

**Record Number:** 280  
**Author, Monographic:** Couillard, D.//Lacasse, J. P.//Slivitzky, M.  
**Author Role:**  
**Title, Monographic:** Impact sur l'environnement du projet oléoduc et super-port Saint-Laurent. Tome I : aspects juridiques des conséquences du projet  
**Translated Title:**  
**Reprint Status:**  
**Edition:**  
**Author, Subsidiary:**  
**Author Role:**  
**Place of Publication:** Québec  
**Publisher Name:** INRS-Eau  
**Date of Publication:** 1973  
**Original Publication Date:**  
**Volume Identification:**  
**Extent of Work:** xxii, 64  
**Packaging Method:** pages  
**Series Editor:**  
**Series Editor Role:**  
**Series Title:** INRS-Eau, Rapport de recherche  
**Series Volume ID:** 28  
**Location/URL:**  
**ISBN:** 2-89146-034-0  
**Notes:** Rapport annuel 1973-1974  
**Abstract:** Rapport rédigé pour Acres Consulting Services Ltd  
10.00\$  
**Call Number:** R000028  
**Keywords:** rapport/ ok/ dl

Impact sur l'environnement du projet  
oléoduc et super-port Saint-Laurent.

Tome 1:  
Aspects juridiques des conséquences  
du projet

INRS-Eau  
Université du Québec  
C.P. 7500, Sainte-Foy  
Québec G1V 4C7

RAPPORT SCIENTIFIQUE No 28  
1973

Rapport rédigé pour  
Acres Consulting Services Limited

par  
D. Couillard, J.P. Lacasse, M. Slivitzky

Impact sur l'environnement du projet  
oléoduc et super-port Saint-Laurent.

Tome 1:

Aspects juridiques des conséquences  
du projet

INRS-Eau  
Université du Québec  
C.P. 7500, Sainte-Foy  
Québec G1V 4C7

RAPPORT SCIENTIFIQUE No 28  
1973

Rapport rédigé pour  
Acres Consulting Services Limited

par  
D. Couillard, J.P. Lacasse, M. Slivitzky

ISBN 2-89146-034-0

DEPOT LEGAL 1973

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés

© 1973 - Institut national de la recherche scientifique

## REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier bien sincèrement les personnes suivantes:

- Gilbert L'Ecuyer pour l'aide apportée à la rédaction de ce rapport;
- Danielle Plante pour sa participation intéressée à la dactylographie de ce texte;
- André Parent, dessinateur à l'INRS-Eau, pour la production du dessin de la couverture de cet ouvrage;
- Magella Cantin, du Centre de Documentation de l'INRS-Eau, pour le support apporté à l'impression et à la reliure de ce rapport.

## TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
RESUME	<i>vi</i>
ABSTRACT	<i>xvi</i>
1. INTRODUCTION	2
2. LA MULTIPLICITE DES JURIDICTIONS	5
2.1 Introduction	5
2.2 La juridiction fédérale	6
2.3 La juridiction provinciale et municipale	8
2.4 La multiplicité à l'intérieur d'une même juridiction	9
3. JURIDICTION RELATIVE AU TRANSPORT DU PETROLE DANS LE GOLFE ET DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT	12
3.1 Introduction	12
3.2 La loi sur la marine marchande du Canada	12
3.2.1 Les contraintes imposées par la loi	13
3.2.1.1 Les interdictions expresses	15
3.2.1.2 Les mesures préventives et correctives	19
3.2.2 Le régime de la responsabilité civile	21
3.2.2.1 Le principe de la responsabilité civile	21

TABLE DES MATIERES (Suite)

	<u>PAGE</u>
3.2.2.2 Les limites au principe de responsabilité civile	22
3.2.2.3 Les mesures destinées à assurer l'opérabilité du régime de responsabilité civile	24
3.2.3 Le régime de la responsabilité pénale	26
3.3 La loi sur les pêcheries	27
3.4 Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs	29
3.5 La loi québécoise de la qualité de l'environnement	30
4. JURIDICTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION DU PORT A LA GRANDE-ILE	33
4.1 La loi sur la protection des eaux navigables	33
4.2 La loi sur la marine marchande du Canada	33
4.3 Loi concernant la qualité de l'air ambiant et la lutte contre la pollution atmosphérique	35
4.4 Autres lois fédérales	38
4.5 La législation québécoise	38
4.5.1 La loi de la qualité de l'environnement	38
4.5.2 La loi de l'hygiène publique	39
4.5.3 Loi des établissements industriels et commerciaux	39

TABLE DES MATIERES (Suite)

	<u>PAGE</u>
4.5.4 La loi du Régime des eaux	41
4.5.5 La loi des appareils sous pression	42
4.5.6 La loi des cités et villes et le Code municipal	43
5. JURIDICTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION DE L'OLEODUC ET DES OUVRAGES CONNEXES	46
5.1 Introduction	46
5.2 La loi sur l'Office national de l'énergie	46
5.3 Loi sur les ressources en eau du Canada	51
5.4 Autres lois fédérales déjà analysées	52
5.4.1 Loi concernant la qualité de l'air ambiant et la lutte contre la pollution atmosphérique	52
5.4.2 La loi sur les pêcheries	53
5.5 Législations québécoises	54
5.5.1 Loi sur le commerce des produits pétroliers	54
5.5.2 Loi de la protection des arbres	55
5.5.3 Loi des terres et forêts	56
5.5.4 Le Code civil	56
5.5.5 La loi des cités et villes et le Code municipal	57



TABLE DES MATIERES (Suite)

	<u>PAGE</u>
6. CONSIDERATIONS D'ORDRE GENERAL	59
6.1 Lois d'application générale	59
6.1.1 Le Code criminel	59
6.1.2 Les règlements de l'impôt sur le revenu	60
6.2 La prospective	60
6.2.1 L'aspect politique de la question	60
6.2.2 Les mesures législatives et réglementaires que l'on peut envisager à court terme	62
6.2.2.1 Loi concernant la faune du Canada (Bill C-131)	62
6.2.2.2 Loi établissant le Code national du contrôle des bruits (Bill C-110)	63
6.2.2.3 Les règlements à être adoptés en vertu de la loi québécoise de la qualité de l'environ- nement	63

AUTRES TOMES DE LA PRESENTE ETUDE

TOME II DESCRIPTION DE LA REGION TRAVERSEE PAR L'OLEODUC

TOME III DESCRIPTION DE LA REGION INFLUENCEE PAR LE PORT

TOME IV EVALUATION DE L'IMPACT ECOLOGIQUE DU PROJET

## RESUME

### LE PROBLEME JURIDICTIONNEL

Le B.N.A. Act de 1867 et ses modifications, i.e. la Constitution canadienne, ne traitent pas de façon spécifique de l'environnement. La juridiction en ce domaine est partagée entre le Parlement fédéral et les Législatures provinciales. Il reste que la législation fédérale peut souvent l'emporter sur la législation provinciale, soit en vertu du principe de la prépondérance législative fédérale (Paramountcy), soit parce que celle-là empiète sur celle-ci (Trenching Power), soit enfin parce qu'elle est nécessaire (Ancillary Power) pour assurer la compétence fédérale.

De même, des mécanismes constitutionnels tels le pouvoir déclaratoire du Parlement fédéral ou son pouvoir de dépenser peuvent accroître la compétence législative fédérale en matière d'environnement.

Les provinces, par ailleurs, peuvent notamment légiférer sur la gestion du domaine public, la propriété et les droits civils et les ouvrages d'une nature privée ou locale. Elles peuvent également déléguer leurs pouvoirs aux corporations municipales; l'exercice par celles-ci de ces pouvoirs est cependant limité à ce qui peut être de compétence provinciale.

LE TRANSPORT DU PETROLE DANS LE GOLFE

DU SAINT-LAURENT ET DANS LE FLEUVE

Le transport du pétrole est régi par les lois fédérales à cause de la compétence fédérale sur la navigation et les pêcheries; de plus, vu la compétence fédérale en matière de conclusion des traités, le gouvernement fédéral a juridiction sur les oiseaux migrateurs.

Loi sur la marine marchande du Canada

La loi fédérale de la marine marchande, administrée par le ministère fédéral des Transports, traite des rejets de polluants par les navires. Ceux-ci sont expressément prohibés sauf exception. Les aspects préventif et correctif de la pollution sont également prévus par cette loi.

De plus, la loi fédérale de la marine marchande prévoit un régime de responsabilité civil pour celui qui pollue, de façon à compenser les frais nécessités par le redressement de la situation et aussi les dommages causés. Les propriétaires des navires et des "polluants" sont appelés à fournir une preuve de solvabilité et aussi à contribuer à la caisse de réclamations de la pollution maritime.

La Loi de la marine marchande prévoit également un régime de responsabilité pénal à la suite d'infractions à des dispositions législatives ou réglementaires.

#### Loi sur les pêcheries

Cette loi fédérale, relevant "en principe" du ministre fédéral des Pêches et Forêts, est administrée, au Québec, par le ministère québécois du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche en vertu d'une entente fédérale-provinciale conclue en 1922. Elle comporte diverses interdictions visant la vie du poisson lui-même ou la pollution des eaux fréquentées par le poisson.

#### Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs

Cette loi, dont l'application relève "en principe" du ministre fédéral de l'Environnement, est administrée au Québec par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. Des règlements adoptés en vertu de cette loi régissent le dépôt de pétrole dans les régions fréquentées par des oiseaux migrateurs.

### Loi québécoise de la qualité de l'environnement

Cette loi trouve peu d'applications en matière de navigation vu la compétence législative fédérale, sauf peut-être sur le problème du rejet de contaminants dans l'air, l'eau ou le sol au-delà de ce qui est prévu par règlement. Mais il n'y a pas encore eu de règlement.

### LE PORT DE LA GRANDE ÎLE

#### Loi sur la protection des eaux navigables

La construction du port doit, en vertu de cette loi, être autorisée par le ministère fédéral des Transports. Ce dernier consultera sans doute le ministère de l'Environnement avant de donner son accord au site choisi.

#### Loi sur la marine marchande du Canada

Cette loi contient des dispositions se rapportant à la manipulation de la cargaison, du combustible et du lest. De plus, un règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures a été adopté en vertu de cette loi; la partie trois du règlement concerne les opérations de transbordement et comporte de nombreuses dispositions destinées à prévenir la pollution.

Loi concernant la qualité de l'air ambiant  
et la lutte contre la pollution atmosphérique

Cette loi, sanctionnée en juin 1971, prévoit que des normes peuvent être prescrites concernant les quantités et concentrations maximales pouvant être dégagées dans l'air par un agent de contamination de l'air. Ces normes n'ont cependant pas encore été établies.

Autres lois fédérales

Les lois fédérales sur les pêcheries et la protection des oiseaux migrateurs, examinées plus haut, sont également applicables au port. Il en serait de même de la Loi sur la gestion des ressources en eau du Canada mais la constitutionnalité de cette dernière loi est mise en doute.

Législation québécoise

La loi québécoise de la qualité de l'environnement, sanctionnée à la fin de 1972, interdit, comme on l'a vu, le rejet au-delà de normes prévues par règlements. Elle prévoit aussi l'obtention d'une autorisation pour modifier la qualité de l'environnement. De telles dispositions apparaissent applicables, à première vue, aux activités du port envisagé.

Un règlement adopté en vertu de la Loi de l'hygiène publique concerne la disposition des déchets. En matière de bruit, un règlement a été adopté en vertu de la Loi des établissements industriels et commerciaux.

La Loi du régime des eaux prévoit l'aliénation du lit et des rives d'un cours d'eau aux conditions indiquées par le lieutenant-gouverneur en conseil. Ce dernier peut édicter des conditions se rapportant à l'environnement.

La Loi des appareils sous pression prévoit que les plans et devis des appareils sous pression doivent être soumis, pour approbation, à un fonctionnaire du ministère du Travail (ce qui s'appliquerait au cas du parc-réservoir situé à proximité du port).

En vertu de la Loi des cités et villes et du Code municipal, la ou les municipalités, où serait situé le port, possèdent certains pouvoirs de réglementation en matière d'environnement.

#### L'OLEODUC ET LES OUVRAGES CONNEXES

L'oléoduc, dont la construction est envisagée, est international et par conséquent, de juridiction fédérale.



### Loi sur l'Office national de l'énergie

Cette loi fédérale attribue à l'Office national de l'énergie une compétence pleine et exclusive pour la construction et l'exploitation d'un pipe-line du genre de celui qui est envisagé.

L'Office peut donner des directives, dans l'intérêt public: cette juridiction pourrait s'étendre aux activités ayant un impact sur l'environnement. Il jouit d'ailleurs de maints pouvoirs en la matière et il peut même interdire l'utilisation du pipe-line lorsque la sécurité publique est en jeu. L'Office jouit également de vastes pouvoirs réglementaires.

### Loi sur les ressources en eau du Canada

Cette loi traite de la gestion qualitative de l'eau. Son intérêt ici vient du fait qu'un pipe-line devra nécessairement traverser un certain nombre de cours d'eau. Il reste qu'il y a bien des chances que cette loi soit inconstitutionnelle.

### Autres lois fédérales

En vertu de la Loi concernant la qualité de l'air ambiant et la lutte contre

la pollution atmosphérique, des normes particulières de dégagement peuvent être prescrites.

En vertu de la Loi sur les pêcheries, il est interdit de déposer une substance délétère dans les eaux fréquentées par le poisson. De plus, une partie de la largeur des cours d'eau doit toujours être laissée libre.

#### Législation québécoise

La Loi québécoise sur le commerce des produits pétroliers prévoit l'adoption de règlements pour régir le transport des produits pétroliers. De tels règlements seraient cependant inopérants pour le cas de l'oléoduc envisagé.

La Loi de la protection des arbres, la Loi des terres et forêts, le code civil, la Loi des cités et villes et le code municipal contiennent des dispositions, d'importance mineure, se rapportant aux conséquences sur l'environnement de l'oléoduc dont la construction est envisagée.

#### LOIS D'APPLICATION GENERALE

Le Code criminel du Canada vise, notamment, l'absence de précautions prises dans le cas de substances explosives et aussi la commission de nuisance pu-

blique mettant en danger la vie, la sécurité ou la santé du public.

Les règlements fédéraux de l'impôt sur le revenu prévoient, pour le contribuable qui combat la pollution des eaux, une allocation accélérée du coût en capital des biens acquis pour cette fin.

De plus, il ne faut pas négliger les pressions politiques aiguillonnées par l'opinion publique qui sont souvent à l'origine des mesures législatives. L'action des "environnementalistes" se fait de plus en plus pressante. Les lettres à l'éditeur contribuent, lorsqu'elles se font nombreuses, à des pressions et on peut prévoir dans l'avenir, des lois et des règlements plus sévères que ceux qui sont actuellement en vigueur.

Présentement, plusieurs projets de loi sont envisagés à court terme. Parmi ceux-ci, il y en a deux qui doivent retenir notre attention; ce sont les projets de lois qui concernent la faune et le bruit. Le premier projet de loi permettra au ministère de l'Environnement de prendre toutes les mesures qu'il jugera nécessaire pour protéger toutes espèces d'animaux sauvages menacés d'extinction; le second projet de loi, concernant les bruits, attribuera au ministre de l'Environnement un pouvoir de réglementation du bruit pour les entreprises fédérales. Enfin, il ne faut pas oublier que la loi de la qualité de l'environnement prévoit l'adoption de nombreux règlements par le lieutenant-gouverneur en conseil.

## ABSTRACT

### JURISDICTIONAL ASPECT

The B.N.A. Act of 1867 and its modifications, i.e. the Canadian Constitution, do not deal specifically with the environment. In this respect, the jurisdiction is shared by the Federal Government and the Provincial Legislatures. As it is often the case, Federal legislation has precedence over Provincial legislation either by virtue of Paramountcy, or because of the Trenching Power of the former, or because of its Ancillary Power in order to safeguard federal powers.

Likewise, constitutional rights such as the declaratory power of the Federal Government or its spending power can increase the federal legislative authority relating to environmental matters.

The provinces, on the other hand, can, among other things, legislate on the management of public property, ownership and civil rights, and works of a private or local nature. They can also delegate their powers to municipal corporate bodies; use of these powers by the corporate bodies is however restricted to the provincial field.

OIL TRANSPORTATION IN THE GULF OF  
ST. LAWRENCE AND IN THE ST. LAWRENCE RIVER

Oil transportation is within Federal jurisdiction because of the Federal control over navigation and fisheries; furthermore, in view of the Federal control regarding settlement of treaties, the Federal Government has jurisdiction over the migratory birds.

Canadian Merchant Navy Act

The Federal Merchant Navy Act, administered by the Federal Department of Transport, deals with the discharge of pollutants from ships; such discharge is expressly prohibited with certain exceptions. The preventive and corrective aspects of pollution are also provided for in this Act.

Furthermore, the Federal Merchant Navy Act makes provision for the settlement of civil liability of any one polluting, in order to compensate for the expenses incurred to correct the situation and also for damage to property. Owners of ships and pollutants are required to produce proof of solvency and also to contribute to the marine pollution claim fund.

The Merchant Navy Act also makes provision for the settlement of penal liabi-

lity following infractions of the rules and regulations.

#### Fisheries Act

This Federal law, which, in principle, comes under the jurisdiction of the Federal Minister of Forests and Fisheries, is administered, in Quebec, by the Ministry of Tourism, Game and Fisheries by virtue of a Federal-Provincial agreement concluded in 1922. It contains various interdictions concerning the life of the fish or the pollution of waters visited by fish.

#### Law of the Migratory Birds Agreement

This law, the application of which comes under the jurisdiction of the Federal Minister for the Environment, is administered in Quebec by the Ministry of Tourism, Game and Fisheries. Regulations passed under this law govern the deposit of oil in regions visited by the migratory birds.

#### Quebec Law on the Quality of Environment

This law finds few applications with respect to navigation because of the Federal legislative pre-eminence with the possible exception of the problem of emissions of contaminants in the air, water or ground—beyond that provi-

ded in regulations. But there are no regulations yet.

#### PORT OF GRANDE ILE

##### Law Concerning Navigable Waters

The construction of the port, under this law must be authorized by the Federal Department of Transport who will no doubt consult with the Federal Department of the Environment before giving approval on the selected site.

##### Canadian Merchant Navy Act

This law contains provisions dealing with the handling of cargo, fuel and ballast. Furthermore, a regulation covering prevention of pollution by hydrocarbons has been passed under this law; part three of the regulation concerns trans-shipment operations and contains numerous provisions aimed at preventing pollution.

##### Law Concerning Quality of Ambient Air and Atmospheric Pollution Abatement

Decreed in 1971, this law provides for standards to be prescribed concerning

the maximum quantities and concentrations of pollutants which can be emitted into the air. These standards, however, have not yet been set.

#### Other Federal Laws

The Federal laws regarding fisheries and protection of migratory birds, mentioned above, also apply to the port. Similarly the Law concerning the management of Canada's water resources would apply but the constitutionality of the latter is being questioned.

#### Quebec Legislation

The Quebec law on the quality of the environment, sanctioned at the end of 1972, prohibits, as mentioned above, the emission of pollutants beyond the standards allowed by the regulations. This law provides for the granting of an authorization to modify the quality of the environment. Such provisions seem applicable, a priori, to the activities of the proposed port.

A regulation passed under the Law for public hygiene covers waste disposal.

In the matter of noise, a regulation has been passed under Law for Industrial and Commercial Establishments.



The Law for the water regimen provides for the alienation of the bed and banks of a water course under the condition stipulated by the Lieutenant-Governor in Council. The latter can enact conditions covering the environment.

The Law for pressure vessels requires that plans and designs of pressure vessels be submitted to a representative of the Department of Labour for approval. (This would apply to the storage yard near the port).

Under the Law of Towns and Cities and the Municipal Code, the municipality or municipalities where the port would be located have certain statutory powers concerning the environment.

#### OIL PIPELINE AND RELATED WORKS

The proposed oil pipeline is international and therefore will be under the Federal jurisdiction.

#### Law of the National Energy Board

This Federal law gives the National Energy Board full and exclusive power over the construction and operation of a pipeline of the type being considered.

The Board can issue rules, in the public interest: this jurisdiction could extend to activities having an impact on the environment. Furthermore, it wields many rights in this matter and it can even prohibit the use of the pipeline when public safety is at stake. The Board also enjoys broad statutory powers.

#### Canadian Water Resources Act

This law deals with the qualitative management of water. Its interest stems from the fact that a pipeline must necessarily cross a certain number of waterways. It is possible that this law may be unconstitutional.

#### Other Federal Laws

Under the Law concerning ambient air quality and atmospheric pollution abatement, special emissions standards may be issued.

Under the Law of fisheries, it is prohibited to deposit deleterious substances in waters visited by the fish. Moreover, a part of the width of the waterways must always be free.

### Quebec Legislation

The Quebec law dealing with the trading of petroleum products provides for the issuing of regulations governing transportation of petroleum products. Such regulations would not apply in the case of the proposed oil pipeline.

The Law for the protection of trees, the Law of the Lands and Forests, the Code of Civil Law, the Law of Towns and Cities, and the Municipal Code contain provisions, of minor importance, dealing with the effects of the proposed oil pipeline on the environment.

### LAWS OF GENERAL ENFORCEMENT

The Canadian Code of Criminal Procedure refers more specifically to the lack of precautions taken in the case of explosive substances and also the commission of acts of public nuisance endangering the life, safety or health of the public.

The Federal income tax regulations stipulate that the taxpayer engaged in water pollution abatement will be granted an accelerated depreciation on the capital cost of the properties acquired for this purpose.

1. INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

Lorsqu'on projette la construction d'un ouvrage, qu'il soit petit ou important, il y a habituellement des règlements et des exigences statutaires gérées par les municipalités et les gouvernements provincial et fédéral. Ces règlements couvrent des aspects aussi divers que le zonage, la santé publique, les relations de travail, la pollution, etc. Le projet de construction d'un port pour super-pétroliers près de la localité de Kamouraska, ainsi qu'un oléoduc sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent n'échappe pas à ces obligations et tous les niveaux de gouvernement, allant du Conseil de la municipalité de Kamouraska jusqu'au gouvernement fédéral seront intéressés dans cette entreprise.

Mais il est très difficile de définir le rôle distinct de ces autorités dans le domaine de l'environnement, ainsi que de quelle manière ces organismes gouvernementaux vont opérer. Cette section de l'étude "Impact sur l'environnement du projet Oléoduc et Super-Port St-Laurent" est particulièrement importante si on considère les rôles présents et futurs des autorités désignées pour la conservation de l'environnement. Ces autorités, nommées par le peuple comme gardiens des biens naturels, sont dans une position avantageuse, même unique; leurs déclarations

et leurs prises de position étant des facteurs importants pour plusieurs personnes se formant une opinion sur le sujet.

Cette section représente une tentative de recueillir les lois et règlements, de déterminer le domaine d'intérêt et le plan d'action de chacun des organismes afin d'éclairer les personnes responsables de la construction.

2. LA MULTICPLICITE DES JURIDICTIONS

## 2. LA MULTIPLICITE DES JURIDICTIONS

### 2.1 Introduction

La Constitution canadienne, de type fédéral, établit un partage des compétences législatives entre deux niveaux législatifs - le Parlement fédéral et les législatures provinciales -; cependant, aucune disposition relative au partage des compétences, dans l'AANB (B.N.A. ACT), ne concerne l'environnement de façon spécifique.

La démarche traditionnelle utilisée par les juges dans les procès constitutionnels concernant le B.N.A. Act nous oblige à répondre aux questions suivantes pour déterminer qui est compétent pour légiférer en matière d'environnement: la matière relève-t-elle d'une catégorie énumérée à l'article 92 et réservée à la compétence provinciale? Si la réponse est négative, alors la compétence est fédérale et la discussion s'arrête ici; si la réponse est positive, il faut se poser cette seconde question: la matière relève-t-elle aussi d'une catégorie énumérée à l'article 91 et réservée à la compétence fédérale? Si la réponse à cette seconde question est négative, alors la compétence est définitivement provinciale; si la réponse est positive, la compétence est fédérale mais il faut déterminer s'il existe un double aspect auquel cas la compétence provin-



ciale demeurera mais son utilisation sera sujette à la prépondérance fédérale; si la compétence fédérale apparaît au contraire exclusive, il faudra alors conclure à l'existence d'une incompatibilité qui, en vertu de la doctrine de l'empiètement, interdira aux provinces de légiférer sur la matière en question.

## 2.2 La juridiction fédérale

La juridiction fédérale en matière d'environnement est extrêmement importante dans le contexte des aménagements et des activités envisagées. Non seulement l'environnement peut-il être rattaché à plusieurs catégories de sujets attribués au Parlement fédéral, mais la législation fédérale peut souvent l'emporter sur la législation provinciale soit en vertu du principe de la prépondérance législative fédérale (Paramountcy), soit parce que celle-là empiète sur celle-ci (Trenching Power) soit enfin parce qu'elle est nécessaire (Ancillary Power) pour assurer la compétence fédérale.

Ainsi, la compétence fédérale sur la navigation et les expéditions par eau (1) autoriserait une législation fédérale en matière d'environnement pourvu que le "pith and substance" de cette législation

---

1. Cf. art. 91(10) AANB.

concerne soit la navigation soit les activités indissociables de la navigation. Une législation provinciale incompatible avec une telle législation fédérale serait inopérante.

De même, la compétence fédérale exclusive sur la propriété publique fédérale est susceptible d'exclure dans une très large mesure les compétences provinciales (2); il en est de même pour la compétence fédérale sur les pêcheries (3) et le droit criminel (4). Quant à la compétence fédérale sur le commerce (5), elle peut aussi être d'une certaine importance même si elle a été interprétée de façon très restrictive par l'autorité judiciaire.

Enfin, il faut nécessairement envisager la question des ouvrages sous la juridiction fédérale. L'AANB dispose en effet que tous les ouvrages et entreprises s'étendant au-delà des limites d'une province sont de juridiction fédérale (6). Cependant, les compétences provinciales ne sont pas complètement exclues; ainsi, par exemple, il a déjà été décidé que la construction et les modifications de structure de fossé étaient de compétence fédérale cependant que

- 
2. Cf. art. 91(1A) AANB.
  3. Cf. art. 91(12) AANB.
  4. Cf. art. 91(27) AANB.
  5. Cf. art. 91(2) AANB.
  6. Cf. art. 92(10a) AANB.

le nettoyage et l'entretien des fossés sont de compétence provinciale (7). Toutefois, les compétences provinciales seraient limitées par l'impossibilité d'imposer des conditions trop onéreuses qui compromettraient l'opérabilité des ouvrages. Il en est de même pour tous les ouvrages, même s'ils sont exclusivement compris à l'intérieur des limites d'une province (8), qui ont été déclarés être à l'avantage général du Canada. Cette disposition a pour effet d'attribuer au Parlement fédéral la compétence exclusive en matière d'implantation et de localisation de ces ouvrages et généralement pour toutes les questions qui concernent l'opérabilité de ces ouvrages.

### 2.3 La juridiction provinciale et municipale

La juridiction provinciale en matière d'environnement pourrait être justifiée par la compétence des provinces pour assumer la gestion et la vente des terres publiques (provinciales) et des forêts qui s'y trouvent (9), la propriété et les droits civils (10), toutes les matières d'une nature locale ou privée dans une province (11), les ouvrages et entreprises d'une nature locale (12).

---

7. Canadian Pacific Railway v. Corporation of the Parish of N.-D. de Bonsecours (1899) A.C. 367.

8. Cf. art. 92(10c) AANB.

9. Cf. art. 92(5) AANB.

10. Cf. art. 92(13) AANB. L'interprétation judiciaire donnée à cette matière est extrêmement large.

11. Cf. art. 92(11) AANB.

12. Cf. art. 92(10) AANB. Comme nous l'avons vu précédemment, les alinéas (a) et (b) contiennent des exceptions importantes.

Enfin, il faut mentionner la compétence des provinces à l'égard des institutions municipales dans la province (13). C'est ainsi que les provinces peuvent déléguer leurs pouvoirs aux corporations municipales et elles ont ainsi délégué plusieurs pouvoirs en matière d'environnement. Toutefois, les municipalités sont limitées dans l'exercice de leurs pouvoirs par l'essence des compétences énumérées en faveur des provinces dans l'AANB. Les règlements municipaux doivent également s'effacer devant les lois et règlements fédéraux valides. D'ailleurs, la même solution s'applique pour les conflits entre des règlements municipaux et des lois provinciales; des dispositions à cet effet sont contenues dans la Loi des cités et villes et au Code municipal.

#### 2.4 La multiplicité à l'intérieur d'une même juridiction

S'il est vrai que, dans le contexte canadien, plus d'une juridiction peuvent se rencontrer ou se superposer, il est également vrai qu'à l'intérieur d'une même juridiction, plusieurs organismes peuvent être impliqués. Une telle situation se retrouve notamment dans le domaine de l'environnement particulièrement, par exemple, dans le cas de la législation et de la réglementation fédérales à respecter.

---

13. Cf. art. 92(8) AANB.

Compte tenu de cette complexité, il apparaît plus simple d'examiner séparément chaque groupe d'activités ou d'ouvrages projetés selon une approche en quelque sorte géographique.

3. JURIDICTION RELATIVE AU TRANSPORT DU PETROLE

DANS LE GOLFE ET DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT

3. JURIDICTION RELATIVE AU TRANSPORT DU PETROLE DANS LE GOLFE ET DANS  
LE FLEUVE SAINT-LAURENT

3.1 Introduction

Le statut du golfe du Saint-Laurent est incertain. Certains juristes prétendent qu'il s'agit d'eaux internationales alors que d'autres considèrent qu'il s'agit d'eaux intérieures canadiennes. Il n'est pas sûr, cependant, que le golfe soit alors fédéral puisque plusieurs considèrent qu'il se partage entre les provinces riveraines.

Toutefois, pour les fins qui nous intéressent, c'est-à-dire le transport du pétrole par les super-pétroliers, les lois fédérales canadiennes de même que les règlements adoptés en vertu de celles-ci s'appliquent en vertu, par exemple, de la compétence fédérale sur la navigation et les pêcheries; de plus, vu la compétence fédérale en matière de conclusion des traités, le gouvernement fédéral a juridiction sur les oiseaux migrateurs. Il en est de même dans le cas du fleuve bien que le lit de celui-ci appartienne incontestablement à la Couronne du chef du Québec.

3.2 La loi sur la marine marchande du Canada

La partie XX de la loi de la marine marchande (1), administrée par le ministère des Transports du Canada, traite particulièrement des rejets de navires, soit en cours de route ou au moment du chargement ou du déchargement.

### 3.2.1 Les contraintes imposées par la loi

Suivant la loi sur la marine marchande, un polluant désignerait:

- "A) une substance qui, si elle était ajoutée à des eaux, dégraderait ou modifierait ou contribuerait à dégrader ou modifier la qualité de ces eaux dans une mesure telle que leur utilisation par l'homme ou par des animaux, des poissons ou des plantes utiles à l'homme en serait affectée, et
  
- B) toute eau qui contient une substance en une quantité ou concentration telle, ou qui, à partir de son état naturel, a été traitée, transformée ou modifiée par la chaleur ou d'autres moyens d'une façon telle que si elle était ajoutée à des eaux, elle dégraderait ou modifierait ou contribuerait à dégrader ou à modifier la qualité de ces eaux dans une mesure telle que leur utili-

---

1. S.R.C., 1970, chap. S-9, modifiée par S.R.C., 1970, (2e supplément), chap. 27.



sation par l'homme ou par des animaux, des poissons ou des plantes utiles à l'homme en serait affectée" (2).

D'autre part, la loi accorde au gouverneur en conseil un pouvoir de réglementation pour prescrire les substances et les catégories de substance qui sont des polluants (3). A cette date, un seul règlement a été édicté sur le sujet: "un mélange d'hydrocarbures et un mélange d'hydrocarbures persistants sont prescrits comme polluants" (4). Par "hydrocarbures", on comprend le pétrole, le mazout, le cambouis, les résidus d'hydrocarbures et le pétrole mêlé à des déchets, de même que les hydrocarbures de toute sorte et de toute densité, à l'exclusion des déblais de dragage (5); par "hydrocarbures persistants", on désigne le pétrole brut, le mazout, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage (6).

- 
2. Cf. art. 727, Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada, S.R.C., 1970, (2e suppl.), C. 27.
  3. Cf. art. 727, 730(1), Ibid., La loi prévoit que cette définition comprend, entre autres substances, l'huile.
  4. Cf. art. 3, Règlement concernant la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures rejetés par les navires et par les installations de chargement et de déchargement des navires, 13/10/71, DORS 71/495, 1723.
  5. Cf. art. 2.
  6. Ibidem; cet article contient une définition de l'huile diesel lourde.

3.2.1.1 Les interdictions expresses

En ce qui concerne les déversements à partir de navires d'un ou de plusieurs polluants, le régime des interdictions expresses ne s'applique que dans les cas de réglementation spécifiant telle interdiction (7). Le seul règlement qui prévoit une telle interdiction s'applique seulement à l'égard du rejet d'hydrocarbures ou mélange d'hydrocarbures: un tel rejet (8) est interdit aux navires (9) et aux personnes à partir de ces navires dans les eaux et zones de pêche canadiennes (10); dans les autres eaux et zones de pêche canadiennes, l'interdiction est faite aux navires seulement (11).

Toutefois, l'interdiction de rejet est largement limitée. Quand il s'agit des eaux et zones de pêche canadiennes, l'interdiction ne s'applique pas si le rejet a été effectué

- 
7. Cf. art. 728(1), op. cit., supra note 15.
  8. Rejet comprend tout écoulement, ponpage, déversement, ou toute fuite, émission, vidange, décharge, ou évacuation: cf. art. 2, op. cit., supra note 3.
  9. Pour déterminer la signification d'une infraction imputable au navire, cf. art. 757, op. cit., supra note 1.
  10. Art. 5, op. cit., supra note 3.
  11. Art. 9, Ibid.

- "A) en vue de sauver des vies humaines ou d'éviter la perte immédiate d'un navire;
  
- B) par suite d'une avarie ou d'une fuite résultant d'un échouement, d'un abordage ou d'une submersion si toutes les précautions nécessaires ont été prises;
  - i) pour éviter l'échouement, l'abordage ou la submersion et
  
  - ii) pour empêcher ou réduire le rejet;
  
- C) par l'échappement d'un moteur ou par la fuite d'une pièce de machinerie située sous l'eau si le rejet est mineur, inévitable et essentiel au bon fonctionnement du moteur ou de la pièce de machinerie" (12).

Quand il s'agit des eaux autres que les eaux et zones de pêche canadiennes, l'interdiction ne s'applique pas si le rejet a été effectué conformément aux articles 10, 11 et 12 (13):

"10. Le rejet dans l'eau d'hydrocarbures persistants ou d'un mélange d'hydrocarbures persistants, par un navire

- 
- 12. Art. 6(1) Ibid.; l'article 6(2) modifie toutefois la troisième exception dans le cas de moteur de navire fabriqué après le 1er janvier 1973.
  - 13. Ibid.

autre qu'un navire-citerne, est autorisé lorsque:

- a) le navire fait route;
- b) le rejet, à un instant donné, d'hydrocarbures persistants n'excède pas 60 litres au mille;
- c) la teneur en hydrocarbures persistants du mélange rejeté est inférieure à 100 parties par million de parties du mélange; et
- d) le rejet est effectué aussi loin que possible de la côte.

11. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), un navire-citerne peut rejeter à l'eau des hydrocarbures persistants ou un mélange d'hydrocarbures persistants lorsque:

- a) le navire-citerne fait route;
- b) le rejet, à un instant donné d'hydrocarbures persistants n'excède par 60 litres au mille;
- c) la quantité totale d'hydrocarbures persistants rejetés pendant le voyage n'excède pas quinze millièmes de la capacité totale du navire-citerne pour le transport de cargaisons liquides; et que
- d) le navire-citerne se trouve à plus de 50 milles de la côte la plus proche.

(2) Les eaux de lest d'une citerne d'un navire-citerne peuvent être rejetées à l'eau si, depuis le dernier transport d'une cargaison, la citerne a été nettoyée de telle manière que tout résidu qui serait rejeté du navire-citerne à

l'arrêt dans des eaux propres et calmes, par temps clair, ne laisserait aucune trace visible d'hydrocarbures persistants à la surface de l'eau.

(3) Un navire-citerne peut rejeter à l'eau des hydrocarbures persistants ou un mélange d'hydrocarbures persistants provenant des fonds de cale de la tranche des machines lorsque

- a) le navire-citerne fait route;
- b) le rejet, à un instant donné, d'hydrocarbures persistants n'excède pas 60 litres au mille;
- c) la teneur en hydrocarbures persistants du mélange rejeté est inférieure à 100 parties par million de parties du mélange et que
- d) le rejet est effectué aussi loin que possible de la côte.

12. L'article 9 ne s'applique pas dans le cas d'un navire qui rejette à l'eau des hydrocarbures persistants ou un mélange d'hydrocarbures persistants

- a) en vue
  - i) d'assurer la sécurité du navire,
  - ii) d'éviter une avarie au navire ou à sa cargaison, ou
  - iii) de sauver des vies humaines; ou
- b) par suite d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire le rejet".

### 3.2.1.2 Les mesures préventives et correctives

L'obligation de rapport par le capitaine du navire est limitée, en cas d'absence de réglementation prévoyant l'interdiction de déversement, au déversement de polluants ayant été effectivement accompli; au cas contraire, l'obligation du rapport est imposée non seulement pour les cas où il y a eu déversement mais dans tous les cas où il y a un risque de déversement (14). Le rejet d'hydrocarbures, étant interdit expressément par règlement, tombe dans cette dernière catégorie, l'obligation de rapport est d'ailleurs prévue dans le règlement (15).

De plus, le gouverneur en conseil bénéficie d'un vaste pouvoir de réglementation pour prévoir des mesures préventives: appareils de navigation, types et quantités maximales de polluants qui peuvent être transportés, méthode d'arrimage, équipement nécessaire à bord des navires, méthode de rétention des déchets, méthode de chargement ou

---

14. Cf. article 728(2), op. cit., supra note 1.

15. Cf. articles 7 et 13, op. cit., supra note 3. L'article 13 du règlement prévoit l'obligation de rapport seulement quand il y a eu rejet. Il pourrait également y avoir obligation de rapport, en cas de risque; cf. supra note 25

de déchargement des navires, prévention de la pollution de l'air, routes et navigation... (16). Toutefois, la délivrance d'un certificat de conformité, qui peut être établi par règlement, en faveur du capitaine ou du propriétaire du navire, constituerait la preuve que le navire répond aux exigences, à moins qu'on ne fasse la preuve contraire (17).

Quant au pouvoir du ministre de désigner un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution (18), il concerne non seulement l'aspect préventif mais aussi l'aspect correctif de la pollution. En effet, nanti du pouvoir de requérir tout renseignement du navire et même de monter à bord, le fonctionnaire en question est non seulement autorisé à déterminer la route et la vitesse des navires, à ordonner au navire de sortir ou de ne pas pénétrer dans les eaux canadiennes (19) mais il est autorisé à organiser des opérations de nettoyage et d'ordonner à tout navire d'y participer, moyennant une indemnité à payer par la Couronne (20).

16. Cf. art. 730(I), op. cit., supra note 1

17. Cf. art. 730(2), Ibid.

18. Cf. art. 731(1), op. cit., supra note 1.

19. S'il y a des raisons de soupçonner une infraction à un règlement ou s'il appréhende un danger dû par exemple à l'état de la température, des glaces.

20. Cf. art. 732, op. cit., supra note 1.

Enfin, le ministre peut faire enlever tout navire en détresse susceptible de déverser un polluant et le vendre (21).

### 3.2.2 Le régime de la responsabilité civile

Ce régime n'est pas soumis au régime d'interdiction mais le ministre peut exempter le responsable, s'il s'agit du propriétaire du polluant, dans les cas où il n'a pas commis d'infraction (22).

#### 3.2.2.1 Le principe de la responsabilité civile

Le régime de responsabilité civile que pose la loi de la marine marchande dans les cas d'un déversement de polluant a un double objet: 1<sup>o</sup> les dépenses nécessaires pour redresser la situation, 2<sup>o</sup> les montants nécessaires pour couvrir les dommages causés. Cette responsabilité est imposée dans tous les cas au propriétaire du navire, qui transporte du polluant en vrac; quant au propriétaire du polluant, sa

---

21. Cf. art. 729(1); concernant l'affectation des produits de la vente, voir 729(2).  
22. Cf. art. 735(3).



responsabilité n'est engagée en même temps que celle du propriétaire du navire que si le gouverneur en conseil l'a prescrit. Comme il n'y a pas, à date, de telles prescriptions, il faut entendre que sous la loi de la marine marchande, la responsabilité civile du propriétaire de polluant n'est pas encore engagée. Mais, lorsque la responsabilité civile est engagée au terme de la loi sur la marine marchande, la personne responsable n'est pas dégagée par le fait que le navire ait été enlevé par permission du ministre; l'article 450(5) ne permet pas non plus de dégager la responsabilité sauf lorsque le déversement des marchandises dangereuses a été fait avec le consentement du ministre et en conformité avec son consentement (23).

#### 3.2.2.2 Les limites au principe de responsabilité civile

La responsabilité n'est pas soumise à la preuve d'une négligence; toutefois, la responsabilité des propriétaires peut être exclue si le déversement est intervenu par la conduite d'une autre personne et cela dans la mesure où cette personne y a contribué. De plus, la responsabilité des proprié-

---

23. Cf. art. 734.

taires est exclue lorsque le déversement a été produit par un acte de guerre, un phénomène naturel exceptionnel imprévisible, de l'acte ou l'omission intentionnel d'une personne non responsable en droit de son action ou omission, par suite de défectuosité dans les installations ou l'entretien des feux ou autres aides à la navigation (24).

Lorsqu'il s'agit du propriétaire du polluant - dans les cas où sa responsabilité pourrait être engagée - sa responsabilité peut être exclue par le ministre si le déversement ne constitue pas une infraction au terme de la loi de la marine marchande (25).

Enfin, la responsabilité des propriétaires, dans les cas où il y a absence de faute de leur part, est limitée à un maximum de 210,000,000 de francs-or pour chaque incident distinct ou à 2,000 fr-or pour chaque tonne du tonnage du navire dans le cas où ce dernier montant serait inférieur au précédent (26).

---

24. Cf. art. 735(1).

25. Cf. art. 735(3).

26. Cf. art. 735(4).

3.2.2.3 Les mesures destinées à assurer l'opérabilité du régime de responsabilité civile

1<sup>o</sup>) La preuve de solvabilité

Les propriétaires du navire et ceux du polluant, lorsque leur responsabilité peut être engagée, sont tenus de fournir une preuve de solvabilité sous forme d'assurance ou de cautionnement pour un montant non inférieur au total directement recouvrable (27).

2<sup>o</sup>) La caisse de réclamations de la pollution maritime

Afin d'assurer l'opérabilité du régime de responsabilité civile, la loi sur la marine marchande institue une caisse de réclamations dont les éléments constitutifs sont décrits à l'article 737. Le gouverneur en conseil doit en nommer un directeur dont les fonctions principales sont d'examiner les réclamations et d'ordonner paiement (28) sur sa caisse lorsque les points suivants sont établis: 1<sup>o</sup>) le montant impayé

---

27. Cf. art. 736.  
28. Cf. art. 741.

recouvrable; 2<sup>o</sup>) le délai d'appel expiré ou un jugement final rendu sur les appels; 3<sup>o</sup>) l'accomplissement des démarches nécessaires pour le paiement du solde; 4<sup>o</sup>) le transfert du réclamant au directeur du bénéfice du jugement ou de la réclamation (29).

De plus, la caisse peut être citée comme défenderesse et tenue responsable lorsque tous les efforts ont été faits pour identifier les navires et que les demandeurs ne peuvent y arriver (30).

Lorsqu'il s'agit de la perte de revenu d'un pêcheur, revenu futur y compris, la réclamation contre la caisse est soumise à la condition qu'il y ait eu avis au gouverneur en conseil dans un délai de deux ans; le paiement des pertes à même la caisse peut être soumis à une évaluation par un évaluateur nommé par le ministre (31).

Les fonds de la caisse sont alimentés, entre autres, par les paiements sur les chargements d'huile en vrac

---

29. Cf. art. 747.

30. Cf. art. 745.

31. Cf. art. 746.

d'au plus \$0.15 pour chaque tonne d'huile en vrac à être déterminés par le gouverneur en conseil; dans le cas de déchargement, ce montant doit être payé avant d'effectuer le déchargement (32) (voir aussi: caisse des réclamations de la pollution maritime, 3/2/72, DORS/72, 333, pp. 251-257, 259, 266, 268, 281-282, 298).

### 3.2.3 Le régime de la responsabilité pénale

Il s'agit là du régime général de responsabilité pénale sous cette partie de la loi de la marine marchande: la contravention à toutes dispositions législatives ou réglementaires rend l'auteur coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende de cent mille dollars au plus (33).

Toutefois, le défaut de paiement sur les chargements d'huile en vrac, prévu à 748(1) est passible d'une amende maximale de cinq mille dollars; l'omission d'une déclaration relative aux renseignements requis à cet égard est passi-

---

32. Cf. art. 748

33. Cf. art. 752 à 755.

ble d'une amende de cent dollars au plus pour chaque jour que dure ce manquement.

La loi sur la marine marchande prévoit encore la possibilité de saisie du navire et du polluant lorsqu'une disposition législative ou réglementaire a été enfreinte par le navire (34). Toutefois, il peut y avoir rétrocession du navire sur dépôt de cautionnement de même dans les cas de poursuite rejetée; s'il y a eu défaut de poursuite dans les trente jours de la saisie, la remise du navire est nécessaire (35). Lorsqu'il y a eu déclaration de culpabilité, les biens saisis sont affectés aux paiements de l'amende et l'excédent remis au propriétaire.

### 3.3 La loi sur les pêcheries

La loi sur les pêcheries (36) relevant "en principe" du ministre des Pêches et Forêts, est administrée, au Québec, par le ministère québécois du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche en vertu d'une entente fédérale-provinciale conclue en 1922. L'interdiction de tuer

---

34. Cf. art. 760.

35. Cf. art. 761.

36. S.R.C., 1970, chap. F-14.

les alevins de saumons et les saumoneaux est absolue (37); de même, il est interdit de troubler ou endommager toute pêcherie décrite dans un bail ou permis (38).

La loi sur les pêcheries interdit aussi de jeter par dessus bord du lest, cendres de charbon, pierres ou autres substances nuisibles ou délétères dans les eaux de pêche ou dans un port; à cet effet, le gouverneur en conseil peut par ordonnance tenir toute substance pour délétère. D'ailleurs, il est interdit de déposer ou de permettre de telles substances dans les eaux fréquentées par le poisson (39); il se peut même qu'un ouvrage qui est susceptible d'entraîner le dépôt de substances nocives requiert l'approbation du ministre, si celui-ci l'exige (art. 33(1), 1er supplément).

Le gouverneur en conseil peut faire des règlements concernant l'obstruction et la pollution des eaux que fréquente le poisson (40).

---

37. Cf. art. 12.

38. Cf. art. 21. Cet article prévoit même l'interdiction de tuer du poisson; cette interdiction serait absolue. La protection des phoques a fait l'objet d'une réglementation spéciale (14/4/71 DORS 71/127, p. 610). A l'article 13, il est interdit de tuer des phoques de quelque manière que ce soit dans les eaux du golfe du Saint-Laurent.

39. Cf. art. 33. L'article 31(11) de la loi modifiant la loi sur les pêcheries (1970, S.R.C., 1er suppl., chap. 17) propose une définition des eaux poissonneuses et des substances nocives.

40. Cf. art. 34h). A ce sujet, on peut citer le règlement des effluents des fabriques de pâte et papier: 24/11/71, DORS 71/578, p. 1886. Ce règlement n'a pourtant pas de pertinence dans le cas qui nous préoccupe.

Le propriétaire, possesseur, agent, locataire, associé, personne en charge sont conjointement et solidairement responsables des amendes.

### 3.4 Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs

A la différence de la loi sur les pêcheries, la loi sur la Convention des oiseaux migrateurs (41), relevant "en principe" du ministre de l'Environnement mais administrée au Québec par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, ne prévoit pas d'interdiction absolue de tuer les oiseaux migrateurs. Le gouverneur général en conseil peut faire des règlements sur cette question mais les règlements qui ont été édictés concernent exclusivement la chasse et les conditions de chasse.

Deux règlements sont particulièrement intéressants pour les fins qui nous préoccupent. Dans le premier cas, on prévoit l'interdiction de déposer ou de permettre le dépôt du pétrole, des résidus du pétrole ou d'autres substances nocives aux oiseaux migrateurs dans des eaux ou une région fréquentées par des oiseaux migrateurs, laquelle interdiction ne s'applique pas si le dépôt est autorisé en vertu de règlement établi sous l'autorité du gouverneur en conseil (42). L'autre

---

41. S.R.C., 1970, chap. M-12.

42. Règlement concernant les oiseaux migrateurs, 11/8/71, DORS 71/376, p. 1284.



disposition qui est susceptible de nous intéresser prévoit l'interdiction d'effaroucher ou d'effrayer un oiseau migrateur dans un rayon d'un quart de mille d'un endroit désigné comme endroit où un appât a été placé (43).

De façon générale, le gouverneur en conseil pourrait édicter des règlements pour toutes fins utiles à la réalisation des objets de la loi et de la Convention (44).

Il faudrait noter que la loi et les règlements édictés en vertu de la loi s'appliquent aux eaux territoriales du Canada (45).

### 3.5 La loi québécoise de la qualité de l'environnement

La loi de la qualité de l'environnement (46) a pour effet de prohiber l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'air, l'eau ou le sol de tout contaminant au-delà de la quantité ou de la concentration prévues par règlement (47), d'obliger les personnes exerçant des activités susceptibles de modifier la qualité de l'en-

---

43. Art. 5. Règlement concernant les oiseaux migrateurs, 12/8/70, DORS 70/331, p. 817.

44. Cf. art. 4(2g).

45. Cf. art. 3(1), op. cit., supra note 55.

46. Lois du Québec, 1972, sanctionnée le 21-12-72 (bill 34).

47. Cf. art. 20 et 21.

vironnement à obtenir au préalable du Directeur un permis ou un certificat d'autorisation (48) et d'autoriser, à certaines conditions, le Directeur à ordonner à toute personne de cesser ou de diminuer, dans la mesure qu'il détermine, l'émission, le dépôt ou le rejet dans l'environnement d'un contaminant (49).

L'applicabilité de cette législation est évidemment limitée par les compétences fédérales; c'est ainsi que la loi ne peut mettre en cause les activités de navigation, ce qui est susceptible de limiter sa portée dans ce cas. Les dispositions interdisant le rejet seraient toutefois applicables à moins qu'elles ne soient incompatibles avec une législation fédérale valide, ce que nous ne pouvons évidemment pas évaluer dans l'immédiat, la réglementation provinciale n'étant pas encore élaborée.

---

48. Cf. art. 22.

49. Cf. art. 25.

4. JURIDICTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION DU PORT

A LA GRANDE-ILE

4. JURIDICTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION DU PORT A LA GRANDE-ILE

4.1 La loi sur la protection des eaux navigables

La construction du port requiert l'autorisation du ministre des Transports en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables (1). Cette loi ne comporte à peu près pas de dispositions expresses se rapportant à la protection de l'environnement. Nul doute cependant que l'autorisation de construire ne sera accordée par le ministre des Transports qu'après qu'il aura été satisfait que les dispositions d'autres lois (par exemple, la loi sur la marine marchande) ont été ou seront observées et aussi après consultation du ministre de l'environnement quant au choix du site, à la protection du milieu, etc..

4.2 La loi sur la marine marchande du Canada

Relativement au port, il faut noter, en plus des remarques faites précédemment sur les dispositions de la loi de la marine marchande du Canada (2) , les dispositions particulières se rapportant à la manipulation de la cargaison, du combustible et du lest.

---

1. S.R.C., 1970, chap. N-19, art. 5.

2. Voir la section 2.1

Evidemment, ces opérations sont soumises à la loi sur la marine marchande; toutefois, elles ont été réglementées plus spécifiquement dans le règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures (3). La partie trois de ce règlement concerne plus particulièrement les opérations de transbordement: les instruments de transbordement (tuyau ou manche flexible) doivent être soumis à des essais annuels; à cet effet, le propriétaire de tels instruments doit tenir un registre des dates d'essai de la pression maximale d'utilisation et de ceux qui ont effectué l'essai (4).

Le propriétaire du navire doit nommer une personne chargée des opérations de transbordement et s'assurer que les précautions sont prises pour éviter tout rejet pendant le transbordement (5). Ce règlement traite de diverses choses. Par exemple, interdiction est faite d'effectuer le nettoyage d'une citerne ou le dégazage de tout compartiment pendant le transbordement (6).

Pendant le déchargement, il ne faut pas que les soupapes de l'installation de déchargement soient fermées contre l'écoulement avant que

---

3. 21 septembre 1971: cf. DORS 71/495, p. 1723.

4. Cf. art. 16 du règlement.

5. Cf. art. 15 du règlement.

6. Cf. art. 23 du règlement.

les pompes n'aient été stoppées(7). En cas d'urgence, pendant le transbordement, le capitaine, l'officier chargé de l'opération, la personne chargée de l'opération à une installation de chargement ou de déchargement peuvent prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation (8). Le règlement contient plusieurs autres dispositions pertinentes, mais qu'il serait trop long d'analyser ici (9).

#### 4.3 Loi concernant la qualité de l'air ambiant et la lutte contre la pollution atmosphérique

Nous n'avons pas envisagé l'applicabilité de cette loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique (10) dans la partie précédente parce qu'il est prévu que la loi ne s'applique pas aux navires à moins que l'application ne soit prévue spécifiquement par décret. Toutefois, les dispositions de cette législation pourraient bien être pertinentes à l'égard des opérations dans le port.

En effet, cette loi prévoit que le gouverneur en conseil peut prescrire des normes nationales établissant les quantités et les concentrations maximales d'un agent de contamination de l'air qui peuvent

---

7. Cf. art. 24 du règlement.

8. Cf. art. 27 du règlement.

9. Par exemple: les articles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26.

10. 19-20 Eliz. II, chap. 47, sanctionnée le 23 juin 1971.

être dégagées dans l'air ambiant (11). Ces normes n'ont cependant pas encore été établies quoique des objectifs nationaux sur la qualité de l'air aient été annoncés par le ministre de l'Environnement récemment (11a). De plus, le gouverneur en conseil peut prescrire des normes particulières de dégagement pour les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale (12). Cette deuxième possibilité ne peut être écartée si l'on considère que le Parlement fédéral peut déclarer l'ouvrage à l'avantage général du Canada (13) ce qui aurait pour conséquence d'établir la juridiction fédérale sur ces ouvrages.

Evidemment, la loi interdit de contrevenir aux normes de dégagement (14) et prévoit à cette fin tout un mécanisme de contrôle. De plus, dès qu'un ouvrage en voie de construction est susceptible d'avoir pour résultat le dégagement d'un agent de contamination de l'air, l'inspecteur peut exiger les plans et devis de l'ouvrage; s'il n'est pas satisfait, il pourra exiger des changements ou même interdire la construction (15).

---

11. Cf. art. 7.

11a. Voir à ce sujet, Canadian Environmental Control Newsletter, no 1, 18 janv. 1973, pp. 102-103.

12. Cf. art. 13. A noter aussi l'art. 21 qui prévoit la possibilité d'établir des normes à la suite d'accords fédéraux-provinciaux lorsque la compétence appartient aux provinces et au Parlement fédéral.

13. Cf. art. 92(10c) AANB.

14. Cf. art. 15(1).

15. Cf. art. 15(2).

bien plus, le Directeur peut ordonner l'installation d'appareils destinés à mesurer la qualité de l'environnement (17). Ces pouvoirs ne sont pas sans nous rappeler une réglementation fédérale édictée en vertu de la loi sur la marine marchande (18); toutefois, les deux réglementations seront valides tant qu'elles ne seront pas incompatibles, auquel cas, la législation fédérale serait prépondérante.

La loi de la qualité de l'environnement octroie en outre au ministre une fonction de surveillance à l'égard du bruit; des règlements pourront être édictés pour limiter les bruits abusifs, déterminer les conditions d'utilisation des instruments ou équipements générateurs de bruit et prescrire des normes relatives à l'intensité du bruit (19). Les mêmes remarques s'imposent ici.

Quant aux dépôts de déchets, ils sont expressément interdits sauf s'ils sont effectués en un lieu approuvé par le Directeur (20). On peut songer ici aux résidus d'hydrocar-

---

17. Loi de la qualité de l'environnement, 1972, bill 34, sanctionnée le 21 décembre 1972, art. 27.

18. Cf. section 3.2.

19. Ibid., art. 94 et 95.

20. Ibid., art. 66.



#### 4.4 Autres lois fédérales

Les lois fédérales sur les pêcheries, la protection des oiseaux migrants et la gestion des ressources en eau du Canada sont applicables au port mais il n'en sera pas question ici puisqu'elles sont traitées ailleurs dans le texte.

#### 4.5 La législation québécoise

##### 4.5.1 La loi de la qualité de l'environnement

Nous avons déjà décrit brièvement le contenu de cette loi (16): interdiction de rejet au-delà de normes à être prévues par règlements; autorisation nécessaire pour exercer une activité susceptible de modifier la qualité de l'environnement; pouvoir d'ordonner la cessation de tout rejet contaminant dans l'environnement.

Ces dispositions nous paraissent applicables à l'égard des activités de déchargement au port envisagé. La loi précise même que le Directeur peut ordonner l'utilisation d'appareils pour réduire ou éliminer le rejet de contaminant;

---

16. Cf. section 2.4.

bures provenant du nettoyage des cales du navire ayant transporté ces hydrocarbures.

#### 4.5.2 La loi de l'hygiène publique

La loi de l'hygiène publique (21) prévoit un vaste pouvoir de réglementation pour protéger l'hygiène publique. Un règlement concernant la disposition des déchets a ainsi été édicté (22). Suivant ce règlement, aucune élimination de déchet chimique n'est autorisée si ce n'est dans des réservoirs autorisés par le ministre. Une amende maximale de \$20.00 par jour peut être imposée à ceux qui contreviennent à ce règlement.

#### 4.5.3 Loi des établissements industriels et commerciaux

On peut évidemment se demander si les installations de déchargement sur le port peuvent être considérées comme un établissement industriel en vertu de la loi des établisse-

---

21. S.R.Q., 1964, chap. 161.

22. Règlement concernant la disposition des déchets chimiques et combustibles adopté sous l'autorité de la Loi d'hygiène publique, 22 juillet 1972, G.O.Q., A.C. 1967-72.

ments industriels et commerciaux (23); cela paraît peu probable. On définit l'établissement industriel par: manufactures, fabriques, usines, chantiers, ateliers de tous genres et leurs dépendances même s'ils sont aménagés en plein air.

Un règlement a été adopté à partir de cette loi, règlement qui établit entre autres choses les conditions de ventilation et les normes de bruit admissibles (24). En plus d'exiger une ventilation adéquate, on exige que les impuretés de l'air produites à l'intérieur soient éliminées dès leur point d'origine afin de réduire leur concentration à un taux inférieur à la limite maximale permise dans la norme Threshold Limit Values of Airbone Contaminants de American Conference of Governmental Industrial Hygienists (ACGIH-1971). Quant aux bruits et vibrations, le chef d'établissement doit s'assurer qu'aucun travailleur n'y est exposé à un niveau supérieur à la limite maximale permise décrite à l'annexe 3.

---

23. S.R.Q., 1964, chap. 150.

24. Règlement concernant les établissements industriels et commerciaux, 30/12/72, G.O.Q., A.C. 3787-72.

4.5.4 La loi du Régime des eaux

La loi du Régime des eaux (25) permet d'aliéner ou de donner à bail, pour l'étendue jugée à propos, les lits et les rives des fleuves, rivières et lacs navigables et flottables et les lits, rivages, lais et relais de la mer compris dans le territoire formant la province de Québec et faisant partie du domaine public. Toutefois, cela ne peut être fait qu'avec l'autorisation expresse du lieutenant-gouverneur en conseil et aux conditions et restrictions qu'il indique.

Les conditions et restrictions indiquées par le lieutenant-gouverneur en conseil sont surtout spécifiques à chaque bail ou concession. En effet, les lettres patentes et le bail précisent tous deux l'intention et l'usage auxquels la partie du cours d'eau est destinée. C'est ainsi qu'il est possible que le lieutenant-gouverneur en conseil prévoit des conditions particulières en matière d'environnement.

---

25. S.R.Q., 1964, chap. 84, art. 2.

4.5.5 La loi des appareils sous pression

La loi des appareils sous pression (26), administrée par le ministre du Travail, prévoit que

"Tous les plans et devis des appareils sous pression fabriqués dans la province, doivent être soumis, pour approbation, à l'inspecteur en chef" (27).

Or, la loi stipule que

"3<sup>o</sup> Les mots "appareils sous pression" désignent les appareils suivants et tous les accessoires qui y sont raccordés:

- A) Les chaudières et fournaies, soit à la vapeur ou à l'eau chaude;
- B) Les appareils automatiques pour le chauffage des chaudières ou des fournaies;
- C) Les appareils frigorifiques;
- D) Les réservoirs ou récipients contenant du gaz, de l'air ou des liquides sous pression;

---

26. S.R.Q., 1964, chap. 156.

27. Ibid., art. 6.

E) Tous autres appareils que le lieutenant-gouverneur en conseil indique;" (28).

#### 4.5.6 La loi des cités et villes et le Code municipal

Si la municipalité est bornée par un cours d'eau navigable, sa juridiction pour fins de police s'étend jusqu'au milieu du cours d'eau et sur les rives et atterrissements qui s'y trouvent (29) mais sur une distance qui ne doit pas excéder un mille sous la loi des cités et villes (30). De plus, la municipalité bénéficie d'un vaste pouvoir de réglementation; toutefois, ces règlements ne doivent pas être contraires aux lois du Québec ni à celles du Canada.

C'est ainsi que les cités et villes peuvent faire des règlements pour assurer la salubrité (31), exiger l'installation d'appareils fumivores et gazivores de manière à protéger le public (32), interdire le rejet de déchets et de

---

28. Ibid., art. 2, 3e paragraphe

29. Code municipal, art. 16(1).

30. Loi des cités et villes, S.R.Q., 1964, chap. 193, art. 29.

31. Ibid., art. 424; cf. art. 392a sous la Code municipal.

32. Ibid., art. 426(5).

nuisances (33), réglementer l'usage des appareils pour produire une force motrice dans la municipalité (34).

Le Code municipal prévoit même un pouvoir de réglementation pour empêcher d'abattre ou d'endommager les arbres plantés ou conservés pour l'ombre ou l'ornement, tant sur la voie publique que privée (35). Les pouvoirs de zonage et de réglementation des constructions sont larges tant sous la loi des cités et villes que sous le Code municipal; ces pouvoirs seraient toutefois inopposables à un ouvrage sous la juridiction fédérale à moins qu'ils ne compromettent pas l'existence de l'ouvrage en question ou qu'ils ne soient pas incompatibles avec une législation fédérale valide.

---

33. Ibid., art. 426(23c); 427(11) (13) (14); 472(1). Cf. art. 404, 404a, 505a sous le Code municipal.

34. Ibid., art. 426(7).

35. Cf. code municipal, art. 399.

5. JURIDICTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION

DE L'OLEODUC ET DES OUVRAGES CONNEXES



5. JURIDICTION RELATIVE A LA CONSTRUCTION DE L'OLEODUC ET DES OUVRAGES  
CONNEXES

5.1 Introduction

L'oléoduc, ou pipe-line, dont la construction est envisagée, relierait le Québec (et le Canada) à Oswego et Buffalo, ce qui le rend de juridiction fédérale, donc soumis à l'Office national de l'énergie. L'application des lois provinciales en matière d'environnement semble fortement limitée ici.

5.2 La loi sur l'Office national de l'énergie

La loi sur l'Office national de l'énergie (1) établit qu'un pipe-line signifie pipe-line reliant une province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites d'une province, et comprend tous les branchements, extensions, citernes, réservoirs, pompes, rampes de chargement, compresseurs, moyens de chargement, systèmes de communication entre stations par téléphone, télégraphe ou radio, ainsi que les biens meubles ou immeubles et les ouvrages connexes.

---

1. S.R.C., 1970, chap. N-6, art. 2.

Evidemment, cette définition tient compte de l'interprétation judiciaire donnée à l'article 92(10a) de l'AANB. On pourra s'interroger sur les effets de cette interprétation à l'égard des compétences provinciales en matière d'environnement. Il se peut, en effet, que les compétences provinciales soient largement limitées.

La loi sur l'Office national de l'énergie attribue à l'Office une compétence pleine et exclusive en matière de construction et d'exploitation de pipe-line.

Il peut être intéressant de noter plus particulièrement que l'Office peut rendre des ordonnances et donner des directives, dans l'intérêt public(2). Cette juridiction de l'Office pourrait s'entendre de certaines questions ayant un impact direct sur l'environnement.

De plus, la construction d'un oléoduc est soumise à l'approbation de l'Office qui peut en prévoir des modalités particulières (3); d'ailleurs, l'expropriation prévue aux articles 61 et 62 est soumise à certaines mesures que peut imposer l'Office (4). A ce sujet, notons

- 
2. Cf. art. 11(b); de telles directives pourraient être du genre de celles contenues dans les "Environmental Guideline" in: "Expanded Guidelines for Northern Pipelines", Ottawa, 1972.
  3. Cf. art. 27.
  4. Cf. art. 31.

seulement que l'Office peut ordonner de remettre en état tout terrain qu'emprunte le pipe-line et de replacer la couche de terre végétale (5).

Quant à la mise en service du pipe-line, celle-ci requiert l'autorisation de l'Office; cette autorisation ne sera accordée que si l'on estime qu'il n'y a pas de danger (6). D'ailleurs, pour la délivrance des certificats, l'Office doit tenir compte de tout intérêt public qui, de l'avis de l'Office, peut être atteint par l'octroi ou le rejet de la demande (7). A cette fin, l'Office doit étudier les objections de toute personne intéressée (8). Bien plus, il y aura révocation et suspension du certificat si la compagnie a enfreint quelques modalités ou conditions (9). Enfin, l'Office peut interdire l'utilisation du pipe-line lorsque la sécurité publique est en jeu; à cet effet, on a accordé à l'Office de vastes pouvoirs réglementaires (10).

Quant à la responsabilité de l'exploitant du pipe-line, elle n'est pas dégagée par un contrat, à l'égard de la transmission d'hydrocar-

---

5. Cf. art. 46 Loi modifiant la loi sur l'Office national de l'énergie, S.R.C., 1970 (1er suppl.), chap. 27.

6. Cf. art. 38.

7. Cf. art. 44(e).

8. Cf. art. 45.

9. Cf. art. 47.

10. Cf. art. 39.

bures, à moins que cette catégorie de contrat ne soit incluse à titre de condition de ces tarifs tels qu'ils ont été produits, ou n'aient été autorisés par l'Office (11). Toutefois, l'Office peut déterminer les limites de responsabilité (12).

Par ailleurs, la compagnie bénéficie de pouvoirs considérables. Elle peut transmettre des hydrocarbures au moyen du pipe-line et régler le temps et la manière dont s'opérera la transmission (13). Dans l'exercice de ces pouvoirs, elle doit faire le moins de dommage possible - il semble que ce soit la seule contrainte - et indemniser tous les intéressés des dommages qu'ils ont subis en raison de l'exercice de ces pouvoirs (14). L'essence de la disposition serait donc de reconnaître qu'il peut y avoir des dommages mais qu'il faut les causer avec diligence.

Concernant les terrains de la Couronne du chef du Canada, entre autres les grèves publiques ou le lit d'un lac, d'une rivière ou d'un cours d'eau, la prise de possession et l'utilisation requièrent le consentement du gouverneur en conseil et sont soumises aux conditions qu'il peut prescrire (15). Même si la propriété de ces terrains

- 
11. Cf. art. 58(1).
  12. Cf. art. 58(2).
  13. Cf. art. 62(h).
  14. Cf. art. 64.
  15. Cf. art. 66(2).

n'est pas dévolue de façon générale à la Couronne du chef du Canada, dans les cas où ces terrains sont la propriété fédérale, la disposition présente un intérêt certain puisqu'il est possible d'y déterminer des conditions de protection de l'environnement. Dans la mesure où le pouvoir d'expropriation est opposable à la Couronne du chef du Québec, il serait difficile pour le Québec d'établir de telles conditions.

La loi prévoit le cas de construction de pipe-line traversant des cours d'eau navigables ou un canal, auquel cas le consentement du ministre des Transports est requis; et la loi sur la protection des eaux navigables ne peut être opposée à ce consentement (16).

Quant à l'emprise et au terrain contigu au pipe-line, la compagnie doit y couper les mauvaises herbes à moins d'en avoir convenu autrement avec les propriétaires (17).

Le gouverneur en conseil peut étendre la nécessité de licences pour l'importation et l'exportation du pétrole (18).

---

16. Cf. art. 76(2 et 7).

17. Cf. art. 78: Loi modifiant la loi sur l'Office national de l'énergie, S.R.C., 1970, (1er suppl.), chap. 27, art. 24.

18. Cf. art. 87.

### 5.3 Loi sur les ressources en eau du Canada

La loi sur les ressources en eau du Canada (19) a mis en relief certains problèmes constitutionnels canadiens. L'Ontario et le Québec ont réagi vivement devant ce qu'ils ont qualifié d'intrusion fédérale dans un domaine de juridiction provinciale. La loi entend en effet amener les provinces à conclure des accords fédéraux-provinciaux pour la gestion qualitative des eaux à défaut de quoi le gouvernement fédéral pourrait assumer seul cette gestion si le gouverneur en conseil était convaincu de l'intérêt national des mesures à prendre.

La compétence fédérale serait ainsi fondée sur une théorie constitutionnelle dont on a longtemps douté des fondements juridiques mais qui a été revivifiée en 1966 (20): la théorie des dimensions nationales. Suivant cette théorie, le Parlement fédéral pourrait légiférer, en temps de paix, relativement à des matières de compétence provinciale lorsque ces matières ont pris une importance telle qu'elles concernent "la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada".

Devant l'attitude des provinces, le gouvernement fédéral n'a pas encore donné suite à sa législation (malgré certaines tentatives) et

---

19. S.R.C., 1970, 1er suppl., chap. 5.

20. Cf. arrêt Munro, 1966 S.C.R. 663.

il semble peu probable que la loi soit appliquée, surtout au Québec, à moins que la qualité de l'eau ne devienne à certains endroits "unquestionably of Canadian interest and importance" et soit "the concern of the Dominion as a whole". A notre avis, cette situation est difficilement imaginable.

Quoiqu'il en soit, il n'y a encore aucune réglementation pertinente à partir de cette loi et il semble peu probable qu'il doive y en avoir pour le moment.

#### 5.4 Autres lois fédérales déjà analysées

##### 5.4.1 Loi concernant la qualité de l'air ambiant et la lutte contre la pollution atmosphérique

Nous avons énoncé la signification des dispositions législatives de cette loi (21) au chapitre 3.3. Au niveau de l'oléoduc, il devient évident qu'il s'agit d'ouvrages relevant de la juridiction fédérale pour lesquels des normes particulières de dégagement peuvent être prescrites; il en

---

21. Lois du Canada, 1971, 19-20 Eliz. II, chap. 47.

va de même pour les ouvrages connexes. Ici encore, il faut toutefois noter l'absence de réglementation jusqu'à ce jour.

#### 5.4.2 La loi sur les pêcheries

Nous l'avons vu, la loi sur les pêcheries est applicable tant aux eaux sujettes à marées (voir les eaux des zones de pêche) qu'aux eaux intérieures, y compris les étendues et cours d'eau douce. C'est cette dernière catégorie de cours d'eau que nous allons couvrir ici.

La loi interdit de tuer tout poisson, ce dont nous avons déjà fait mention; s'applique ici une disposition particulière au frai de saumons (22) et, de façon générale, aux oeufs et au frai du poisson dans les frayères qui ne doivent jamais être détruits (23). L'interdiction de déposer ou de permettre de déposer toute substance ou chose délétère dans les eaux fréquentées par le poisson s'applique encore ici.

De plus, un tiers de la largeur des rivières ou cours d'eau

---

22. S.R.C., 1970, chap. F-14, art. 12.

23. Ibid., art. 30.



et au moins les deux tiers à marée basse de la largeur du chenal principal doivent toujours être laissés libres; le ministre peut autoriser la construction de tel obstacle pour des fins d'intérêt public.

## 5.5 Législations québécoises

### 5.5.1 Loi sur le commerce des produits pétroliers

Suivant cette loi, il faudrait un permis pour se livrer à une opération commerciale ayant pour objet des produits pétroliers (24), permis renouvelable annuellement (25). Si cette disposition n'est pas applicable au transport maritime du pétrole à cause de la compétence fédérale en matière de navigation (26), elle ne nous paraît pas plus applicable au projet d'oléoduc s'étendant au-delà des limites du Québec. La compétence fédérale sur les ouvrages s'étendant au-delà des limites d'une province exclut en effet la possibilité que le Québec soumette à l'émission d'un permis l'opération de tel oléoduc; ce serait ultra-vires des pouvoirs du Québec.

---

24. Lois du Québec, 1971, chap. 33, art. 2.

25. Ibid., art. 11.

26. Ibid., art. 91(10) AANB.

Cette loi autorise aussi le lieutenant-gouverneur en conseil à faire des règlements, entre autres pour: régir l'entreposage, la manutention et le transport des produits pétroliers; déterminer les mesures à prendre pour éviter la contamination par les produits pétroliers (27). Ces dispositions sont intra-vires dans la mesure où la réglementation provinciale ne remettra pas en question l'opération de l'oléoduc ou qu'elle ne remettra pas en cause ces opérations advenant une législation fédérale valide mais incompatible. Dans ce cas, elles restent intra-vires mais inapplicables.

#### 5.5.2 Loi de la protection des arbres

La loi de la protection des arbres (28) prévoit une responsabilité civile en cas de dommages causés aux arbres à moins que les dommages n'aient été causés conformément à une disposition d'une autre loi. En plus du montant recouvrable au chapitre de la responsabilité civile, la personne responsable doit payer \$25.00 pour chaque arbre détruit ou endommagé (29).

---

27. Ibid., art. 29(g) (h).

28. S.R.Q., 1964, chap. 95.

29. Ibid., art. 150.

### 5.5.3 Loi des terres et forêts

En plus d'établir une présomption de responsabilité contre le propriétaire d'un terrain où a pris origine un incendie de forêt (30), la loi des terres et forêts oblige les propriétaires de constructions et d'installations situées dans les forêts à faire disparaître tous les débris de la forêt sur une distance de 50 pieds de ces installations (31). On peut douter toutefois que cette disposition soit applicable à l'encontre d'un propriétaire d'oléoduc puisque les installations seraient enfouies sous le sol et qu'elles seraient continues, d'où l'incompatibilité avec l'expression "autour".

### 5.5.4 Le Code civil

Si l'on exclut le régime général de la responsabilité prévue au Code civil et qui ne prévoit pas de disposition précise ou particulière en matière d'environnement, il n'y a guère de dispositions législatives au Code civil qui peu-

---

30. S.R.Q., 1964, chap. 92, art. 123.

31. Ibid., art. 150.

vent se rapporter aux questions d'environnement. Une disposition particulière cependant concerne l'aggravation de servitude par la suite des modifications d'écoulement des cours d'eau; les fonds inférieurs sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés à recevoir les eaux qui en découlent mais le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur (32). En fait, on pourrait concevoir qu'un ouvrage modifiant les conditions d'écoulement d'un cours d'eau ait pour conséquence l'érosion des terres inférieures: il s'agirait d'une aggravation de servitude.

#### 5.5.5 La loi des cités et villes et le Code municipal

Nous avons déjà exposé précédemment le contenu de la loi des cités et villes et du Code municipal pertinent en matière d'environnement. Il convient de rappeler que l'applicabilité de ces dispositions est largement limitée du fait qu'elles ne doivent pas être incompatibles avec les législations provinciales et qu'elles ne peuvent envahir un domaine qui est du ressort fédéral.

---

32. Cf. art. 501 et 503 du Code civil.

6. CONSIDERATIONS D'ORDRE GENERAL

6. CONSIDERATIONS D'ORDRE GENERAL

6.1 Lois d'application générale

6.1.1 Le Code criminel

Il n'est pas inutile de référer à certaines dispositions du Code criminel du Canada (1) qui peuvent trouver ici leur application. Ainsi, selon l'article 77, les hydrocarbures pourraient être considérés comme des substances explosives, auquel cas il y aurait obligation légale de prendre des précautions raisonnables à défaut de quoi, on pourrait être coupable d'un acte criminel.

De plus, en vertu de l'article 176(1), est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement de deux ans quiconque commet une nuisance publique et par là

- A) met en danger la vie, la sécurité, ou la santé du public ou
- B) cause une lésion physique à quelqu'un.

---

1. S.R.C., 1970, chap. C-34.

Il est probable, cependant, que cet article ne s'appliquerait qu'en présence d'une faute et d'une détérioration graves du milieu.

#### 6.1.2 Les règlements de l'impôt sur le revenu

L'alinéa "t" du paragraphe 1 de l'article 1100 des règlements de l'impôt sur le revenu (2) prévoit que le contribuable peut réclamer, à certaines conditions, une allocation accélérée à l'égard du coût en capital des biens acquis pour combattre la pollution des eaux.

### 6.2 La prospective

#### 6.2.1 L'aspect politique de la question

Lorsque l'on essaie d'envisager le type de législation ou de réglementation qui pourrait être adoptée à court ou à moyen terme en matière d'environnement, il ne faut pas négliger l'aspect politique. Les pressions politiques ai-

---

2. Voir DORS 71-257: C.P. 1971-1036, 1er juin 1971. In: Gazette officielle du Canada, partie II, 23 juin 1971, pp. 910-912.

guillonnées par l'opinion publique sont souvent à l'origine des mesures législatives. Or, l'action des "environnementalistes" se fait de plus en plus pressante et devient de plus en plus à la mode. Des lettres à l'éditeur du genre de celle qui a paru dans le quotidien Le Soleil le 28 février 1973 contribuent, lorsqu'elles se font nombreuses, à ces pressions.

Il vaut la peine, ne serait-ce qu'à titre d'exemple, de citer le contenu de cette lettre à l'éditeur:

"NON AUX SUPER-PETROLIERS

Je viens demander à toute la population de la province de Québec, de protester avec force auprès des autorités gouvernementales, tant fédérale que provinciale par l'entremise de nos groupes sociaux, Chambre de commerce et autres, contre l'aménagement d'un port pour super-pétroliers dans la province de Québec.

Il faut sauver notre fleuve de la pollution qui est déjà à un taux très élevé. Les fonds marins environnant les ports de Sept-Iles et de Baie-Comeau sur la rive nord peuvent servir d'exemple. La flore et la faune marines entourant ces lieux n'existent plus. Tout a été détruit et souillé par l'huile, le mazout, etc., sur des distances



pouvant varier de 5 à 8 milles environ, tout est en ruine et désert.

Que les gens de l'Isle-Verte et de Rivière-du-Loup se disent bien que la venue d'un tel port dans leur région ne leur apportera aucun "job" permanent.

Il est plus intelligent de sauvegarder et d'améliorer ce que nous avons déjà dans l'Est: la pêche, l'agriculture, et le tourisme qui est à demi exploité.

Sauvons notre fleuve, notre majestueux Saint-Laurent pendant qu'il en est encore temps".

Si ces considérations de ce genre devaient s'avérer être le reflet de la pensée d'un large segment de l'opinion publique et c'est, à mon avis, ce vers quoi notre société se dirige, on ne peut que prévoir, dans l'avenir, des lois et règlements plus sévères que ceux qui sont actuellement en vigueur.

#### 6.2.2 Les mesures législatives et réglementaires que l'on peut envisager à court terme

##### 6.2.2.1 Loi concernant la faune du Canada (Bill C-131)

Première lecture, 22 janvier 1973

Suivant ce projet de loi, le ministère de l'Environnement pourrait prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour protéger toute espèce d'animaux sauvages menacée d'extinction (3).

6.2.2.2 Loi établissant le Code national du contrôle des bruits  
(Bill C-110)

Première lecture, 15 janvier 1973.

Ce projet de loi attribuerait au ministre de l'Environnement un pouvoir de réglementation pour établir: a) des normes relatives aux niveaux maximums acceptables de bruit; b) un barème de compensation à verser par les contrevenants à ceux qui subissent un préjudice. Cette loi ne serait cependant applicable qu'aux entreprises fédérales (au sens du Code canadien du travail).

6.2.2.3 Les règlements à être adoptés en vertu de la loi québécoise de la qualité de l'environnement

La loi de la qualité de l'environnement (bill 34) n'a été

---

3. Cf. art. 9.

sanctionnée que le 21 décembre 1972. Cette loi prévoit, comme on l'a vu, l'adoption de nombreux règlements par le lieutenant-gouverneur en conseil. Ceux-ci n'ont pas encore été adoptés bien que quelques-uns seraient, semble-t-il, en voie de préparation. Mais, pour le moment, il est impossible de savoir quand ils seront adoptés ni de connaître leur contenu éventuel.