



Panel on the Future of the Trent-Severn Waterway
Commission sur l'avenir de la voie navigable Trent-Severn

DOCUMENT DE TRAVAIL N^o 6
COMPÉTENCES SUR LA VOIE NAVIGABLE
POUVOIRS ET RESPONSABILITÉS

Ces documents de travail ne représentent ni les conclusions ni les positions de la Commission. Ils visent à susciter des discussions sur certains des grands enjeux relatifs à la voie navigable.

Introduction

Dans ses écrits datant de 1938, Robert Dornan, juriste du gouvernement fédéral, a employé le terme « confuse » pour décrire la compréhension qu'ont les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral de la compétence sur la voie navigable et a proposé d'analyser la question de la compétence sous un tout nouvel angle¹.

Presque depuis le début de la construction, les questions de propriété, et par le fait même, de pouvoir juridique et de compétence à l'égard de la voie navigable Trent-Severn, posent des difficultés aux citoyens et aux administrateurs. Ces questions font l'objet, au moins depuis les années 1940, voire peut-être même avant, de consultations auprès d'un large éventail d'instances juridiques et de discussions officielles avec les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral.

Le présent document résume les problèmes de compétence et les conclusions des discussions visant à résoudre ces problèmes. Il tient compte des aspects qui s'appliquent aux lacs et aux rivières qui forment la voie navigable proprement dite ainsi qu'au réseau complexe de lacs réservoirs et de rivières qui assurent le maintien du niveau d'eau nécessaire à la navigation. Le document souligne l'importance de déployer des efforts pour trouver une solution définitive aux problèmes et propose plusieurs options aux gouvernements.

Le présent document ne vise pas à valider une façon particulière d'aborder la compétence. Il a plutôt comme objectif de s'inspirer du travail accompli au fil des ans par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et de présenter des arguments en faveur de l'option qui répondra le mieux aux intérêts des Canadiens dans l'avenir.

¹ Ministère des Transports – Note de service à l'attention de M. Smart, le 26 juillet 1938.

Pourquoi est-il si important de résoudre les problèmes de propriété et de compétence?

La compétence était, et est encore, la voie essentielle pour définir les responsabilités fiduciaires et les pouvoirs en matière de gestion de la voie navigable dans l'intérêt public. La composante axée sur les pouvoirs confère la capacité juridique et l'obligation de superviser les processus et les activités qui se déroulent sur les terres et dans l'eau afin que l'intérêt public soit protégé. La composante axée sur la responsabilité fiduciaire confère à un ordre de gouvernement l'obligation de s'assurer que la terre est gérée dans une optique de protection de l'intérêt public.

Une confusion ou une incertitude entre les ordres de gouvernement quant à leurs champs de compétence peut entraîner l'absence de l'exercice d'une compétence ou encore l'exercice d'une compétence discutable, ce qui peut nuire à l'intérêt public. Il existe aussi la possibilité d'un chevauchement improductif des compétences. Cette incertitude sème inévitablement de la confusion dans l'esprit des citoyens et des intervenants.

Contexte

(a) Textes juridiques et législatifs

Il existe une longue liste de références juridiques qui décrivent les lois et les décisions de tribunaux se rapportant à la compréhension des problèmes de propriété et de compétence. Voici quelques-unes des principales références :

- La Loi du Canada de 1859 (26 mars) énumère les ouvrages publics de la baie de Quinte au lac Scugog et aux chutes Fenelon qui sont sous l'égide du ministère des Travaux publics nouvellement créé.
- La *Loi de 1867 sur l'Amérique du Nord britannique*, à l'annexe 3, traite au point 1 des canaux et au point 5 des ouvrages d'aménagement des fleuves, rivières et lacs qui sont sous la propriété et la compétence exclusive du Dominion du Canada².
- La Loi fédérale de 1879 (15 mai) crée le ministère des Chemins de fer et Canaux.
- Le décret provincial de 1905 (22 juillet) transfère certains barrages, canaux et autres ouvrages au gouvernement fédéral, notamment des barrages dans la région de Haliburton, ainsi que le droit d'utiliser les lacs Haliburton comme réservoirs pour la voie navigable Trent-Severn. Le transfert est accepté par un décret du Dominion du Canada en 1906.
- La décision rendue par la Cour de l'Échiquier en 1919 (26 mai) stipule que l'ensemble de la rivière Trent du lac Rice à la baie de Quinte fait partie du canal et appartient, par le fait même, à la Couronne fédérale.

² Les terres et les eaux qui ne figurent pas dans l'énumération relèvent des provinces.

De nombreux autres textes de loi et décrets traitent de décisions liées à l'exercice de pouvoirs fédéraux qui s'appliquent à des aspects de la voie navigable, cependant, aucun ne traite avec une précision absolue du problème de la compétence.

Aux termes de la *Loi sur le ministère des Transports*, le ministre « a compétence sur les canaux de l'État, de même que sur les ouvrages, bâtiments et terrains qui en constituent des dépendances ou des annexes »³. Dans la *Loi*, les canaux sont définis comme suit :

Les canaux, avec leurs écluses, de propriété fédérale, ainsi que ceux dont l'acquisition, la construction, l'agrandissement, la réfection ou l'amélioration ont été réalisés aux frais de l'État ou grâce à des crédits votés à cette fin - et non seulement à titre de subvention - par le Parlement. Sont par ailleurs assimilés aux canaux ainsi définis les ouvrages, bâtiments et terrains qui en constituent des dépendances ou des annexes ou qui sont placés par le gouverneur en conseil sous l'autorité du ministre ou sous sa compétence.

Le Règlement sur les canaux historiques, également connu sous le nom de « Règlement concernant la gestion, l'entretien, le bon usage et la protection des canaux historiques administrés par le Service canadien des parcs », définit un canal historique de la façon suivante : « canal figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 ». L'annexe 1, qui fait uniquement référence à la « Voie navigable Trent-Severn, y compris le canal Murray », ne décrit pas en détail l'étendue du canal.

(b) La compétence par l'exercice

C'est parfois par l'application ou la revendication d'un pouvoir que l'on comprend l'étendue de la compétence d'un ordre de gouvernement. En règle générale, le gouvernement fédéral a toujours exercé ses pouvoirs découlant du Règlement sur les canaux historiques pour l'ensemble de la voie navigable, à l'exception des lacs Simcoe et Couchiching et de la rivière Holland. Pour ces plans d'eau, un certain nombre de pouvoirs provinciaux ont été appliqués au moyen d'une « entente à l'amiable », selon la terminologie employée par certaines sources, bien qu'il n'existe aucune preuve officielle de cette entente. Fait exception à cette règle l'administration des aides à la navigation utilisées sur les trois plans d'eau qui continue de relever du gouvernement fédéral.

Le gouvernement fédéral exerce aussi sa compétence sur la majeure partie de la voie navigable par la vente de terres rapportées.

Le gouvernement fédéral a exercé ses pouvoirs aux termes de la *Loi sur les forces hydrauliques du Canada* par la délivrance de permis à la plupart des installations hydro-électriques situées le long de la voie navigable. Les recettes provenant des redevances d'utilisation d'énergie hydraulique reviennent au gouvernement du Canada.

Toujours en ce qui concerne la voie navigable proprement dite, le gouvernement de l'Ontario a toujours exercé ses pouvoirs en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario* par l'imposition d'un permis pour le prélèvement de plus de 50 000 litres d'eau par jour et d'une licence ou d'un permis pour les installations sanitaires et les égouts de décharge d'eaux pluviales dans les municipalités.

³ Ces pouvoirs s'étendent aussi aux ministres responsables de Parcs Canada depuis 1972.

La compétence et les responsabilités en ce qui concerne les déversements de contaminants ainsi que le dragage et l'évacuation de contaminants suscitent une confusion générale à l'heure actuelle. La Garde côtière canadienne, Environnement Canada et le ministère de l'Environnement de l'Ontario (MEO) sont généralement d'avis que Parcs Canada est responsable des interventions en cas de déversement et de la conduite des opérations de nettoyage même si le MEO semble exercer certains pouvoirs juridiques et autres pouvoirs connexes dans le cas de déversements dont l'origine peut être formellement établie.

Le réseau hydrographique qui renferme les lacs réservoirs est géré comme s'il relevait exclusivement de la province aux fins de délivrance de permis de prélèvement d'eau et d'approbation des travaux effectués dans l'eau.

(c) Discussions fédérales-provinciales

Depuis de nombreuses décennies, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral tiennent des discussions sur les problèmes de propriété et de compétence. Ces discussions sont axées principalement sur la voie navigable proprement dite et non sur les lacs réservoirs. La correspondance et les comptes rendus de réunions témoignent de la prise de conscience de l'avantage d'une clarification pour toutes les parties et font la chronique d'une série d'efforts collectifs visant à établir une compréhension commune de la propriété et de la compétence. Dans une lettre datée du 29 août 1960 adressée à George Hees, ministre des Transports, le ministre des Terres et des Forêts de l'Ontario, J.W. Spooner, indique ce qui suit : « l'administration des terres publiques sera grandement facilitée par une meilleure compréhension des compétences respectives des autorités provinciales et fédérales. » [traduction]

1978

Le 8 novembre 1978, des représentants fédéraux et provinciaux se sont réunis à la suggestion de la province⁴. Une ébauche du « document d'information » préparée par des représentants de Parcs Canada a été présentée et le procès-verbal de la réunion de Parcs Canada indiquait ce qui suit : « les représentants provinciaux ont mentionné que le document d'information était une déclaration raisonnable des circonstances et que celles-ci ressemblaient dans une large mesure à celles décrites dans le document. » [traduction] En résumé, le document contenait l'information ci-dessous.

- La confusion et les différends entre la province et le gouvernement fédéral en ce qui concerne la compétence ont donné lieu à différentes interprétations de la portée de l'article 108 et de l'annexe 3 de la *Loi de 1867 sur l'Amérique du Nord britannique*.
- Selon un avis juridique donné au gouvernement fédéral, les lits de la voie navigable relèvent de la Couronne fédérale, mais cette question ne pourra « probablement être tranchée que par le tribunaux ».
- Les deux ordres de gouvernement reconnaissent les problèmes qui sont associés à l'incertitude liée à la propriété et à la compétence.

⁴ Keenan, 17 août 1978.

- Il existe une forte incohérence en ce qui a trait à l'administration réglementaire dans les différents tronçons de la voie navigable.
- Le public a, à maintes reprises, exprimé des préoccupations à l'égard de la confusion et du manque de certitude quant à la délivrance des permis liés aux lots d'eau et des conflits entre la Couronne fédérale et des particuliers concernant la propriété.
- Le manque de clarté a grandement gêné les efforts du gouvernement fédéral visant à obliger les utilisateurs commerciaux des lots d'eau à se procurer un permis.

Plusieurs solutions ont été proposées en remplacement du statut quo.

- a. Codifier la situation actuelle au moyen d'une entente officielle avec la province dans le but de « morceler » la voie navigable pour des raisons administratives.
- b. Négocier le plein pouvoir du gouvernement fédéral comme cela a été fait pour le canal Rideau.
- c. Adopter l'approche des « lacs réservoirs » où l'Ontario aurait un droit réel immobilier dans toutes les eaux souterraines sauf dans les chenaux artificiels, et le gouvernement du Canada conserverait ses « droits dans les eaux ».
- d. Adopter l'approche des « ports » où les négociations permettraient d'établir les secteurs à conserver par le gouvernement du Canada, notamment les eaux souterraines, et confirmer l'information par un levé et une description.

Bien qu'aucune recommandation officielle n'ait été formulée dans le document d'information, « l'approche des ports » était celle préconisée.

1988

Le 26 avril 1988, des représentants provinciaux et fédéraux se sont réunis pour discuter de plusieurs questions liées aux droits réels immobiliers de Parcs Canada en Ontario. Le procès-verbal de la réunion contient les informations suivantes :

- Le directeur intérimaire de la Direction de la gestion des terres au ministère des Richesses naturelles de l'Ontario a confirmé qu'il n'existait, selon lui, « aucun problème de propriété le long du canal Rideau et que celui-ci est sous la compétence fédérale. » [traduction] Il est également d'avis que « la voie navigable Trent-Severn est aussi sous la compétence fédérale, à l'exception des lacs réservoirs » [traduction] qui comprennent, selon sa définition, les lacs Haliburton, Simcoe et Couchiching.
- Trois approches ont été proposées pour résoudre le problème de propriété le long de la voie navigable Trent-Severn.
 - Approche officielle – avant-projet de Loi
 - Protocole d'entente
 - Traiter les problèmes propres à chaque site, puis promulguer un décret.

- Le plan d'action ci-dessous a été adopté.
 - La préparation d'un décret cadre visant à renoncer aux revendications relatives à des droits réels immobiliers que la province pourrait avoir à l'égard du canal Rideau.
 - La signature d'un protocole d'entente pour la voie navigable Trent–Severn, qui officialise les compétences sur les terres de la Couronne fédérale et qui établit un mécanisme d'examen des terres propres à chaque site pouvant faire l'objet d'un conflit d'intérêt à l'échelle provinciale ou fédérale.

Situation actuelle

Le décret provincial recommandé visant à clarifier les droits de propriété et la compétence sur le canal Rideau a été promulgué le 8 décembre 1991. La situation de la voie navigable, quant à elle, n'a pas évoluée. Des discussions ont eu lieu entre Parcs Canada et la province à l'échelle locale dans le but de « tracer des lignes sur une carte » et quelques levés précis ont été réalisés. Les principes et les méthodologies n'ont pas été reconfirmés par les instances supérieures au cours des dernières années.

Au moyen d'un addenda, le problème de la compétence a été examiné à nouveau en 1996 en liaison avec une proposition d'imposer un permis de lot d'eau envisagé depuis de nombreuses années. L'avis juridique obtenu concernant cette proposition a soulevé une question connexe – à savoir le besoin de confirmer la propriété des ressources naturelles et de l'eau en particulier. D'après un document de travail distinct sur « l'amélioration de la gouvernance », la province et le gouvernement fédéral semblent revendiquer un droit de propriété sur l'eau par l'imposition de divers permis et licences. L'avis juridique de 1996 recommandait de clarifier cette ambiguïté dans le décret proposé.

En résumé :

- Les deux ordres de gouvernement, au niveau des représentants, ont convenu à plusieurs reprises que la clarification des questions de propriété et de compétence serait dans le meilleur intérêt public.
- Les deux ordres de gouvernement ont manifesté officiellement leur appui à une approche où les lignes géographiques de compétence seraient négociées et confirmées au moyen d'un processus qui accorde à celles-ci une certaine valeur juridique.
- Il n'existe aucune information selon laquelle les gouvernements auraient tenu des discussions sur la « propriété des ressources naturelles », en particulier la propriété de l'eau. Les problèmes relatifs aux lacs réservoirs n'ont pas été soulevés.
- L'établissement d'une définition précise du mandat et de la gouvernance de la voie navigable dans l'avenir dépend, dans une certaine mesure, de la résolution de ces problèmes. Cela est particulièrement important si l'on souhaite assurer la protection adéquate des ressources naturelles et culturelles et réglementer l'utilisation des terres et de l'eau dans l'intérêt public.

Solutions proposées pour la clarification des compétences

1. Les accords constitutionnels standards sont respectés et pris en compte.
2. Les instruments juridiques pertinents sont compris, respectés ou modifiés, s'il y a lieu.
3. Les points forts et le mandat des gouvernements et de leurs organismes, notamment leur soutien réglementaire et stratégique, sont respectés et pris en compte.
4. La protection des ressources culturelles et naturelles est améliorée.
5. L'incohérence réglementaire, la complexité et le chevauchement des tâches sont réduits.
6. Les recettes sont distribuées équitablement en fonction des besoins en investissement et des exigences opérationnelles.

Options pour la voie navigable proprement dite⁵

Option 1 – Codifier le statut quo

- ✓ La compétence fédérale s'étendrait à l'ensemble de la voie navigable, à l'exception des lacs Simcoe et Couchiching, notamment du lit d'eau à la laisse des hautes eaux.
- ✓ Les lacs, les rivières, les fleuves et les chenaux comportant des chenaux de navigation seraient inclus dans la définition de la voie navigable;
- ✓ La compétence fédérale ne viserait pas les eaux ni les lits des affluents et des rivières qui se jettent dans la voie navigable tel que défini ci-dessus, sauf si ceux-ci comportent des chenaux de navigation.
- ✓ Les barrages exploités par le gouvernement fédéral et lui appartenant, notamment ceux situés dans la voie navigable et les lacs réservoirs, seraient inclus dans la définition de la voie navigable aux fins d'application du Règlement sur les canaux historiques. Les barrages dans les lacs réservoirs feraient l'objet d'une description officielle au moyen d'un règlement ou d'un levé et d'un titre.
- ✓ « Les droits dans les eaux » seraient reconnus officiellement en ce qui concerne la voie navigable.

Incidences de cette option

- Il faudrait établir un mécanisme de codification et de description qui engloberait la définition des compétences aux embouchures des affluents et des rivières.
- Des discussions devraient avoir lieu pour déterminer la façon de gérer le chenal de navigation qui traverse les lacs Simcoe et Couchiching. Il faudrait aussi déterminer si les aides à la navigation et d'autres questions connexes devraient être assujetties au Règlement sur les canaux historiques.

⁵ Les options présentées s'appuient sur les conclusions des discussions fédérales et provinciales antérieures.

- Il faudrait déterminer comment et en vertu de quelle loi le passage Atherley (entre les lacs Simcoe et Couchiching) serait administré compte tenu de la présence du lieu historique national des Barrages-de-Pêche. Les Premières nations devraient participer à ces discussions.
- Une analyse des incidences de la codification sur les droits réels immobiliers des Premières nations serait nécessaire – celle-ci devrait être effectuée en partenariat avec les Premières nations concernées.
- Des principes généraux devraient être établis pour déterminer les besoins en terres aux alentours des barrages qui ne font pas partie du réseau principal de la voie navigable.
- Les « droits dans les eaux » devraient être précisés, particulièrement en ce qui concerne les projets hydroélectriques n'ayant pas été autorisés en vertu d'un permis par le gouvernement fédéral. On devrait aussi se pencher sur l'application de la *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario*, en particulier sur l'article 35 portant sur les permis de prélèvement d'eau.
- Des précisions seraient nécessaires sur les rôles et les responsabilités liés aux contaminants et aux déversements.
- Il faudrait élaborer un protocole d'entente. Celui-ci devrait préciser la législation applicable afin que l'Agence et le public aient une meilleure compréhension des responsabilités et des pouvoirs.
- Le gouvernement du Canada aurait avantage à mieux comprendre ses obligations et les besoins en ressources aux fins de l'administration et de l'application du Règlement sur les canaux historiques.

Option 2 – Réduction de la compétence fédérale au moyen d'une entente

- ✓ Cette option est décrite de façon générale dans une lettre de J.C. Christakos, datée du 17 août 1978, à l'attention de M. J.W. Keenan, ministre des Richesses naturelles de l'Ontario.

Bref, je suis d'avis que Parcs Canada souhaite conserver ses pleins pouvoirs sur le canal comme tel et sur d'autres composantes qui y sont directement liées, comme les écluses, les barrages, les corridors étroits, le droit de contrôler les niveaux, l'écoulement et l'utilisation de l'eau pour la production d'électricité, etc. ainsi que la protection du chenal de navigation, à savoir le dragage, l'élimination des plantes nuisibles, etc. Cela mis à part, l'Ontario devrait pouvoir exercer les responsabilités provinciales qui lui incombe normalement ailleurs dans la province. [traduction]

- ✓ Dans le but de refléter l'intention déclarée de la définition de « canal » dans la *Loi sur le ministère des Transports*, la compétence fédérale doit être réduite pour se limiter aux ouvrages construits comme les écluses, les barrages (notamment ceux dans les lacs réservoirs), les ponts et les canaux artificiels.

- ✓ La compétence fédérale s'étendrait aussi aux chenaux de navigation officiels.
- ✓ Le gouvernement du Canada conserverait ses droits dans les eaux.

Incidences de cette option

- Il faudrait mettre en place des mécanismes visant à définir officiellement les parcelles de terres qui continueront d'appartenir à la Couronne fédérale.
- Il faudrait établir des mécanismes visant à officialiser la compétence provinciale sur les lacs, les rivières et les fleuves qui n'appartiennent pas à la Couronne fédérale.
- La province, les municipalités et les autorités en matière de conservation assumeront la réglementation des travaux réalisés dans l'eau.
- Une analyse des incidences de cette option sur les droits réels immobiliers des Premières nations serait nécessaire – celle-ci devrait être effectuée en partenariat avec les Premières nations concernées.
- Les responsabilités provinciales en ce qui concerne les espèces en péril seraient confirmées pour toutes les terres qui n'appartiennent pas à la Couronne fédérale.
- Les permis et les licences délivrés aux termes du Règlement sur les canaux historiques visant des terres ne relevant plus de la compétence fédérale seraient transférés à la province.
- Des discussions devraient avoir lieu pour déterminer la façon de gérer le chenal de navigation. Il faudrait aussi déterminer si les aides à la navigation et d'autres questions connexes devraient être assujetties au Règlement sur les canaux historiques.
- Des discussions devraient avoir lieu sur l'application de l'article 35 de la *Loi sur les ressources en eau de l'Ontario* et d'autres questions portant sur les « droits dans les eaux ».

Les lacs réservoirs

(a) Contexte

En 1905, la province a transféré certains ouvrages et droits au gouvernement fédéral afin de permettre la création et l'exploitation d'un réseau de réservoirs servant à maintenir les niveaux d'eau dans la voie navigable. Les dispositions du décret sont rédigées comme suit :

[traduction]

1. La province transfère des écluses, barrages, ponts, *droits dans les eaux*, terres inondées et autres ouvrages au gouvernement fédéral.

2. Le gouvernement fédéral s'engage à les conserver en bon état.
3. Le gouvernement fédéral obtient le « droit de construire des réservoirs », notamment la capacité de construire de nouveaux barrages et d'accroître ou de diminuer la hauteur des barrages existants et d'augmenter ou de diminuer la taille ou la capacité d'ouverture des barrages, comme il le juge approprié.
4. Le gouvernement fédéral accepte de conserver les barrages à billes dans la mesure où ces barrages se révèlent nécessaires.
5. Le gouvernement fédéral accepte d'indemniser la province au taux de 0,50 \$ par acre pour des terres inondées non concédées par patente et d'établir des conventions d'indemnisation avec les propriétaires de terres inondées non concédées par patente et de terres sous licence ou permis.
6. La province conservera des droits miniers, et les droits des producteurs *actuels* d'hydroélectricité seront respectés.

(b) Résumé des problèmes liés aux lacs réservoirs

Pour le profane, il semble que l'effet du décret de 1905 était de transférer au gouvernement fédéral tous les droits d'utilisation de l'eau et aussi, sans doute, la propriété des lits de plusieurs bassins versants sur un vaste territoire. Ce dernier point semble être confirmé par l'obligation de verser une indemnité pour les terres inondées additionnelles.

La province administre ces plans d'eau comme s'ils relevaient exclusivement de sa compétence. La province s'occupe de délivrer des permis pour les travaux effectués dans l'eau ainsi que des permis pour l'occupation de lot d'eau. La province a délivré des permis à quelques installations hydro-électriques situées aux abords de ces eaux. Elle octroie aussi des permis pour le prélèvement d'eau dans ces bassins hydrographiques sans consulter le gouvernement fédéral.

Des discussions et des échanges de correspondance entre le fédéral et les provinces au sujet de la propriété des lits des lacs réservoirs ont eu lieu à la fin des années 1950. Une correspondance entre l'ingénieur en chef et l'avocat-conseil laissait entrevoir la possibilité que le gouvernement fédéral accepte de renoncer à toute réclamation à l'égard des lits des lacs réservoirs, bien qu'aucune preuve ne permette de confirmer qu'une telle renonciation officielle avait été faite.

Plusieurs questions sont soulevées.

- Que signifie le terme « droits dans les eaux » dans l'optique de la compétence et de la propriété des lits des lacs réservoirs et des cours d'eau qui y sont associés dans le bassin hydrographique?
- Le décret laisse-t-il sous-entendre que le gouvernement fédéral bénéficie d'un droit d'utilisation exclusif de l'eau?

- Quelle incidence le décret a-t-il sur les droits des riverains, y compris ceux existant en 1905 et ceux liés à des terres ayant été concédées par patente par la province après 1905?
- Quelle incidence le décret a-t-il sur l'exercice des pouvoirs provinciaux relatifs à ces eaux?
- Le Canada devrait-il renoncer officiellement à ses droits sur les lits des lacs réservoirs, des fleuves et des rivières? Si c'est le cas, quelles en seraient les conséquences?

Questions à répondre par le Canada et l'Ontario

La Commission sollicite les points de vue du Canada et de l'Ontario sur les questions de compétence et les options présentées ci-dessus. Voici les questions présentées :

1. Il ressort des discussions tenues que la clarification des questions de propriété et de compétence permettrait de réduire la confusion, le chevauchement de tâches et l'incohérence et contribuerait à améliorer les services offerts aux Canadiens. Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?
2. Avez-vous une préférence pour l'une des options générales de compétence qui sont présentées dans le présent document de travail?
 - a. Le gouvernement fédéral serait propriétaire du lit de la voie navigable en tant que tel, à l'exclusion des lacs Simcoe et Couchiching, et aurait compétence sur le chenal de navigation qui traverse ces deux lacs. Le gouvernement fédéral conserverait le droit de contrôler les niveaux, l'écoulement et l'utilisation de l'eau, notamment l'eau des lacs réservoirs.
 - b. La propriété du gouvernement fédéral serait limitée au lit des tronçons « aménagés » de la voie navigable et celui-ci aurait compétence sur les chenaux de navigation. Le gouvernement fédéral conserverait le droit de contrôler les niveaux, l'écoulement et l'utilisation de l'eau, notamment l'eau des lacs réservoirs.
3. D'autres options devraient-elles être envisagées ou d'autres mécanismes devraient-ils être utilisés pour gérer les niveaux, l'écoulement et l'utilisation de l'eau?
4. De quelle façon les compétences et les responsabilités doivent-elles être exercées en ce qui concerne les lacs réservoirs de Haliburton?
5. Comment les deux ordres de gouvernement doivent-ils s'y prendre pour clarifier les compétences et les responsabilités?