WATERPOWER CANADA
HYDROÉLECTRICITÉ CANADA

waterpowercanada.ca
hydroelectricitecanada.ca

2017-350 rue Albert Street
Ottawa, Ontario K1R 1A4

2026 11 11

Programme de protection de la navigation
Transports Canada
Ottawa (Ontario)

Objet : Commentaires d'Hydroélectricité Canada concernant les modifications proposées au *Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables* (phase 2)

Courriel : tc.npphq-ppnac.tc@tc.gc.ca

Hydroélectricité Canada se réjouit de formuler des commentaires sur les modifications proposées au *Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables*.

À titre d'association professionnelle nationale représentant l'industrie hydroélectrique canadienne — dont 70 producteurs d'électricité publics et privés, fabricants d'équipement et sociétés d'ingénierie — Hydroélectricité Canada regroupe des membres qui représentent plus de 95 % de la capacité hydroélectrique installée au Canada et qui exploitent plus de 600 installations à l'échelle nationale.

Nous répondons en détail ci-dessous à chacune des questions posées dans le cadre de la consultation.

Proposition 1 : Exclure certains petits plans d'eau de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (LENC)

Nous souscrivons aux observations de Transports Canada énoncées dans le document de travail :

a) Les plans d'eau susceptibles de faire l'objet d'un examen en vertu de la LENC relèvent également de la législation provinciale sur les ressources hydriques.

b) Transports Canada devrait concentrer son attention sur les plans d'eau où il faut protéger la navigation.

c) Les évaluations de la navigabilité des petits plans d'eau ne constituent pas une utilisation productive des ressources pour l'ensemble des parties concernées, y compris les promoteurs, les communautés autochtones et Transports Canada.

Comme les provinces disposent de processus de délivrance de permis pour encadrer la modification des plans d'eau, **nous recommandons à Transports Canada d'envisager de modifier sa loi afin de permettre la délégation aux autorités provinciales des décisions concernant les plans d'eau de moindre importance. Nous proposons de définir un plan d'eau de moindre importance comme un plan d'eau où la navigation est possible, mais où l'on ne s'attend pas à ce que de la navigation commerciale ait lieu.**

Nous n'y voyons pas une réduction de la surveillance ni de la consultation des groupes autochtones, puisque les provinces ont aussi la responsabilité de consulter ces groupes relativement aux permis. Un permis provincial autorisant la modification d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau pourrait facilement répondre aux enjeux de navigation touchant les utilisateurs autochtones ou récréatifs.
Nous constatons que le document de travail énonce déjà des seuils de largeur et de profondeur pour écarter les petits cours d'eau, mais les dimensions limites de 3 m de largeur et de 0,3 m de profondeur pourraient s'avérer insuffisantes pour soustraire des projets à un débat sur leur incidence sur la navigation. Un ruisseau généralement non navigable qui comporte un petit étang de plus de 3 m de largeur et de 0,3 m de profondeur pourrait quand même susciter un débat, même s'il correspond aux dimensions énoncées dans le document de travail.

Si Transports Canada choisit de ne pas déléguer aux provinces les décisions concernant les plans d'eau de moindre importance, nous recommandons à tout le moins qu'un plan d'eau soit navigable sur une distance raisonnable avant d'être considéré comme tel, et **nous proposons qu'une eau navigable mesure au moins 3 m de largeur et 0,3 m de profondeur sur au moins 1 kilomètre.**

Proposition 2 : Exclure certains ouvrages de la LENC

Nous souscrivons fermement à l'effort de Transports Canada visant à alléger le fardeau réglementaire des projets déjà réglementés ou n'ayant aucune incidence, ou qu'une incidence minime, sur la navigation. Nous sommes favorables à l'exclusion de la définition d'« ouvrage » prévue dans la LENC des catégories d'ouvrages énumérées dans le document de travail :

- Essais géotechniques
- Câbles aériens d'électricité et de télécommunications construits conformément aux exigences de la norme CAN/CSA-C22.3 no 1, Réseaux aériens.
- Aides à la navigation de la Garde côtière canadienne
- Engins de pêche gérés par Pêches et Océans Canada
- Ouvrages situés dans des ports pour petits bateaux gérés par Pêches et Océans Canada

Nous estimons que Transports Canada a cerné les deux principaux critères pour soustraire des ouvrages aux exigences de la *LENC* :

1) Sont-ils déjà bien réglementés ?
2) Ont-ils une incidence minime sur la navigation ?

Nous croyons en outre que la LENC devrait prévoir un processus permettant au ministre de désigner d'autres ouvrages par voie réglementaire plutôt que par une modification de la *LENC*.

En conclusion, nous nous réjouissons que Transports Canada poursuive ses efforts de rationalisation de ses activités réglementaires tout en maintenant une surveillance appropriée. Nous fournirons volontiers des précisions ou des éclaircissements, au besoin.

Veuillez agréer nos salutations distinguées,



Lorena Patterson
Présidente-directrice générale