

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Ordre du jour

1. Mot d'ouverture (John Murray, Transports Canada, TC et Bob Minielly, CCSN).
2. Approbation du procès-verbal.
3. Présentation de l'ordre du jour (John Murray, TC).
4. Conseil canadien de la sécurité nautique - Mise à jour du groupe de travail sur le port de VFI (Bob Minielly, CCSN).
5. Service hydrographique du Canada (Docteur Kian Fadaie, MPO) :
 - Information sur les produits de numérisation de la GCC et le SHC.
 - Résultats des niveaux de service du SHC.
 - Mise à jour sur la E-navigation.
6. Rapport du Groupe de travail sur le Programme de protection des eaux navigables – Élaboration de règlements (Kenneth Hahn, TC).
7. Mise à jour sur le Programme de compétence des conducteurs (Krista Kendall, TC).
8. Mise à jour sur la réglementation (Kevin Monahan, TC).
9. Mise à jour sur le Bureau de la sécurité nautique (John Murray, TC).
10. Changement proposé au mode de formulation du Comité permanent (John Murray, TC).
11. Mise à jour sur le Bureau de la sécurité nautique régional.
12. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.
13. Autres questions.

La réunion du Comité permanent, coprésidée par John Murray, TC et Bob Minielly, CCSN, a eu lieu le mardi 27 avril 2010.

1. MOTS D'OUVERTURE

On souhaite la bienvenue aux membres du Comité qui sont invités à prendre part, le mercredi 28 avril 2010, à la réunion du Comité permanent sur l'environnement. Les questions d'intérêt pourraient toucher les projets de recherche et développement en cours à l'heure actuelle et ayant trait à la production de déchets et aux dernières technologies sur le traitement de l'eau.

2. APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL

Le Comité approuve le procès-verbal du Comité permanent de la réunion du 3 novembre 2009.

3. PRÉSENTATION DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour est adopté.

4. CONSEIL CANADIEN DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE – MISE À JOUR DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE PORT DE VFI

Le CCSN mentionne au Comité que son symposium aura lieu du 23 au 26 septembre 2010 à l'Hôtel Delta du centre-ville de Montréal. Une journée entière sera consacrée à un débat ouvert sur les points de vue des intervenants quant à la possibilité de légiférer sur le port obligatoire de vêtements de flottaison individuels par les plaisanciers. Il y aura également une formation pratique d'une journée à l'intention des premiers intervenants consacrée au choc en eau froide réalisée par le Dr Gordon Giesbrecht. Les participants du Comité permanent sont invités à consulter le site Web du CCSN à www.csbc.ca pour plus d'information à ce sujet.

5. SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA

Le Service hydrographique du Canada donne une présentation sur la numérisation des produits, les niveaux de service et les mises à jour relatives à la navigation électronique. Le cycle de cinq ans pour les niveaux de service s'est terminé à la fin de 2009-2010. La sécurité et la sûreté de la navigation font partie intégrante du mandat du Service hydrographique du Canada. À l'heure actuelle, le Service collabore avec la Garde côtière canadienne en vue d'améliorer le système Avis aux navigateurs. Le Comité est invité à consulter le site www.dfo-mpo.gc.ca pour plus de renseignements à cet égard.

6. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE PROGRAMME DE PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES – ÉLABORATION DE RÈGLEMENTS

Le Groupe de travail sur le Programme de protection des eaux navigables s'est réuni le 26 avril 2010. Les intervenants et les parties intéressées ont eu l'occasion de commenter les modifications envisagées dans le cadre du projet de règlement et fondées sur *l'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables)*. Un résumé des groupes de travail est joint à l'annexe A.

7. MISE À JOUR SUR LE PROGRAMME DE COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS

On fournit une mise à jour sur le Programme de compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance. Celle-ci porte sur les points saillants des activités, notamment les ententes relatives à la base de données, les manuels de cours, les examens en ligne, le projet d'évaluation des examens, l'évaluation du Programme, les communications, les normes de sécurité pour les bateaux de location et la délivrance d'une carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance à l'intention des gens de mer. Le Programme compte maintenant 38 ententes signées relatives à la base de données pour les fournisseurs de cours et six sont toujours en traitement. Bon nombre d'ententes ont été officialisées le 20 avril 2010. Le Programme peut maintenant commencer à recevoir les renseignements sur les titulaires de carte. À l'heure actuelle, le Dr Rafael Spain, coordonnateur de la technologie didactique au Collège Dawson, collabore avec le Programme en vue d'élaborer de nouvelles normes relativement à l'administration des examens sur Internet menant à la délivrance de la carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance.

8. MISE À JOUR SUR LA RÉGLEMENTATION

On fournit un compte rendu à jour sur le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments*, le *Règlement sur les contraventions* et le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.

Le 25 avril 2009, le *Règlement sur les petits bâtiments* proposé a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, avec une période de commentaires de 30 jours. Des modifications mineures ont été apportées. On s'attend à ce que le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* et le *Règlement sur les contraventions* soient en vigueur pour la saison de navigation de plaisance 2010.

9. MISE À JOUR SUR LE BUREAU DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

Le Bureau de la sécurité nautique (BSN) fait le point sur le Programme de permis d'embarcation de plaisance et le Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique.

En 2009, six organisations ont reçu, dans le cadre du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique, un financement qui totalise 280 000 \$. La Sécurité maritime a reçu l'approbation de hausser ce montant à 500 000 \$ pour les exercices 2010-2011, 2011-2012 et 2013. Pour ce qui est de 2009-2010, le ministre a approuvé le financement de douze projets.

À l'automne 2009, Service Canada a informé le BSN qu'à compter du 1^{er} novembre 2010, il ne délivrera plus de permis d'embarcation de plaisance au nom du Ministère. Le service sera alors surtout offert par courrier : les Canadiens devront poster leur demande de permis accompagnée des documents à l'appui exigés au Centre de traitement des permis d'embarcation de plaisance aux fins de traitement.

Des modifications à la réglementation proposées par le BSN visent à permettre aux propriétaires qui détiennent déjà un permis d'embarcation de plaisance de disposer d'une période pouvant atteindre 90 jours à compter de la date d'achat pour transférer un permis d'embarcation de plaisance. Au cours de cette période, ils pourront continuer à exploiter leur embarcation avec le permis existant. Un projet pilote a été lancé pour permettre aux concessionnaires d'embarcations de présenter une demande de permis d'embarcation de plaisance en ligne et d'apposer une marque sur les nouvelles embarcations. On aimerait que le processus soit opérationnel pour l'ensemble des concessionnaires, et ce, à temps pour la saison de navigation de plaisance 2010.

10. CHANGEMENT PROPOSÉ AU MODE DE FORMULATION DU COMITÉ PERMANENT

Le Comité convient de modifier le format de la réunion de novembre. On propose de former deux groupes de travail en matinée afin de discuter de questions en particulier et de demander aux groupes de fournir un compte rendu au Comité permanent au cours de l'après-midi. Le Comité appuie cette nouvelle approche.

11. MISE À JOUR SUR LE BUREAU RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

Les gestionnaires du Bureau Régional de la Sécurité nautique font le point sur les questions rattachées à leur Région.

12. LISTE PROVISOIRE DES POINTS À L'ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE RÉUNION DU CCMC

- Élimination des fusées éclairantes;
- Normes de construction pour les petits bâtiments (TP 1332), et en particulier la flottaison.

13. AUTRES QUESTIONS

Compte rendu du Groupe de travail sur la norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage

Une présentation est offerte sur le travail accompli au cours des six derniers mois relativement à la norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage. L'objectif du groupe de rédaction est de comparer les normes canadiennes à la norme ISO 12402 en vue de relever les écarts qui feront l'objet de discussion avec l'Organisation mondiale de normalisation (ISO), et, ce en vue réduire les écarts nationaux sans compromettre la sécurité. Il reste à établir la structure et le processus canadiens de mise en œuvre et l'on suggère que le Canada adopte le même mécanisme que les États-Unis en ce qui concerne la gestion d'une norme. La comparaison entre les normes ISO, canadiennes et américaines a fait l'objet de beaucoup de travail. On donne un aperçu du modèle fondé sur le risque, en voie d'être conçu par un groupe d'experts représentés par des laboratoires d'essais, des fabricants et des organismes de réglementation des deux côtés de la frontière. L'approbation des gilets de sauvetage de type 50N suscite toujours un débat aux États-Unis. L'inclusion du gilet de sauvetage 70N à la nouvelle norme ne fait aucun doute pour le groupe de rédaction, il faudra soit persuader le groupe ISO de l'approuver comme faisant partie intégrante de la norme, soit faire en sorte que ce type de gilet continue de demeurer un écart par rapport à la norme.

Approuvé par :

John Murray, Sécurité maritime, TC, coprésident du Comité permanent

Bob Minielly, CCSN, coprésident du Comité permanent

ANNEXE A
RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR
LE PROGRAMME DE PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES

Le Groupe de travail sur le Programme de protection des eaux navigables a donné aux intervenants et aux parties intéressées l'occasion de commenter les modifications envisagées dans le cadre du projet de règlement qui reposera sur *l'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables)*.

Les intervenants et les parties intéressées sont satisfaits des efforts de consultation, mais les préoccupations suivantes subsistent :

- L'ajout d'une disposition au sujet des avis renforcerait le projet de règlement, en plus de réduire la possibilité que ce règlement autorise des obstacles pouvant nuire sérieusement à la navigation.
- La détermination des eaux navigables particulières pour lesquelles le projet de règlement ne s'appliquerait pas (par conséquent, les ouvrages proposés sur ces eaux navigables nécessiteraient toujours une demande d'approbation) renforcerait le projet de règlement et réduirait la possibilité que le règlement puisse autoriser la présence d'obstacles pouvant nuire sérieusement à la navigation sur les eaux navigables d'intérêt pour les Canadiens.
- Les critères proposés relativement aux eaux navigables secondaires suscitent des préoccupations.
- Le *Maritime Aboriginal Peoples Council* est préoccupé par le fait que ce projet de règlement exempterait l'État des exigences en matière de consultation en vertu de l'article 25 de la Charte.

Aperçu du projet de réglementation

Ken Hahn donne un aperçu de l'état actuel de l'activité réglementaire en ce qui a trait au Programme de protection des eaux navigables. Il met l'accent sur la conversion de *l'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables)* en un projet de règlement. En voici les principaux éléments :

- L'Arrêté est entré en vigueur en juin 2009.
- La consultation sur la conversion de cet Arrêté en un projet de règlement a été amorcée en septembre 2009.
- Plus de 480 commentaires ont été reçus et près des 2/3 sont directement en lien avec le projet de règlement. Ceux-ci ont tous été pris en considération ou sont sur le point de l'être.
- Une publication préalable du projet de règlement est prévue dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* à l'automne 2010, processus qui sera suivi par l'approbation finale et la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2011.

Modifications proposées

Le Groupe de travail passe en revue le document de travail et reçoit les commentaires clés suivants :

1. Y a-t-il un délai prescrit pour la durée des ouvrages temporaires?

Les ouvrages temporaires visent à faciliter la construction des ouvrages secondaires. Une fois que les ouvrages sont utilisés aux fins prévues, les ouvrages temporaires ne sont plus nécessaires et doivent être enlevés. Dans le cas d'un désaccord, le Programme de protection des eaux navigables permet de revoir le projet.

2. Pourquoi les troncs d'arbre ont-ils été retirés de la liste de matériaux acceptables liés aux ouvrages de protection contre l'érosion? Ils sont couramment utilisés comme matériau de construction dans les Territoires du Nord-Ouest.

Les troncs d'arbre qui n'ont pas été taillés ne constituent pas un matériau de construction normalisé. Ils ne peuvent donc pas servir aux ouvrages de protection contre l'érosion, conformément au projet de règlement. Les troncs d'arbre taillés sont pour leur part autorisés.

3. L'ajout d'une exigence en matière d'accès renforce le projet de règlement.

4. L'augmentation de la largeur des eaux navigables secondaires de 1,2 mètre à 3 mètres, ainsi que de 3 à 5 mètres est une source de préoccupation. Quelle raison justifie ce changement?

La plupart des commentaires reçus de la part des usagers récréatifs des eaux navigables mentionnent qu'une limite de largeur est moins importante qu'une limite de profondeur (qui demeure identique) et que l'accès demeure le principal problème. Les experts en la matière du Programme de protection des eaux navigables croient que si cet accès est conservé, la largeur des eaux navigables pourrait être accrue, n'entraînant aucune augmentation importante d'obstruction à la navigation.

5. L'idée des listes des eaux désignées a soulevé maintes discussions. Ces listes déterminent plus particulièrement les étendues d'eau qui ne seraient pas considérées comme des eaux secondaires, même si elles satisfont aux critères de largeur, profondeur, sinuosité, barrières et niveaux mentionnés dans le projet de règlement.
 - a. Il y a quatre tronçons de voies navigables, c'est-à-dire des portions de la rivière Madawaska, qui servent à la formation au kayak en eau vive.
 - b. Certains tronçons de la Route des fourrures, c'est-à-dire le Portage Lavoise entre le lac Trout et le lac Nippising, font partie intégrante du réseau des rivières du patrimoine canadien et ne doivent pas être considérés comme des eaux navigables secondaires. Jay Morrison, Paddle Canada, est prêt à en citer des exemples.

En règle générale, le Programme de protection des eaux navigables est très réceptif à l'idée des listes des eaux désignées. Ainsi des zones particulières pourraient être exemptées du projet de

règlement et les ouvrages proposés nécessiteraient toujours une approbation du Ministère. Les éléments particuliers concernant cette activité précise ne font pas partie intégrante de l'activité d'élaboration des règlements qui demande de convertir l'Arrêté actuel en un nouveau règlement proposé, mais ils seront pris en compte dans les activités ultérieures.

6. La sinuosité d'un cours d'eau ne constitue pas un frein aux plaisirs liés aux activités récréatives et à la navigation dans une eau navigable en particulier, lesquels peuvent en fait s'en trouver améliorés. Paddle Canada demande d'où provient l'exigence en matière de sinuosité et recommande son total abandon.

L'aspect de la sinuosité sera réexaminé.

7. Le point n° 6 sur les bouées d'amarrage, qui indique que la bouée d'amarrage et son aire d'évitement exigent une aire dégagée circulaire dont le rayon est égal à trois (3) fois la longueur du bâtiment semble excessif.

Alain Brière fournira des renseignements supplémentaires à cet égard.

8. Les critères des barrières pour les eaux navigables secondaires (qui indiquent qu'il doit y avoir plus de deux obstacles naturels dans les eaux navigables, dont au moins un qui est situé en amont et l'autre en aval à partir du milieu de l'axe longitudinal des eaux navigables) ont fait l'objet d'une critique. Les barrières naturelles sont temporaires et ne constituent pas nécessairement une barrière indésirable à la navigation.

Les barrières naturelles, qu'elles soient ou non temporaires, influent sur la navigation. La présence de trois barrières sur une étendue de 200 mètres d'eau est notable. L'ajout d'un ouvrage proposé, pour lequel un mécanisme de contournement est exigé, n'occasionnera pas de répercussions supplémentaires importantes à la navigation pour ce volet.

- a. Les membres de l'association *Lake Ontario Waterkeepers* sont très préoccupés par l'absence d'exigences liées aux avis dans le projet de règlement et ils ne croient pas que leur inclusion serait coûteuse.

Dans le cadre du Programme de protection des eaux navigables, on étudie l'utilisation de pages Web pour soutenir les auto-évaluations, y compris un mécanisme de confirmation. L'inclusion d'un mécanisme d'inscription qui permettrait à la population canadienne de suivre l'évolution des projets relatifs à des ouvrages secondaires semble assez simple. Ceci dit, il n'est pas sûr qu'un mécanisme de notification ou d'avis soit nécessaire car :

- a) *bon nombre des modifications proposées dans le projet de règlement ont été instaurées à Transports Canada depuis plusieurs années et il n'y a jamais eu de plainte concernant un ouvrage aux termes de ces politiques. Il n'y a aucune raison de croire que la conversion au règlement changerait la situation;*
- b) *selon les experts en la matière du Programme, les critères énoncés dans ce projet de règlement se veulent très conservateurs. Aucun exemple en particulier faisant état d'un*

mécanisme d'avis qui aurait évité des répercussions importantes à la navigation n'a été relevé.

Questions et commentaires

Naomi Crane, *Maritime Aboriginal Peoples Council*, lit un énoncé faisant état des préoccupations du Conseil quant aux répercussions du projet de règlement sur le devoir de l'État de consulter les peuples autochtones. Elle a lu un énoncé similaire lors de la réunion régionale du CCMC tenue le jeudi 18 mars 2010 à Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard.

Les intervenants et les parties intéressées auront d'autres occasions de fournir une rétroaction sur ce projet de règlement, plus particulièrement :

- Ceux-ci disposeront d'une période de 30 jours pour soumettre leurs commentaires au moment de la publication préalable du projet de règlement dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*
- Dans le cadre du Programme de protection des eaux navigables, des mises à jour régulières sont offertes sur le blogue d'élaboration de la réglementation, accessible à <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-ppen-menu-2983.htm>
- Dans le cadre du Programme de protection des eaux navigables, des mises à jour régulières sont fournies aux personnes-ressources figurant sur la liste des activités réglementaires. Veuillez communiquer avec Ken Hahn à Kenneth.Hahn@tc.gc.ca pour plus de précisions.

Autres questions

David Osbaldeston fournit un bref aperçu de l'initiative de modernisation de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC

L'ordre du jour actuel est proposé et accepté à titre de liste provisoire des points à l'ordre du jour pour la prochaine réunion, avec l'ajout d'un point supplémentaire qui prévoit une mise à jour relativement à l'initiative de modernisation de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Voici l'ordre du jour proposé :

1. Présentation et approbation de l'ordre du jour;
2. Aperçu du projet de réglementation;
3. Modifications proposées;
4. Questions et commentaires;
5. Mise à jour relativement à l'initiative de modernisation de la *Loi sur la protection des eaux navigables*;
6. Autres questions;
7. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.