

31 octobre, 2025

Arun Thangaraj
Sous-ministre
Transport Canada
Envoyé par courriel : arun.thangaraj@tc.gc.ca

Annette Gibbons
Sous-ministre
Pêches et Océans Canada
Envoyé par courriel : annette.gibbons@dfo-mpo.gc.ca

Monsieur Thangaraj, Madame Gibbons,

Hydroélectricité Canada (HPC) se réjouit de contribuer à l'initiative de Transports Canada visant à moderniser le Règlement sur les ouvrages dans les eaux navigables et le Règlement sur les ponts dans les eaux navigables, pris en vertu de la Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC).

En tant qu'association nationale représentant l'industrie canadienne de l'hydroélectricité—incluant 70 producteurs d'électricité publics et privés, fabricants d'équipement et firmes d'ingénierie—nous saluons les efforts de votre ministère pour simplifier la réglementation, réduire le fardeau administratif et concentrer l'attention sur les activités qui justifient un examen approfondi

Après examen du document de travail¹ publié dans le cadre de cette consultation, nous appuyons les approches qui y sont proposées.

Harmonisation avec la LENC

Les exemples présentés dans le document de travail—notamment le remplacement des références aux versions antérieures de la Loi, l'élimination des dispositions réglementaires redondantes et la mise à jour des règlements pour tenir compte des technologies actuelles—constituent des améliorations bienvenues.

Clarification de l'application des exigences de la LENC

1. Activités assujetties à la LENC

Quoique la LENC ne définisse pas les activités réglementées (p. ex. construction, installation, modification, reconstruction, enlèvement, réparation, déclassement), nous recommandons que les règlements s'appuient sur l'effet de l'activité sur la navigation comme critère déclencheur, plutôt que de tenter de définir l'activité du point de vue du propriétaire de l'ouvrage.

Les tentatives visant à distinguer l'entretien, les réparations, les modifications ou les reconstructions—et à en évaluer la portée—risquent d'engendrer une confusion inutile et de complexifier l'application. Prendre en compte les effets sur la navigation permettrait une plus grande clarté et serait conforme à l'intention des règlements.

2. Critères d'absence d'entrave à la navigation

Nous appuyons l'initiative visant à clarifier la notion d'absence d'entrave. À notre avis, les effets négligeables ou triviaux ne devraient pas être visés par la réglementation.

3. Exclusion des petits cours d'eau de la définition des « eaux navigables »

Nous soutenons les efforts visant à concentrer la réglementation sur les voies navigables d'importance. Les petits cours d'eau utilisés par des embarcations légères sont souvent déjà entravés par des éléments naturels.

De même, les plans d'eau artificiels, comme les réservoirs de pompage-turbinage, devraient être exclus de la définition d'« eaux navigables ».

Priorisation des ouvrages à impact significatif

1. Barrages à faible hauteur

Les exploitants hydroélectriques appuient les efforts visant à assurer la sécurité publique autour de leurs installations. Si les grands barrages suscitent naturellement la prudence du public, cela est moins vrai pour les ouvrages de faible hauteur.

L'Association canadienne des barrages (ACB) publie des lignes directrices sur la sécurité publique autour des barrages, lesquelles couvrent également les structures à faible hauteur. Nous recommandons que Transports Canada collabore avec l'ACB dans ce domaine essentiel.

2. Zones contiguës

Les lignes directrices de l'ACB abordent aussi l'installation de chaînes flottantes, de bouées et de dispositifs de signalisation dans les zones contiguës aux barrages.

3. Réparation et entretien de ponts

Les cas documentés où des travaux de réparation ou d'entretien de ponts ont eu une incidence sur la navigation illustrent l'importance de fonder l'application des règlements sur les effets réels sur la navigation, plutôt que sur la nature des travaux eux-mêmes—comme nous l'avons souligné dans nos commentaires précédents.

4. Délais d'ouverture des ponts mobiles

Nous n'avons pas de commentaires à formuler sur cette question.

Autres commentaires

1. Consultation des peuples autochtones

Nos membres constatent que les consultations menées par les autorités fédérales ne sont pas toujours coordonnées. Lorsqu'un ouvrage nécessite des permis en vertu de la *LENC* et de la *Loi sur les pêches*, deux consultations distinctes peuvent être exigées. Nous recommandons que Transports Canada et Pêches et Océans Canada coordonnent leurs processus de consultation dans de tels cas.

2. Révision de *l'Ordonnance sur les ouvrages mineurs*

Dans un esprit de réduction du fardeau administratif, nous recommandons de revoir la portée des travaux couverts par *l'Ordonnance sur les ouvrages mineurs* afin d'y inclure d'autres activités à faible risque.

Dans nos commentaires soumis dans le cadre de l'examen de la *LENC*¹, nous avons déjà souligné que certains types de travaux — notamment les ouvrages temporaires, les réparations et l'entretien, ainsi que les levés géotechniques et techniques — devraient être considérés pour une inclusion dans *l'Ordonnance*.

Cette recommandation demeure une priorité pour Hydroélectricité Canada et ses membres. Des précisions supplémentaires figurent dans notre mémoire ² sur la réduction du fardeau administratif soumis à Ressources naturelles Canada (RNCan) le 23 juillet 2025. La section pertinente est reproduite à l'Annexe 1.

Nous vous remercions de l'attention portée à ces commentaires et demeurons à votre disposition pour en discuter davantage.

Veuillez agréer, Madame la Sous-ministre, Monsieur le Sous-ministre, l'expression de nos salutations distinguées.

Lorena Patterson
President & CEO | WaterPower Canada
Lorena@waterpowercanada.ca

¹ https://waterpowercanada.ca/wp-content/uploads/2024/05/WaterPower_Canada_Canadian_Navigable_Waters_Act_comments_May_10_2024.pdf

² <https://waterpowercanada.ca/wp-content/uploads/2025/09/Recommandations-de-Hydroelectricite-Canada-dans-le-cadre-de-lExamen.pdf>

ANNEXE 1

Recommandations d'Hydroélectricité Canada concernant la LENC dans le cadre de sa soumission à l'examen sur la réduction du fardeau administratif

Loi sur les eaux navigables canadiennes

<https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>

Dans l'ensemble, l'administration de la Loi est efficace, et le service en ligne ainsi que les communications avec les représentants de Transports Canada sont satisfaisants. Toutefois, l'application de la Loi demeure exigeante pour notre secteur en raison de la complexité liée à la classification des plans d'eau et aux catégories d'ouvrages. De plus, il existe un certain chevauchement avec les processus réglementaires provinciaux : les provinces exercent également une compétence sur les ressources hydriques pour tout ce qui ne relève pas de la navigation, ce qui entraîne des exigences multiples en matière de permis et de consultations.

Dans ce contexte, nous estimons que la Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC) et sa mise en œuvre imposent trop de conditions aux ouvrages qui ne présentent aucun risque ou un risque négligeable pour la navigation. Une simplification du processus pour ces ouvrages et le retrait de l'intervention fédérale dans ces cas permettraient, selon nous, une meilleure allocation des ressources.

Nous recommandons les modifications suivantes à la Loi sur les eaux navigables canadiennes :

- 1.1 Nous recommandons de retirer les plans d'eau artificiels qui n'ont pas submergé un lac ou une rivière naturelle et navigable existante de la définition d'eaux navigables figurant à l'article 2 de la Loi.

L'inclusion du terme « susceptibles d'être utilisés » dans la définition, sans égard à l'importance potentielle de la navigation future pour les divers types d'utilisateurs, rend la définition trop large. Le nombre élevé de plans d'eau pouvant être considérés comme navigables, même en l'absence d'activité de navigation, alourdit considérablement les obligations administratives et juridiques des propriétaires d'ouvrages, sans bénéfice tangible.

Proposition de modification de la définition :

Eaux navigables : plans d'eau [naturels], ou [plans d'eau artificiels créés par la submersion d'un plan d'eau naturel et navigable existant], y compris les canaux ou tout autre plan d'eau créé ou modifié par suite de la construction d'un ouvrage, qui sont utilisés ou vraisemblablement susceptibles d'être utilisés, intégralement ou partiellement, par des bâtiments, pendant tout ou partie de l'année comme moyen de transport ou de déplacement à des fins commerciales ou récréatives, ou comme moyen de transport ou de déplacement des peuples autochtones du Canada exerçant des droits reconnus et confirmés par l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982 <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/const/> et qui, selon le cas :

- (a) sont accessibles au public par voie terrestre ou maritime;
- (b) sont inaccessibles au public et ont plus d'un propriétaire riverain;
- (c) ont pour seul propriétaire riverain Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

Nous suggérons également qu'un processus simplifié soit mis en place pour tous les travaux d'entretien et de réparation effectués dans les installations hydroélectriques existantes dont les impacts sur la navigation sont peu probables, afin de faciliter l'entretien en temps opportun de cette composante essentielle de l'infrastructure électrique du Canada.

Par conséquent, nous recommandons ce qui suit :

- 1.2 D'inclure dans la Loi des dispositions autorisant les propriétaires de toutes les installations existantes légalement construites à procéder à des activités d'entretien et de réparation, à condition que celles-ci ne nuisent pas à la navigation.

Dans l'éventualité où une modification législative ne soit pas envisageable, nous suggérons en alternative la création d'une catégorie additionnelle dans *l'Arrêté sur les ouvrages mineurs*, afin d'alléger les obligations des propriétaires d'installations existantes lorsqu'ils entreprennent des travaux d'entretien ou de réparation.

Arrêté visant les ouvrages mineurs

<https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2021-170/index.html?wbdisable=false>

Selon nous, les nombreuses conditions applicables aux ouvrages mineurs — qui, par définition, ne nuisent que très peu à la navigation — vont au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la protection de la navigation.

Par conséquent, nous recommandons ce qui suit :

- 1.3 Suppression de l'alinéa a) de l'article 9 concernant les ouvrages temporaires, ce qui permettrait de considérer comme ouvrages mineurs tous les ouvrages temporaires qui satisfont aux conditions b) et c), réduisant ainsi la lourdeur administrative associée à de nombreuses activités courantes peu susceptibles de nuire à la navigation.
- 1.4 Ajout des forages géotechniques et des relevés techniques réalisés à partir d'une barge ou depuis la terre ferme à *l'Arrêté sur les ouvrages mineurs*. Ces activités, de nature temporaire et n'entravant que très légèrement la navigation, devraient être incluses dans *l'Arrêté* afin de simplifier leur mise en œuvre. Nous recommandons donc les modifications suivantes à l'article 9 pour refléter les recommandations 3.3 et 3.4.

Ouvrages temporaires

Désignation — ouvrages temporaires

9 Est désigné comme ouvrage mineur tout ouvrage qui satisfait aux critères suivants :

(a) l'ouvrage est installé exclusivement pour la construction, la mise en place, la modification, la reconstruction, l'enlèvement, le déclassement, la réparation ou l'entretien d'un autre ouvrage mineur;

(b) (a) n'est pas situé dans, sur, au-dessus, au-dessous, à travers ou en travers d'un chenal de navigation ou, s'il n'y a pas de chenal de navigation, d'une voie de navigation;

(c) (b) n'occupe pas plus du tiers de la largeur des eaux navigables;

INSERTION (c) consiste en des forages géotechniques et des levés d'ingénierie effectués à partir d'une barge ou depuis la terre ferme.

- 1.5 Rendre l'ajout d'un plan d'eau à l'annexe de la *Loi* conditionnel à un décret du gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports, plutôt que 10 par simple arrêté ministériel. Nous estimons que cette décision, qui implique de soupeser les avantages potentiels pour la navigation par rapport aux coûts pour les propriétaires d'ouvrages — lesquels peuvent appartenir à de nombreux autres secteurs de l'économie — devrait être prise par décret du gouverneur en conseil.

Par conséquent, nous recommandons de remplacer le terme « ministre » par « gouverneur en conseil » aux paragraphes 29(1) et 29(3) de la *Loi*.

La mise en œuvre de ces modifications permettrait d'accroître l'efficacité réglementaire pour les exploitants d'installations hydroélectriques.