



Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)

Initiative de modernisation du règlement Présentation pour consultation

Transports Canada

Automne 2017

Sophie Noel

SGDDI # 13182801 v-2

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Selon l'article 91 alinéa 10 de la *Loi constitutionnelle* de 1867, l'autorité législative relativement à la navigation, les bâtiments ou navires est de juridiction exclusive du parlement du Canada, donc de compétence fédérale. Ceci signifie que seul le gouvernement fédéral a le pouvoir de légiférer en matière de navigation, et ce, sur toutes les eaux du Canada.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* a pour objet, entre autres, de favoriser la sécurité de la navigation de plaisance, de protéger le milieu marin contre les dommages causés par les activités de navigation et d'élaborer des outils de réglementation qui favorisent des activités de navigation de plaisance viables, efficaces et économiques dans les eaux canadiennes.

Le Guide des administrations locales (GAL) précise les étapes et le processus à suivre pour les administrations locales qui souhaitent appliquer et soumettre une demande relative au RRVUB

Au Québec il y a une Autorité provinciale désignée (décret de 1988) avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) : "Il est ordonné sur la proposition du ministre des Affaires municipales et du ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes: Que le ministre des Affaires municipales soit l'autorité provinciale désignée aux fins du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et qu'en conséquence, il soit chargé d'évaluer les demandes et par la suite de les adresser au gouvernement fédéral."

Le processus peut prendre plus d'un an à être préparé et le dossier complet doit être présenté à TC au plus tard le 15 septembre de chaque année, pour une mise en application à la saison suivante.

Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Permet de solutionner des problèmes :



- Sécurité
- Environnement
- Intérêt du public

Permet de mettre fin à une **situation conflictuelle** impliquant les différents usagers d'un **plan d'eau**

La demande de restrictions **doit** provenir d'une **administration locale** (municipalité, ville, paroisse, canton, MRC, etc.)

La demande de restrictions est la dernière option à considérer.
Des solutions alternatives doivent avoir été explorées et éprouvées auparavant

Rôles et responsabilités – Transports Canada

BSN - Régional

Répondre aux demandes d'information

Encadrer les requérants tout au long du processus

Recevoir et évaluer les dossiers de demandes de restrictions

Recommander ou non les demandes de restrictions au BSN-Ottawa



BSN - Ottawa Administration centrale

Processus réglementaire canadien

Évaluation de la demande

Gazette du Canada
Parties I et II

Les dossiers de demandes de restrictions seront examinés selon :

- *Lois et règlements*
- **Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation (2012)*
- *Guide des administrations locales*

Rôles et responsabilités – Administration locale

Préparer et déposer la demande de restrictions

- BSN – Régional (avant - 15 août chaque année)
- Demandes déposées à Ottawa (avant le 15 septembre chaque année)

Procéder aux consultations

- Identification / description du problème
- Solutions alternatives (réglementaires ou non)

Préparer le résumé de l'analyse coûts-avantages

- Qui va y gagner, qui va y perdre

Mise à l'essai des solutions alternatives retenues

- Analyser les solutions alternatives

S'engager

- Plan de sécurité / communication
- Plan de balisage

Faire appliquer la réglementation (RRVUB)

- Entente (agence d'application réglementaire ou nomination)

Catégories de restrictions existantes

Les restrictions peuvent être appliquées :

- En tout temps
- Durant certaine partie de la journée, de la semaine
- Durant certains mois, certaines saisons
- Sur tout le plan d'eau ou certaine partie de celui-ci

Annexe 1



Interdiction à toutes les embarcations

Annexe 2



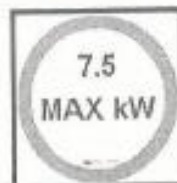
Interdiction aux embarcations motorisées (propulsion mécanique et électrique)

Annexe 3



Interdiction aux embarcations à propulsion mécanique

Annexe 4



Limite de puissance (Parc public - accès contrôlé)

Annexes 5-6



Limite de vitesse (5, 10, 25, 40, 55, 60, 70 km/h)

Annexe 7



Interdiction aux activités de remorquage, surf sur le sillage

Annexe 8

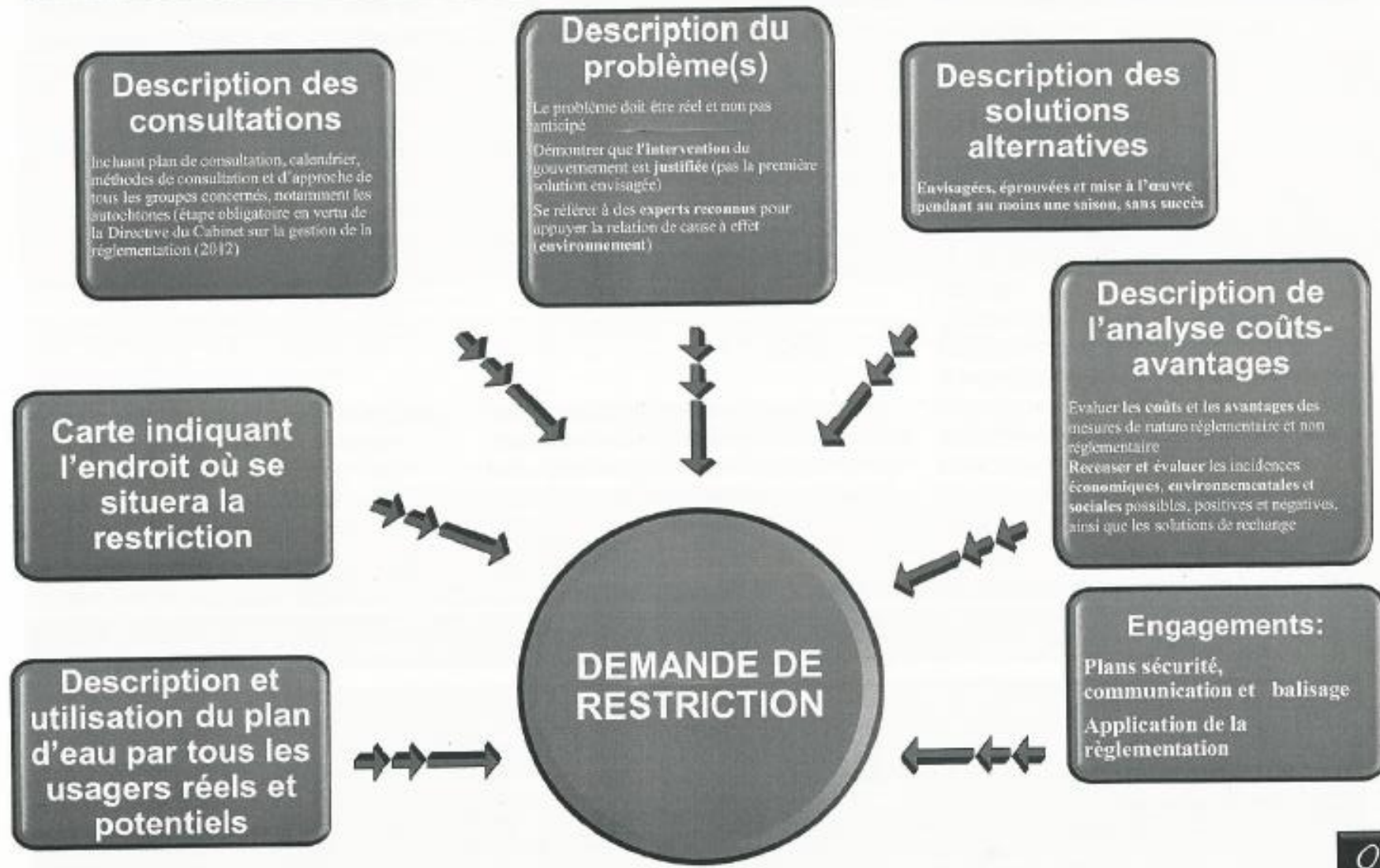


Interdiction aux activités ou événements sportifs, récréatifs ou publics

**** embarcations ciblées ****
**** zone protection riveraine ****

Demande de restrictions - résumé

(Renseignements à inclure au dossier du demandeur)



Enjeux liés à l'initiative de modernisation

Point de vue de TC

Enjeux politiques / liés aux ressources	Enjeux administratifs / procéduraux	Enjeux législatifs / réglementaires
<p>Disponibilité des ressources et coûts associés à l'ensemble de la démarche en termes de ressources humaines et financières.</p> <p>Le RRVUB ne rencontre pas toujours les besoins des partenaires et usagers, selon l'évolution des pratiques sur l'eau et les nouveaux types d'embarcations disponibles sur le marché.</p>	<p>Il est possible que les catégories de restriction actuellement possible aient besoin d'être revisitées</p> <p>Le processus actuel ne permet pas de chemin plus rapide un triage ou la priorisation pour les demandes particulières de nature plus urgente ou de nature purement administratives.</p>	<p>Les exigences du secrétariat du Conseil du trésor sont élevées et ne permettent pas tellement les exceptions.</p> <p>En vertu des limitations constitutionnelles, la loi de 2001 sur la marine marchande du Canada ne permet pas à TC de déléguer son pouvoir à une province. La province pourrait se voir déléguer la possibilité d'administrer un programme, mais sans toutefois pouvoir l'amender, en modifier la structure ou le contenu.</p>
<p>La possibilité pour les provinces de mettre en place une limite universelle (max 10km/h à l'intérieur de 30 mètres du bord) n'est pas appliquée partout au pays et nécessite des consultations significatives avec les provinces.</p>	<p>La date de remise du dossier complet avant le 15 septembre représente un enjeu à la fois pour les administrations locales qui sont souvent encore en pleine saison de nautisme, mais également pour TC qui lui nécessite la réception du dossier suffisamment à l'avance pour son compléter son travail d'évaluation avant de transmettre au SCT.</p>	<p>La mise en place de règlements intérimaires demanderait des travaux législatifs majeurs, incluant les justificatifs et un processus de consultation complet et exhaustif.</p>
<p>L'implication du MAMOT (pour la région du Québec) dans le processus de demande de RRVUB est quasi inexistante.</p>	<p>Temps requis pour développer et compléter le processus pour les administrations locales est très long et le plus souvent sur plus d'une année.</p> <p>Il y a une méconnaissance ou une compréhension parfois limitée du RRVUB et des pouvoirs et obligations en lien avec ce règlement.</p>	<p>Transports Canada veut maintenir la cohérence, la consistance et l'uniformité dans l'application des Lois, règlements et programmes fédéraux à travers le pays.</p>

Phase I

Révision du processus administratif (GAL)

- Examiner le processus actuel du GAL afin d'assurer la pertinence, l'efficacité et les lignes directrices. Identifier les domaines d'amélioration et/ou de clarification.
 - Brainstorming : évaluation de toutes les possibilités de processus différents.
 - Évaluer les pour, les contres, les enjeux, les risques et la faisabilité de chaque option.
 - Développer une approche de triage rigoureuse comme solution possible
 - Assurer que les propositions rencontrent la réglementation et satisfont au mieux aux besoins des provinces, administrations locales et partenaires de l'industrie nautique.
 - Consulter les régions sur le processus administratif du RRVUB (GAL).
 - Développez un protocole d'entente avec les provinces si nécessaire.
 - Publier et mettre en œuvre le GAL révisé et amélioré.
 - Développer un plan de communication - matériel d'éducation / information.
- L'ORIENTATION ET LA POURSUITE DES TRAVAUX DES PHASES SUBSÉQUENTES SONT TRIBUTAIRES DES RÉSULTATS ET ABOUTISSEMENTS OBTENUS À LA PREMIÈRE PHASE DE L'INITIATIVE
- Phase II – Améliorations réglementaires
 - Phase III – Amendement légal à la LMMC de 2001