction to an action. I will not ask you how many lobbyists were at the department, but I will ask you how much civil litigation in regard to waterways has occurred in the last five years.

Mr. McCauley: In response to your question, bridges are not a type of project that is currently on the regulations designating physical activities.

Senator Ringuette: That is unbelievable.

Mr. McCauley: That regulation was based on the Comprehensive Study List Regulation under the former act, and that listed major categories of projects that had the potential for significant adverse effects.

Having said that, the minister has the ability, under section 14 of the act, to designate a project that may have impacts on areas of federal jurisdiction for the purposes of requiring an environmental assessment.

Senator Ringuette: This is unbelievable.

En ce qui a trait à la réponse du témoin, je comprends entièrement que vous êtes en train de dire que les vastes pouvoirs du ministre qui lui sont conférés par l'article 35, au sujet de la construction, peuvent être utilisés afin d'avoir la même incidence. Le fait est que, lorsque vous retirez quelque chose de la loi, lorsque vous retirez d'une loi les grumes de bois et tous les déchets déversés dans les rivières, vous devez vous fier au ministre pour qu'il utilise ses vastes pouvoirs afin que les répercussions soient les mêmes. Je peux vous affirmer, d'après mon expérience personnelle, que cela n'a pas fonctionné par le passé.

M. Stringer : Si vous me le permettez, ce que j'en comprends, c'est que, au cours des dernières années, on a utilisé ce pouvoir relativement à la gestion des pêches, et non pas pour d'autres types d'obstructions. Cependant, je vais vérifier cela, et ça a sûrement déjà été utilisé par le passé.

L'article 35 ne prévoit pas seulement que le ministre « peut » l'utiliser. Il y a des éléments de l'article 20 que le ministre peut utiliser; il peut exiger que certaines choses soient faites. Toutefois, l'article 35 constitue une interdiction absolue. Il y est indiqué qu'il est interdit d'exploiter un ouvrage ou une entreprise ou d'exercer une activité qui pourrait causer des dommages sérieux aux poissons dans le cadre d'une pêche commerciale, récréative et autochtone. Nous croyons effectivement que cela est couvert. Cependant, le sénateur a tout à fait raison lorsqu'il dit que cela touche principalement les pêches commerciale, récréative et autochtone ainsi que les dommages sérieux.

Le sénateur Ringuette : J'ai deux questions. Il y en a une pour M. McCauley. Avez-vous bien dit que la construction d'un pont n'est pas un projet désigné comme exigeant un examen environnemental?

Ma deuxième question est pour M. Gorall. Je crois fermement qu'une loi dont est saisi le Parlement ne peut sortir de nulle part; c'est une réaction à quelque chose. Je ne vous demanderai pas combien il y avait de lobbyists au sein du ministère, mais je vais vous demander combien de poursuites civiles concernant les voies navigables ont été intentées au cours des cinq dernières années.

M. McCauley : Pour répondre à votre question, les ponts ne sont pas un type de projet qui fait partie des activités physiques désignées dans la réglementation.

Le sénateur Ringuette : C'est incroyable.

M. McCauley : Cette réglementation était fondée sur le Règlement sur la liste d'étude approfondie aux termes de l'ancienne loi, qui comprenait la liste des grandes catégories de projets qui pouvaient entraîner des effets nocifs importants.

Cela dit, le ministre a la capacité, en vertu de l'article 14 de la loi, de désigner un projet qui pourrait avoir des répercussions sur des secteurs de compétence fédérale en vue d'exiger une évaluation environnementale.

Le sénateur Ringuette : C'est incroyable.

Ms. Ohandjanian: I will speak to that question by giving a recent example. A judicial review application was brought by Cameco against a decision of the department to request that work that Cameco was proposing to do with a body of water that you would see featured in one of many lakes within Canada's geography was subject to the Navigable Waters Protection Act. Cameco challenged that decision, explaining in its arguments all the elements that pointed to that water being not navigable, within the meaning of the common law, despite the fact that you can float a canoe.

That is an important thing to keep in mind. The regime is about the public right of navigation, which is predicated on there being a navigable water.

Senator Ringuette: My specific question — and it is a very short question that requires a very short answer — is how many civil litigation cases are occurring and have occurred in the last five years with regard to navigable waters?

Ms. Ohandjanian: It depends on the point of litigation. Civil litigation is not something that the department tracks just because, as my colleague said, it is a statutory exception. We are there to provide protection — that is what we do — to avoid litigation. I cannot speak to civil litigation.

Senator Ringuette: To avoid litigation that would be brought forth for builders. This opting in, from my perspective, is certainly designed as a financial protective measure with regard to builders.

The Chair: We have run out of time. If we could get some further clarification in writing from you, if that is possible, that would help us a bit.

Ms. Ohandjanian: I just need clarification. Civil litigation is not something that the department would be monitoring between private parties. The raison d'être of the act is indeed to permit. It is the current case. The act operates to permit the infrastructure to be placed in navigable waters, without the risk of civil litigation.

Senator Ringuette: Exactly.

Senator Baker: The cases she mentioned were just simply sent back for another decision maker within your department to take care of.

Ms. Ohandjanian: That decision was withdrawn; exactly.

The Chair: My request, then, is not needed.

I want to thank the witnesses for their testimony. You were succinct and explained it very well for us. Thank you very much for taking time out of your busy schedules to do that for us.

(The committee adjourned.)

Mme Ohandjanian : Je vais répondre à cette question au moyen d'un exemple récent. Cameco a présenté une demande d'examen judiciaire d'une décision du ministère, qui demandait que les travaux que Cameco proposait d'effectuer sur un plan d'eau, des travaux qui sont entrepris sur de nombreux lacs sur le territoire canadien, soient assujettis à la Loi sur la protection des eaux navigables. Cameco a contesté cette décision, expliquant, en guise d'arguments, tous les éléments qui indiquaient que ce plan d'eau était non navigable, au sens de la common law, malgré le fait qu'on peut y faire flotter un canot.

C'est une chose importante qu'il faut garder à l'esprit. Le régime traite du droit public de navigation, qui repose sur le fait qu'il y a présence d'eaux navigables.

Le sénateur Ringuette : Ma question précise — et il s'agit d'une question très courte qui exige une réponse très courte — est combien de poursuites civiles sont intentées et ont été intentées au cours des cinq dernières années en ce qui a trait aux eaux navigables?

Mme Ohandjanian : Cela dépend du but de la poursuite. Une poursuite civile, ce n'est pas une chose à laquelle le ministère s'intéresse simplement parce que, comme l'a dit mon collègue, c'est une exception législative. Nous sommes là pour fournir une protection — c'est ce que nous faisons — afin d'éviter les poursuites. Je ne peux pas parler des poursuites civiles.

Le sénateur Ringuette : Afin d'éviter que des poursuites soient intentées contre les constructeurs. Ce choix, selon moi, est certainement conçu comme une mesure de protection financière à l'égard des constructeurs.

Le président : Nous n'avons plus de temps. Si nous pouvions obtenir plus de précisions par écrit de votre part, si cela est possible, cela nous aiderait un peu.

Mme Ohandjanian : J'ai seulement besoin d'éclaircir quelque chose. Une poursuite civile, ce n'est pas quelque chose que le ministère surveillerait entre des parties privées. La raison d'être de la loi, c'est effectivement l'autorisation. C'est le cas, actuellement. La loi permet de placer l'infrastructure en eaux navigables, sans risque qu'une poursuite civile soit intentée.

Le sénateur Ringuette : Exactement.

Le sénateur Baker : Les cas qu'elle a mentionnés ont tout simplement été renvoyés à un autre décideur de votre ministère afin qu'il s'en occupe.

Mme Ohandjanian : Cette décision a été retirée; exactement.

Le président : Ma demande n'est donc pas nécessaire.

Je veux remercier les témoins de leurs témoignages. Vous avez été brefs et nous avez fourni de très bonnes explications. Merci beaucoup d'avoir pris du temps, malgré vos horaires chargés, pour nous aider.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Canadian Environmental Assessment Agency:

John McCauley, Director, Legislative and Regulatory Affairs Division;
Steve Mongrain, Senior Policy Advisor, Policy Development Sector.

Fisheries and Oceans Canada:

Kevin Stringer, Assistant Deputy Minister, Ecosystems and Oceans Science Sector;
Jeff MacDonald, Director General, Legislative and Intergovernmental Affairs.

Transport Canada:

Nathan Gorall, Director General, Navigable Waters Protection Task Force;
Ekaterina Ohandjanian, Legal Counsel.

TÉMOINS

Agence canadienne d'évaluation environnementale :

John McCauley, directeur, Direction des affaires législatives et réglementaires;
Steve Mongrain, conseiller principal en politiques, Secteur d'élaboration des politiques.

Pêches et Océans Canada :

Kevin Stringer, sous-ministre adjoint, Secteur des sciences, des écosystèmes et des océans;
Jeff MacDonald, directeur général, Affaires législatives et intergouvernementales.

Transports Canada :

Nathan Gorall, directeur général, Groupe de travail, Programme de protection des eaux navigables;
Ekaterina Ohandjanian, conseillère juridique.