

DOCUMENT D'APPUI N° 2 :

RESTAURER LES PROTECTIONS ÉLIMINÉES – LE DROIT PUBLIC À LA NAVIGATION

Juillet 2017

Le gouvernement du Canada examine les modifications apportées à la [Loi sur la protection de la navigation](#) (LPN) pour s'acquitter de son engagement à restaurer les protections éliminées et à intégrer des mesures de protection modernes. Cet exercice s'inscrit dans un [examen élargi des processus environnementaux et réglementaires](#) qui vise à renforcer et à rétablir la confiance envers les processus d'examen environnementaux et réglementaires du Canada.

Le présent document donne un aperçu de points de vue de Canadiens sur le rétablissement des protections éliminées pour le droit du public à la navigation, ainsi qu'un résumé des modifications proposées à la LPN qu'envisage Transports Canada en ce moment.

Ce que nous avons entendu

L'**annexe** de la LPN nous permet de concentrer les examens réglementaires sur les voies navigables récréatives et commerciales les plus utilisées au Canada, et d'ajouter des voies navigables. La liste comprend 164 voies navigables, y compris les trois océans, qui sont définis comme incluant les eaux navigables assujetties aux marées dans la mesure de l'influence des marées. Cette définition soumet au régime de la LPN un certain nombre d'eaux côtières qui ne sont pas particulièrement nommées.

Si un promoteur propose de construire un ouvrage (p. ex., un pont ou un barrage) sur une voie visée par l'annexe, il devra obtenir une autorisation de Transports Canada pour atténuer les incidences de l'ouvrage proposé sur la navigation. Nous avons entendu divers points de

vue sur cette approche. Certains estimaient que la Loi devrait s'appliquer à toutes les eaux navigables du Canada, mais d'autres proposaient le statu quo ou encore une annexe plus longue et plus souple.

Les **arrêtés sur les ouvrages secondaires** autorisent certains types d'ouvrages ayant très peu ou n'ayant pas d'incidence sur la navigation sans aviser Transports Canada, comme l'installation de quais flottants par des propriétaires de chalets. Certains pensent qu'un arrêté constitue un mécanisme moderne axé sur le risque, tandis que d'autres laissent entendre que des autorisations devraient être exigées pour tous les ouvrages.

Les gens estiment que le recours aux tribunaux pour **régler des différends** relatifs à des ouvrages sur des eaux qui ne figurent pas dans la liste est inaccessible et coûteux. Beaucoup laissent entendre que les citoyens et les promoteurs devraient disposer d'un mécanisme pour régler des différends à propos d'ouvrages sur des eaux qui ne figurent pas dans l'annexe, sans recourir à un procès onéreux devant un tribunal.

Mesures proposées

Afin de restaurer les protections éliminées pour le droit public à la navigation, **Transports Canada recueille des commentaires sur les propositions visant à :**

- améliorer le processus permettant d'ajouter des eaux navigables à l'annexe, dont l'élaboration de critères clairs et de processus plus accessibles et transparents;
- réglementer les obstructions et certaines catégories d'ouvrages importants (comme les barrages et les câbles de traîlle) sur toutes les eaux navigables au Canada;
- élaborer un mécanisme de plainte pour les ouvrages sur des eaux navigables qui ne figurent pas à l'annexe comme moyen de répondre aux préoccupations relatives au droit public à la navigation.



L'annexe

Transports Canada propose de continuer à utiliser une annexe pour appliquer la Loi; il reconnaît que l'utilisation et la structure de cette approche pourraient être grandement améliorées, mais aussi élargir la portée de l'application de la Loi.

Nous voulons que le processus et les critères d'ajout de voies navigables soient clairs et accessibles. Cela pourrait inclure, par exemple, un processus adapté pour permettre aux groupes autochtones de demander l'ajout d'une voie navigable à l'annexe.

Nous voulons également veiller à ce que la LPN protège de manière appropriée le droit de naviguer dans les eaux les plus importantes pour les Canadiens, y compris les peuples autochtones. C'est pourquoi Transports Canada envisagera également d'ajouter des eaux navigables prioritaires à l'annexe maintenant, avant qu'un nouveau processus entre en vigueur.

Plusieurs Canadiens ont souligné le besoin pour des protections accrues dans les eaux navigables qui ne sont pas inscrites dans l'annexe. Transports Canada a entendu ces préoccupations et envisage des modifications dans les domaines suivants.

Grands ouvrages et obstructions

Des Canadiens, et particulièrement des peuples autochtones, nous ont dit que la portée de la Loi doit être élargie. Nous convenons qu'il y a des avantages à protéger toutes les eaux où certains ouvrages sont très susceptibles d'avoir des répercussions fondamentales sur la navigation. Même sur des eaux il n'y a pas de trafic commercial, ou très peu, ce pourrait être un problème, par exemple sur des routes autochtones traditionnelles.

Donc, en plus d'allonger la liste de l'annexe, nous proposons d'élargir la portée de la LPN pour réglementer les obstructions et certaines catégories d'ouvrages majeurs, comme les barrages et les câbles de traîle, sur toutes les eaux navigables au Canada.

Traitement des plaintes et règlement des différends

Nous reconnaissons qu'il y a parfois des différends entre des propriétaires et des utilisateurs d'ouvrages sur des eaux navigables qui ne figurent pas à l'annexe, et que le gouvernement pourrait aider à régler des différends. Nous proposons donc de concevoir un mécanisme de plainte pour des ouvrages sur les eaux qui ne figurent pas dans l'annexe, en complément du régime réglementaire. Il s'agirait d'une solution de rechange plus pratique aux tribunaux pour répondre aux préoccupations et protéger le droit public à la navigation sur les eaux qui ne figurent pas dans l'annexe. Le mécanisme de plainte proposé pourrait inclure :

- une obligation pour les propriétaires d'ouvrages d'informer et de consulter les utilisateurs et les collectivités potentiellement touchés avant de construire ou de modifier un ouvrage sur toutes les eaux navigables;
- une occasion pour les personnes d'informer le ministre (et le propriétaire) si des problèmes ne sont pas réglés à leur satisfaction par le biais de consultations tenues par les propriétaires;
- un processus qui obligerait le ministre à déterminer, après avoir entendu à la fois la partie qui donne l'avis et le propriétaire, si les problèmes de navigation soulevés devraient être assujettis au régime de la PLN;
- un nouveau pouvoir dans la LPN qui permettrait au ministre de réglementer un ouvrage sur une eau navigable qui ne figure pas dans l'annexe, où l'on conclut, après avoir traité la plainte, que l'ouvrage entraîne des problèmes de navigation assez préoccupants.

Donnez votre avis!

Transports Canada recueille des commentaires sur ces propositions pour restaurer les protections sur les eaux navigables qui ne figurent pas à l'annexe. Donnez-nous votre opinion sur la page www.documentdetravail.ca ou en communiquant avec nous à l'adresse NPPHO-PPNAC@tc.gc.ca a au plus tard **le 28 août 2017**.