



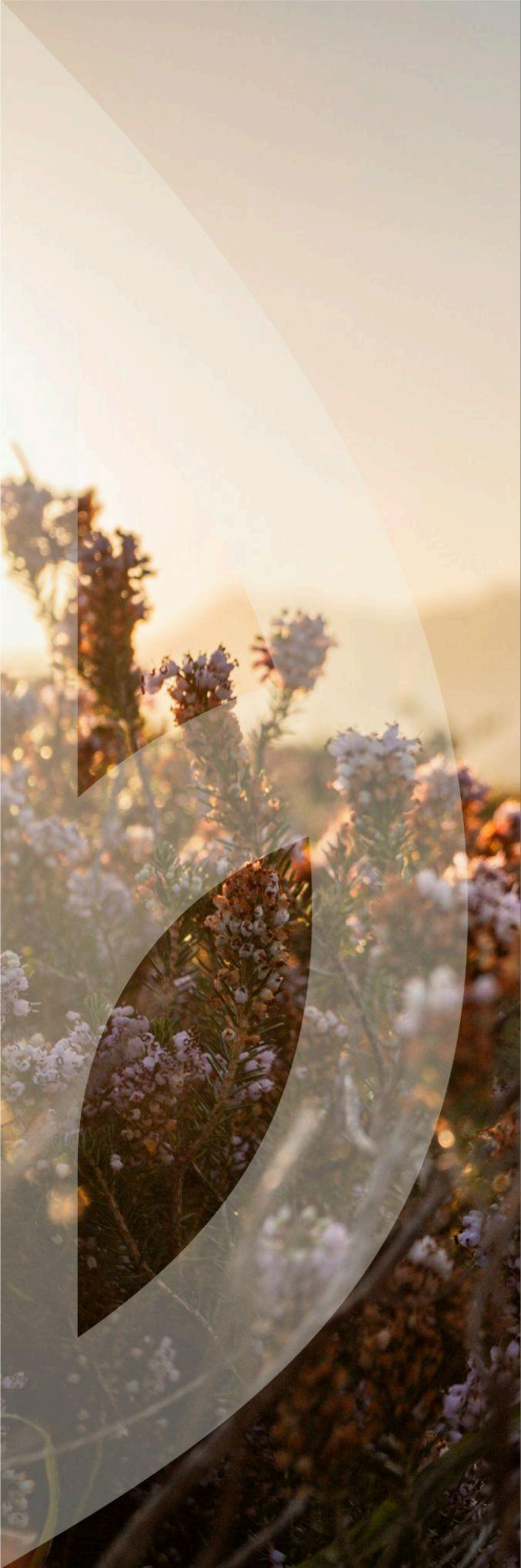
MÉMOIRE

DU CENTRE QUÉBÉCOIS DU
DROIT DE L'ENVIRONNEMENT

**Concernant le projet
de loi C-39 - *Loi
concernant
certaines mesures
visant à renforcer
l'économie***

Présenté au Comité législatif chargé
du projet de loi C-39

26 octobre 2026



5248 boulevard Saint-Laurent,
Montréal, Québec, Canada H2T 1S1
info@cqde.org | cqde.org

**La reproduction d'extraits de ce document est
permise en le citant ainsi**

CENTRE QUÉBÉCOIS DU DROIT DE L'ENVIRONNEMENT,
Mémoire concernant le projet de loi C-39 - *Loi
concernant certaines mesures visant à renforcer
l'économie*, 26 octobre 2026.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Considérations préliminaires	1
1- Élargissement et pérennisation d'un régime d'exception : des effets nuisibles graves pour l'État de droit	2
Retrait de la limite de cinq ans	2
Des nouvelles « régions d'intérêt national »	2
Encore moins d'évaluation des impacts pour les projets de pipeline	3
Un nouveau pouvoir pour supprimer ou modifier les conditions de projets déjà autorisés	4
Réduction de la transparence	4
Nouvelles délégations de vastes pouvoirs	4
2- Affaiblissement des évaluations d'impacts	5
Évaluations plus courtes	5
Pipelines et projets énergétiques : un affaiblissement important de l'encadrement	6
Un régime à deux vitesses pour les pipelines	6
3- Affaiblissement de la protection de la biodiversité	7
La compensation monétaire plutôt que l'évitement	7
Une permission de détruire avant d'obtenir l'autorisation du projet	8
Un pouvoir discrétionnaire accru	8
Des conditions « réalisables » : qu'est-ce que cela signifie ?	8
4- Autres éléments inquiétants	9
Des « corridors commerciaux » : qu'est-ce que cela signifie ?	9
Répercussions incertaines sur l'entente conclue sur la gestion du Saint-Laurent	9
Conclusion	10

Avertissement

Le présent mémoire ne prétend pas faire une revue exhaustive de toutes les problématiques engendrées par le projet de loi C-39. Il se concentre sur certains des principaux problèmes et conséquences qui ont pu être identifiés pendant la courte période d'analyse juridique et qui sont liés avec la mission du CQDE de protection de l'environnement et des droits environnementaux de la population. Le CQDE estime que le temps accordé à la société civile pour faire l'analyse des conséquences de ce vaste projet de loi est insuffisant et qu'au regard des importantes conséquences du projet de loi, le véhicule législatif employé, l'omnibus, est un frein à un examen législatif adéquat.

Version officielle

Le présent mémoire a été traduit en anglais. La version officielle est cependant la version francophone. S'il existe une disparité entre les positions présentées dans les deux versions, la version francophone prévaut.

Introduction

Le projet de loi C-39 est volumineux et concerne plusieurs sujets. Le présent mémoire porte principalement sur sa partie 1¹. Cette partie modifie sept lois qui ont trait à l'évaluation d'impact et à la protection de l'environnement. Ce mémoire expose les principales préoccupations du Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) à l'égard des changements proposés. **À l'issue de cette analyse et des vives préoccupations que celle-ci suscite pour la protection de l'environnement et de l'État de droit au Canada, le CQDE est d'avis que le projet de loi doit être retiré.**

Considérations préliminaires

L'adoption sous bâillon, le 26 juin 2025, de la *Loi visant à bâtir le Canada*² a mis en place un régime d'exception et une gouvernance par décret octroyant à l'exécutif de vastes pouvoirs discrétionnaires, lui permettant entre autres d'autoriser le contournement de nombreuses lois pour des projets « d'intérêt national ». C-39 vient élargir ce régime, qui fait déjà l'objet de contestations devant les tribunaux, notamment par le CQDE³.

En filigrane des modifications proposées, il faut également considérer l'impact du récent *Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes*⁴, qui supprime l'assujettissement à la *Loi sur l'évaluation d'impact (LEI)* de sept types de projets, dont les pipelines internationaux et interprovinciaux, les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles et certaines installations pétrolières et gazières⁵. Ces projets devaient jusque-là faire l'objet d'une évaluation par le biais d'une commission d'examen intégré impliquant l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et la Régie de l'énergie du Canada (REC ou Régie de l'énergie); ils sont depuis uniquement assujettis à une évaluation réalisée par la REC en vertu de la LRCE. **Ce changement est important pour comprendre les effets des modifications proposées par C-39.**

¹ [Projet de loi C-39](#), *Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie (Partie 1)*, 45e lég., 1ère session, 2026. [Projet de loi C-39 ou C-39]

² [Loi visant à bâtir le Canada](#) [LBC], L.C. 2025, ch. 2, art. 4. [Projet de loi C-5 ou C-5]

³ Voir la [Demande de pourvoi en contrôle judiciaire](#), datée du 8 septembre 2025, déposée devant la Cour supérieure du Québec, dossier 500-17-135406-257, et la [Notice of application](#), datée du 14 juillet 2025, déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, dossier CV-25-00747434-0000.

⁴ [Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes](#), DORS/2026-185, (2026), vol 160, n° 18, C.P. 2026-784.

⁵ [Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes](#), art. 2 à 6.



1- Élargissement et pérennisation d'un régime d'exception : des effets nuisibles graves pour l'État de droit

C-39 élargit de plusieurs manières les pouvoirs excessivement discrétionnaires dont s'est doté l'exécutif avec C-5, tout en réduisant encore davantage les garde-fous. Le régime créé par C-5 comporte déjà des effets nuisibles graves pour l'État de droit. L'élargissement du régime à des « régions d'intérêt national » et l'ajout de nouveaux pouvoirs discrétionnaires aggravent ces effets à plusieurs égards.

Retrait de la limite de cinq ans

Les pouvoirs excessivement discrétionnaires mis en place par le régime de C-5 devaient initialement être limités à une période de cinq ans suivant l'entrée en vigueur de la loi. **Cette limite temporelle est retirée par C-39⁶. Il s'agit d'une pérennisation grave d'un régime d'exception déjà considéré inconstitutionnel par le CQDE et d'autres.**

Des nouvelles « régions d'intérêt national »

L'une des principales modifications dans C-39 est l'introduction du concept de « région d'intérêt national ». **Cette nouvelle catégorie n'est pas définie dans le projet de loi ni adéquatement balisée.** Le gouverneur en conseil pourra, par simple **décret**, désigner une telle région à l'intérieur de laquelle il pourra également prévoir les types de projets qui peuvent bénéficier du régime élargi et pérennisé de contournement prévu à C-5 sans pleinement considérer les impacts de ces projets⁷. Sur la base de facteurs optionnels, vagues et non limitatifs, identiques à ceux pour la désignation des projets « d'intérêt national »⁸, l'exécutif aurait ainsi une discrétion excessive dans le choix de désignation des régions.

⁶ Voir par exemple : [Projet de loi C-39](#), art. 100(3) modifiant le par. 8 (4) et l'art. 109 modifiant le par. 21 (3) de la *Loi visant à bâtir le Canada*.

⁷ [Projet de loi C-39](#), art. 103 ajoutant les art. 8.2 à 8.7 à la *Loi visant à bâtir le Canada*.

⁸ [Projet de loi C-39](#), art. 103 ajoutant l'art. 8.2(6) à la *Loi visant à bâtir le Canada* : Comme pour les projets « d'intérêt national », pour désigner une **région** « d'intérêt national », le ministre « **peut** tenir compte **de tout** facteur qu'il estime pertinent, **notamment** dans quelle mesure le projet peut : a) renforcer l'autonomie, la résilience et la sécurité du Canada; b) procurer des avantages économiques ou autres au Canada; c) avoir une forte probabilité de mise en oeuvre réussie; d) promouvoir les intérêts des peuples autochtones; e) contribuer à la croissance propre et à l'atteinte des objectifs du Canada en ce qui a trait aux changements climatiques.»

C-39 prévoit qu'une évaluation régionale sous la *LEI* devra être réalisée avant la désignation d'une région. Or, ce type d'évaluation ne devrait pas servir à justifier le contournement subséquent de lois qui seraient autrement applicables sur un territoire ni à éviter l'évaluation d'impacts par projet. Au contraire, ce type d'évaluation vise essentiellement à obtenir une meilleure compréhension des effets cumulatifs au sein d'une région et des impacts de projets passés, actuels et futurs pour ensuite moduler, notamment au regard de la capacité de support des écosystèmes, les conditions et les contraintes auxquelles devraient être assujettis les projets dans cette région.

À l'instar des projets « d'intérêt national », les projets « d'un type admissible dans une région d'intérêt national » jouiront d'une **présomption** de décision **favorable**⁹. Cette manière de procéder limite sévèrement voire complètement l'évaluation de la pertinence et de la nécessité d'un projet tout en contournant l'application de lois indispensables pour la protection de notre environnement et de notre santé.

Encore moins d'évaluation des impacts pour les projets de pipeline

Suivant la modification de la liste des projets assujettis à la *LEI* (voir Considérations préliminaires, ci-dessus), **des projets comme les pipelines interprovinciaux ne sont tout simplement plus assujettis à la *LEI***¹⁰. Puisque la REC est maintenant seule responsable de l'évaluation de ces projets, s'ils sont désignés « d'intérêt national » sous C-5, l'évaluation d'impact s'en trouverait d'autant plus affaiblie, et ce, au détriment de la participation significative de la population, du respect des droits des peuples autochtones et de la protection de l'environnement.

En effet, en présence d'une telle désignation, le projet est « **réputé** » avoir obtenu toutes les autorisations nécessaires et la Régie de l'énergie n'est « consultée » par le ministre responsable de C-5 que pour déterminer les conditions à imposer et pour obtenir de sa part une confirmation à l'effet que l'autorisation ne va pas compromettre « la sécurité des personnes ou la sûreté ou la sécurité des installations réglementées »¹¹. Pour tous les projets, mais particulièrement pour des projets de grande ampleur présentant des risques élevés pour l'environnement, comme les pipelines, le CQDE s'inquiète vivement d'une telle absence d'évaluation complète des impacts et estime notamment qu'il s'agit d'une approche imprudente, voire téméraire.

⁹ [Projet de loi C-39](#), art. 103 ajoutant l'art. 8.3(1) à la *Loi visant à bâtir le Canada*.

¹⁰ [Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes](#), art. 5.

¹¹ [Projet de loi C-39](#), art. 106 modifiant l'art. 17 de la *Loi visant à bâtir le Canada*.

Un nouveau pouvoir pour supprimer ou modifier les conditions de projets déjà autorisés

C-39 crée un nouveau pouvoir discrétionnaire dans les cas où un projet **déjà autorisé** est par la suite désigné « d'intérêt national ». Il octroie au ministre des pouvoirs pour supprimer ou modifier les conditions du projet¹². Normalement, les conditions doivent prévoir au moins un seuil minimum nécessaire pour protéger l'environnement et la santé de la population. **L'octroi d'un pouvoir discrétionnaire permettant de retirer de telles conditions nous apparaît inacceptable et injustifié.**

Réduction de la transparence

Actuellement, le ministre doit rendre publiques certaines informations clés 30 jours avant de délivrer le document unique qui autorise un projet « d'intérêt national »¹³. Avec C-39, il ne devra rendre ces informations publiques que 30 jours **après** avoir rendu sa décision¹⁴. **Cette modification soulève d'importantes préoccupations, notamment en matière de transparence, de participation du public et d'accès effectif au contrôle judiciaire.** Il est aussi pour le moins étonnant de constater que C-39 octroie au ministre le pouvoir de décider des « modalités » par lesquelles le document autorisant un projet sera rendu public¹⁵, plutôt que de prévoir d'avance un régime prévisible d'accès à cette information. Soulignons finalement que C-39 attribue la compétence pour la révision de plusieurs décisions prises sous C-5 à la Cour d'appel fédérale¹⁶.

Nouvelles délégations de vastes pouvoirs

Finalement, parmi les modifications proposées à C-5, le projet de loi C-39 permet au ministre responsable de l'application de cette loi de déléguer et même subdéléguer à « tout cadre ou employé de l'administration publique centrale », le pouvoir d'autoriser et de modifier une autorisation pour une « région d'intérêt national »¹⁷.

¹² [Projet de loi C-39](#), art. 101 ajoutant l'art. 8.01 à la *Loi visant à bâtir le Canada*.

¹³ [Loi visant à bâtir le Canada](#), art. 8.1 (3).

¹⁴ [Projet de loi C-39](#), art. 102 remplaçant le par. 8.1 (3) de la *Loi visant à bâtir le Canada*.

¹⁵ [Projet de loi C-39](#), art. 102 ajoutant 8.4 (8) à la *Loi visant à bâtir le Canada*.

¹⁶ [Projet de loi C-39](#), art. 114 ajoutant le par. 28 (1) a) à la *Loi sur les Cours fédérales*.

¹⁷ [Projet de loi C-39](#), art. 103 ajoutant l'art. 8.6 à la *Loi visant à bâtir le Canada*.

2- Affaiblissement des évaluations d'impacts

L'objectif annoncé du gouvernement est d'accélérer et de simplifier les évaluations¹⁸. Or, les changements proposés ignorent les recommandations d'experts pour améliorer la qualité et la rapidité des évaluations et risquent de rater leur cible. En ce qui concerne les projets qui ne sont pas désignés « d'intérêt national », C-39 vient affaiblir le régime d'évaluation des impacts sur l'environnement de plusieurs façons. Les changements récents qui ont fait en sorte que la Régie de l'énergie soit seule évaluatrice de plusieurs projets énergétiques sont confirmés par des changements dans la *Loi sur l'évaluation d'impact* et à la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*.

Évaluations plus courtes

Le projet de loi C-39 réduit plusieurs délais pour les évaluations d'impacts. Deux changements proposés sont particulièrement préoccupants.

Dans le contexte des évaluations d'impacts de la *LEI*, **le délai dont dispose le promoteur pour fournir les renseignements permettant de faire l'évaluation d'impact passe de 3 ans à 1 ans**¹⁹. Cette modification risque de réduire la qualité des études d'impacts, ainsi que la consultation du public sur les enjeux. Paradoxalement, elle risque aussi d'augmenter les délais, en raison des demandes d'informations supplémentaires qui pourraient en découler.

De plus, parmi les changements proposés à la LRCE, **les délais pour faire l'évaluation et prendre la décision dans les cas de projets énergétiques, dont les pipelines, sont grandement réduits**. À titre d'exemple, dans le cas d'un pipeline avec une nouvelle emprise de plus de 300 km, le délai d'évaluation passera de 540 jours à 240 jours (diminution de 300 jours)²⁰.

Ceci risque de réduire la qualité de l'évaluation, en laissant moins de temps pour analyser l'étude, vérifier les données, poser des questions et obtenir l'avis des ministères experts. Ce risque est particulièrement préoccupant pour les projets de grande envergure qui présentent des risques importants et possiblement irréversibles pour l'environnement.

¹⁸ Gouvernement du Canada. [Présentation du projet de loi C-39](#). (25 septembre 2026).

¹⁹ [Projet de loi C-39](#), art. 16 modifiant l'art. 19 de la *Loi sur l'évaluation d'impact [LEI]*.

²⁰ [Projet de loi C-39](#), art. 128 ajoutant les articles 185 à 186.1 à la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*.

Pipelines et projets énergétiques : un affaiblissement important de l'encadrement

Jusqu'ici, les projets énergétiques, comme les pipeline, faisaient l'objet d'un examen intégré mené par l'AEIC avec la REC²¹. Désormais, l'évaluation relèvera seulement de la REC sous la LRCE. Les facteurs à considérer seraient différents, et l'examen des impacts environnementaux, plus **étroit**. Par exemple, des facteurs comme l'existence de **solutions de rechange** ou la **nécessité** même du projet ne seront plus examinés car il ne s'agit pas d'éléments à prendre en compte sous la LRCE²².

Le retrait de l'AEIC fait disparaître le regard externe d'une organisation qui n'entretient pas, contrairement à la REC, de relation continue avec les promoteurs et le secteur de l'énergie. En retirant l'AEIC du processus et en confiant l'examen des projets énergétiques à un seul organisme de réglementation sectoriel, on passe d'une évaluation intégrée qui peut interroger la pertinence globale d'un projet, vers un examen davantage centré sur des questions réglementaires plus techniques : le tracé, la technologie, les paramètres d'exploitation.

Bien que la REC prévoit ses propres mécanismes d'audience et de consultation, la participation significative de la population, le respect des droits des peuples autochtones et la protection de l'environnement figurent au cœur même du mandat et de l'expertise de l'AEIC²³. En écartant l'AEIC de l'équation, l'accessibilité du processus pour le public et pour les peuples autochtones potentiellement touchés par ces projets s'en trouve restreinte.

Un régime à deux vitesses pour les pipelines

En plus de confirmer l'attribution exclusive à la Régie de l'évaluation de plusieurs projets énergétiques comme les pipelines, C-39 propose de grandes modifications au régime d'évaluation de ces projets. Or, **le nouveau régime manque de clarté et pourrait mener à une réduction importante de la qualité des évaluations.**

C-39 introduit un régime différent selon la longueur prévue des « nouvelles emprises » de pipelines ou de lignes électriques (plus ou moins de 300 km). Pour les projets de moins

²¹ [LEI](#), L.C. 2019, ch. 28, art. 43 et 44.

²² Quelques articles introduits ou modifiés par C-39 reprennent les éléments pris en compte actuellement dans le LRCE, avec quelques variations d'un article à l'autre: [Projet de loi C-39](#), art. 128 modifiant le par. 183 (2), ajoutant les par. 186(2) et 186.1(2) à la LRCE.

²³ Gouvernement du Canada, [Mandat de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada](#) (2 décembre 2025).

de 300 km, l'évaluation et la décision seront dévolues seulement à la Commission créée sous la *LRCE*²⁴ alors que jusqu'à maintenant, la Commission faisait l'analyse et le gouverneur en conseil prenait la décision²⁵.

Puisque le régime semble s'appliquer seulement aux « nouvelles emprises », telles que définie par une modification à l'article 2 *LRCE*²⁶, **il est permis de se questionner**: qu'arrivera-t-il dans le cas d'un tracé projeté de pipeline qui passe **en partie** à côté d'un pipeline existant? L'évaluation sera-t-elle morcelée? Y aura-t-il une évaluation en vertu de la *LRCE* seulement pour les portions qui sont de nouvelles emprises? Seront-elles analysées séparément selon leur longueur (plus ou moins 300 km)²⁷?

Finalement, les pouvoirs d'exempter des projets de la nécessité de tenir une évaluation sont élargis par C-39. Alors qu'il est actuellement possible d'exempter par ordonnance un pipeline de moins de 40 km²⁸, **C-39 introduit la possibilité d'exempter aussi des pipelines de plus de 40 km si, de l'avis de la Commission, une telle ordonnance est dans l'intérêt public**²⁹. Ces exemples ne font qu'illustrer encore davantage l'ampleur des changements préoccupants contenus dans C-39.

3- Affaiblissement de la protection de la biodiversité

La compensation monétaire plutôt que l'évitement

Un ajout de C-39 à la *Loi sur les pêches* aura pour effet de permettre de payer une compensation pour la destruction de l'habitat du poisson³⁰. **Cette disposition est hautement inquiétante puisqu'elle risque d'avoir des impacts négatifs sur la protection des poissons.** Toute modification à la loi actuelle devrait plutôt renforcer l'**évitement** des dommages à leur habitat.

²⁴ [Projet de loi C-39](#), art. 128 modifiant les art. 182 à 184 de la *LRCE*.

²⁵ *LRCE*, L.C. 2019, ch. 28, art. 182 à 186.

²⁶ [Projet de loi C-39](#), art. 119 modifiant l'art. 2 de la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* pour ajouter cette définition : « **nouvelle emprise** Terrain qui, d'une part, est destiné à être aménagé pour un pipeline, une ligne internationale ou une ligne interprovinciale, et qui, d'autre part, n'est ni situé le long d'un terrain aménagé pour un pipeline, un pipeline sous réglementation provinciale, une ligne de transport d'électricité, une ligne sous réglementation provinciale visant le transport d'électricité, une ligne de chemin de fer ou une voie publique utilisable en toute saison, ni contigu à un tel terrain. (new right of way) ».

²⁷ [Projet de loi C-39](#), art. 128 remplaçant les art. 182 à 186 de la *LRCE*.

²⁸ Et sans que la notion d'« intérêt public » ne soit définie. *LRCE*, art. 214 (1) a).

²⁹ [Projet de loi C-39](#), art. 137 (1) modifiant le par. 214 (1) de la *LRCE*.

³⁰ [Projet de loi C-39](#), art. 189 introduisant l'art. 43.31 à la *Loi sur les pêches*.

Une permission de détruire avant d'obtenir l'autorisation du projet

Les modifications à la *LEI* auront pour effet de permettre **la réalisation de travaux avant même qu'un projet ne soit autorisé**. Le ministre pourra, par un simple arrêté, autoriser des « travaux préalables » s'il les considère dans « l'intérêt public »³¹. Les types de « travaux préalables » visés ne sont pas précisés et le ministre pourra imposer les conditions qu'il estime indiquées. Cette possibilité **contrevient notamment au principe de précaution** et porte atteinte à la crédibilité et la confiance du public envers le processus d'évaluation d'impact.

Un pouvoir discrétionnaire accru

Plusieurs modifications proposées par C-39 dans les lois qui protègent notre environnement viennent accroître la **discrétion** des décideurs. Par exemple, plus de discrétion est accordée pour le choix des conditions imposées à un projet, pour leur modification ou **encore pour exempter certains projets d'une évaluation environnementale**³². À plusieurs endroits, les décisions sont fondées sur une considération vague, ni définie, ni balisée, de « l'intérêt public »³³.

Dans le contexte de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, **l'exécutif pourra modifier à sa guise par règlement la définition du terme « ouvrage » pour exclure** certains types de constructions³⁴. Puisque le terme apparaît à de multiples reprises dans le texte, sa modification a un impact important sur la force de protection de la loi. Ici encore, la possibilité de modifier cette définition par voie réglementaire accorde à l'exécutif un pouvoir discrétionnaire important qui risque de lui permettre d'affaiblir le **champ d'application** de cette loi sans l'implication du Parlement.

Des conditions « réalisables » : qu'est-ce que cela signifie ?

Dans cinq lois, dont la *Loi sur les espèces en péril*, C-39 ajoute la prise en compte du caractère « réalisable » sur le plan technique, économique et pratique des conditions

³¹ [Projet de loi C-39](#), art. 5 modifiant l'art. 7 de la *LEI*.

³² Voir par exemple : [Projet de loi C-39](#), art. 160 modifiant le par. 24(1) et ajoutant le par. 24 (1.1) à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* et art. 137 modifiant l'art. 214(1) LRCE.

³³ Voir par exemple : [Projet de loi C-39](#), art. 137 (1) modifiant le par. 214 (1) de la LRCE, art. 5 modifiant l'art. 7 de la *LEI*, art. 53 modifiant l'art. 68 de la *LEI*.

³⁴ [Projet de loi C-39](#), art. 161 ajoutant le sous-paragraphe 28(1)h.1) à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

imposées à un projet³⁵. Le projet de loi ne définit toutefois pas ces termes. **Cet ajout ouvre la porte à des décisions arbitraires** qui permettront de considérer les besoins financiers privés d'un promoteur dans l'établissement des conditions et risque ainsi de favoriser des solutions jugées moins coûteuses au détriment de la protection de la biodiversité.

4- Autres éléments inquiétants

Des « corridors commerciaux » : qu'est-ce que cela signifie ?

C-39, dans sa partie 2, propose d'amender la *Loi sur les transports au Canada* pour accorder un nouveau et vaste pouvoir non défini au ministre des Transports, par lequel il « peut désigner **toute zone géographique** comme **corridor commercial** »³⁶. Il n'y a pas de définition de « corridor commercial » ni de processus de consultation prévu menant à cette désignation. Ses effets et sa portée ne sont pas non plus décrits, ce qui soulève d'importants questionnements, notamment: À quelles fins sont proposés ces « corridors commerciaux » et quels sont les effets de la désignation? Quelle superficie ou caractéristiques sont visées par l'expression « **toute** zone géographique »? Quel sera, concrètement, le rôle du « **Conseil national des corridors commerciaux** » et les balises encadrant les pouvoirs qu'entend lui confier, par règlement, l'exécutif?

Répercussions incertaines sur l'entente conclue sur la gestion du Saint-Laurent

C-39 donne le pouvoir au ministre de mettre fin à l'entente sur la Voie maritime du Canada en vertu des articles déjà existants de la *Loi maritime du Canada*³⁷ et de l'actuelle [*Entente modernisée avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent*](#). Ce nouveau pouvoir soulève plusieurs questions : Pour quels motifs le ministre pourrait-il mettre fin à l'entente? Que signifie le premier facteur que C-39 prévoit pour la convention d'arbitrage en cas de différend suivant la fin d'une telle entente: « la nécessité de

³⁵ Voir par exemple : [Projet de loi C-39](#), art. 125 de C-39 ajoutant l'art. 65.1 à la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, art. 177 de C-39 ajoutant l'art. 73.1 à la *Loi sur les espèces en péril*, et l'art. 183 de C-39 ajoutant l'art. 35.01 à la *Loi sur les pêches*.

³⁶ [Projet de loi C-39](#), art. 198 modifiant l'art. 49.1 de la *Loi sur les transports au Canada*.

³⁷ [Loi maritime du Canada](#), L.C. 1998, ch. 10.

promouvoir une approche commerciale dans le cadre de l'exploitation de la voie maritime »³⁸?

Conclusion

Un projet de loi d'une telle ampleur devrait faire l'objet d'une analyse rigoureuse, complète et détaillée par le Parlement. Or, la rapidité du processus et le choix de procéder par projet de loi omnibus limitent sévèrement la capacité pour les membres du Parlement d'exercer adéquatement leur rôle, ainsi que pour le public de se faire entendre et de prendre la pleine mesure des conséquences juridiques, économiques, sociales et environnementales de la réforme proposée.

Les impacts de cet omnibus sur l'effritement de l'État de droit et les risques posés pour la santé de la population et la protection de l'environnement, notamment, sont vastes, graves et injustifiés. Le projet de loi C-39 doit être retiré.

³⁸ [Projet de loi C-39](#), art. 248 ajoutant l'art. 95.4 (2) a) à la *Loi sur les transports au Canada*.



PRÉSENTATION

Né sous l'impulsion d'un groupe de juristes s'intéressant aux aspects juridiques des enjeux environnementaux, le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) est un organisme de bienfaisance fondé en 1989. Le CQDE compte plus de 250 membres individuels et corporatifs actifs dans toutes les régions du Québec.

Le CQDE s'est donné pour mission de mettre son expertise juridique au service de la population québécoise et de la protection de l'environnement.

Le CQDE joue un rôle actif au sein de la société québécoise en intervenant dans les débats environnementaux importants qui animent l'actualité. Il participe aux consultations publiques portant notamment sur diverses réformes législatives et réglementaires et intervient devant les instances judiciaires lorsque nécessaire.

Depuis sa fondation, le CQDE offre de l'information juridique à la population et à des groupes de protection de l'environnement, leur permettant de faire la lumière sur les dimensions juridiques des problèmes environnementaux auxquels ils font face, dans le but d'assurer le respect du droit à un environnement sain.

Il est le seul organisme à but non lucratif à offrir une expertise indépendante en matière de droit de l'environnement au Québec, permettant ainsi à la population d'accéder à l'information et à la justice en matière de droit environnemental. En contribuant à la mise en place d'un droit répondant aux crises environnementales auxquelles nous faisons face, le CQDE contribue au développement, à la diffusion et au respect du droit de l'environnement afin de protéger l'environnement et les espèces vivantes.