



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 136**

Le mardi 5 novembre 2024

---

Président : M. Peter Schiefke





# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 5 novembre 2024

• (1640)

[Traduction]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à la 136<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer la réunion, je tiens à rappeler à tous les participants en personne qu'ils doivent lire les lignes directrices en matière de bonnes pratiques figurant sur les dépliants qui se trouvent sur le bureau. Ces mesures visent à protéger la santé et la sécurité de tous les participants.

La séance d'aujourd'hui se déroulera selon une formule hybride.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 18 septembre 2023, le Comité reprend son étude de l'encadrement de la navigation de plaisance dans les cours d'eau du Canada.

Conformément à la motion de routine, tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion.

Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à tous nos témoins présents en ligne ou en personne.

Nous avons le plaisir d'accueillir M. Colin Rennie, professeur à l'Université d'Ottawa, qui comparait à titre personnel. Monsieur Rennie, je vous souhaite la bienvenue.

Nous accueillons également M. Jesse Vermaire, professeur agrégé à la Carleton University, qui comparait lui aussi à titre personnel.

Nous souhaitons la bienvenue à M. John Gullick, gestionnaire des Programmes gouvernementaux et spéciaux à Escadrilles canadiennes de plaisance. M. Gullick se joint à nous par vidéoconférence.

[Français]

Nous accueillons aussi M. André Bélanger et Mme Coralie Massey-Cantin, de la Fondation Rivières.

Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Enfin, nous avons le plaisir d'accueillir M. Brad Thomson, directeur général, MacDonald Turkey Point Marina Inc. Bienvenue, monsieur Thomson.

Nous allons d'abord entendre les déclarations liminaires de nos invités dans l'ordre où ils figurent dans l'avis de convocation.

[Français]

Madame Massey-Cantin ou monsieur Bélanger, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. André Bélanger (directeur général, Fondation Rivières):** Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant le Comité.

Depuis plus de 20 ans, la Fondation Rivières se consacre à la protection du caractère naturel des rivières, à la qualité de l'eau et à l'accès aux berges. Nous croyons qu'il faut encourager la multiplication des usages respectueux des cours d'eau, parce que, plus nous serons nombreux à utiliser les cours d'eau et à aimer les rivières, plus nous serons nombreux à vouloir les protéger.

Nous venons de terminer une démarche de concertation pour un modèle de cohabitation durable sur la rivière Richelieu. Nous pensons que cela doit alimenter votre réflexion. Cette démarche effectuée en collaboration avec le Covabar, l'organisme de bassin versant qui est chargé de la protection de la rivière, a permis de regrouper 20 municipalités, quatre municipalités régionales de comté, ou MRC, des associations d'entreprises touristiques, des organismes environnementaux, des représentants d'utilisateurs, Canot Kayak Québec et Nautisme Québec. Tout le monde était autour de la table.

Nous avons répertorié 71 accès publics et privés à la rivière. Vous ne serez pas étonnés d'entendre que 70 % d'entre eux étaient réservés ou consacrés à la navigation de plaisance. C'est normal, puisque la rivière Richelieu est une voie navigable majeure entre le Canada et les États-Unis. Il faut savoir qu'elle a été longtemps à l'usage exclusif ou quasiment exclusif des plaisanciers qui monopolisent aujourd'hui encore l'entièreté du plan d'eau. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. La démarche de concertation a mis en lumière le désir des citoyens et des élus de développer des accès pour d'autres types d'usage: canot, kayak, planche à pagaie, baignade, plongée sous-marine — beaucoup de personnes s'y adonnent dans la rivière Richelieu — et pêche.

Cet engouement pour les activités de plein air est une tendance lourde. Il s'accompagne d'une préoccupation de la population pour la protection de l'environnement. En plus d'être une voie navigable, la rivière Richelieu est aussi la deuxième rivière en importance au Québec, après la rivière des Outaouais, en ce qui a trait au nombre d'espèces de poissons qu'on y trouve. C'est donc un riche secteur quant à la biodiversité.

La démarche de concertation nous a aussi permis de constater qu'il suffirait de mettre en place une réglementation sur à peine 30 des 240 kilomètres que compte la rivière pour la protéger. Nous aurions donc besoin de protéger une trentaine de kilomètres aux endroits où il y a des conflits d'usage. À certains endroits, il s'agirait d'interdire des formes de navigation, de limiter la vitesse ou de conserver une saine distance des berges. Nous pourrions aussi développer des couloirs de navigation. Par exemple, là où c'est nécessaire, nous pourrions avoir un lieu réservé pour des plongeurs et un autre pour des nageurs.

En principe, ce sont des solutions simples. Comme vous le voyez, ce n'est pas grand-chose: faire un couloir de navigation, installer des bouées, et ainsi de suite. Cela permettrait de résoudre des problèmes variés. En pratique, la solution sera nécessairement compliquée, parce que le processus réglementaire actuel est bancal, complexe, dépassé et inutilement lourd.

Transports Canada part de la prémisse que la sensibilisation permet de régler les conflits d'usage. Or, c'est faux. Les conflits viennent du fait que certains usages ne sont pas compatibles. Il faut mettre en place des zones protégées pour les nageurs et des zones où les usagers des planches à pagaie ne vont pas se faire renverser par des vagues démesurées ou se faire frôler par des bateaux à moteur. Il faut avoir le bon usage au bon endroit. C'est la première prémisse.

La deuxième prémisse, c'est que les conflits d'usage ne se produisent pas avec les gens de bonne volonté, mais avec les délinquants, soit ceux et celles qui ne veulent pas entendre raison, qui croient que le plan d'eau leur appartient et qui n'écourent pas les recommandations.

On peut bien parler de dialogue ou de sensibilisation, mais on ne peut pas sensibiliser quelqu'un qui ne veut pas être sensibilisé. Pourtant, toute la démarche de Transports Canada autour de la sensibilisation part d'une prémisse qui consiste à dire que, si on sensibilise, ça va fonctionner. Quand nous avons complété la démarche de concertation sur la rivière Richelieu, nous sommes arrivés à une conclusion, soit qu'il y avait un consensus pour une forme de réglementation à certains endroits. Malheureusement, il va falloir recommencer la sensibilisation. Nous allons la faire parce que nous sommes obligés de la faire, mais c'est inutile et cela retarde indûment la prise de décision.

En outre, la réglementation n'offre pas la flexibilité nécessaire pour trouver des solutions adaptées à la capacité de support du milieu et aux aspirations des communautés. La solution passe par un juste équilibre entre plusieurs paramètres, soit la vitesse, le nombre de bateaux, le type de bateaux et les zones permises. Or, cela ne tient absolument pas compte des critères environnementaux. Cela ne permet pas de protéger la santé des plans d'eau.

En annexe à notre mémoire, qui sera transmis au Comité, nous avons fourni une courte revue de la littérature qui expose l'incidence que peut avoir la navigation non encadrée sur la turbidité, c'est-à-dire la clarté de l'eau, sur l'érosion des berges et sur la destruction des herbiers aquatiques endémiques.

Pour le dire simplement, les herbiers sont comme des prairies aquatiques peuplées de plantes fragiles et rares. Lorsque ces dernières sont broyées par les hélices des bateaux, ces plantes prennent beaucoup de temps à repousser. Dans certains cas, elles ne repoussent tout simplement pas.

D'autres témoins ont parlé longuement du problème des bateaux à fort sillage. La science est claire à ce sujet. Les bateaux à fort sillage produisent une colonne d'eau de cinq à sept mètres de profondeur. Cette colonne d'eau remet les sédiments en suspension et détruit la vie aquatique. Les vagues faites par les bateaux qui circulent à moins de 300 mètres des berges accélèrent l'érosion de manière considérable. Nous avons fait l'exercice, et, sur la rivière Richelieu, il y a très peu d'endroits qui ont moins de cinq mètres de profondeur.

Nous avons aussi consulté les propriétaires de marina, et ils étaient tous en faveur d'une réglementation raisonnable, différenciée et adaptée aux réalités du milieu. La sensibilisation, à elle seule, ne permet pas de mettre en place un modèle de cohabitation durable.

Nous recommandons deux choses à Transports Canada, soit déployer, de concert avec Environnement et Changement climatique Canada, des normes nationales en matière de navigation, ainsi qu'adapter le processus pour y intégrer des considérations environnementales.

Maintenant que l'on connaît les problèmes causés par les bateaux à fort sillage, qu'attend-on pour fixer des normes?

• (1645)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bélanger.

[Traduction]

Nous allons maintenant céder la parole à M. Rennie.

Monsieur Rennie, à vous la parole pour les cinq prochaines minutes, je vous prie.

**M. Colin Rennie (professeur, Université d'Ottawa, à titre personnel):** Je tiens tout d'abord à remercier le Comité de m'offrir l'occasion de prendre la parole aujourd'hui.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à souligner que j'ai déjà pris la parole devant le Comité il y a quelques années, comme certains d'entre vous s'en souviennent peut-être, au sujet de l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion du littoral. À l'époque, j'avais résumé une étude que je menais sur le fleuve Saint-Laurent. J'avais passé en revue la physique des vagues de sillage des grands navires dans les chenaux étroits, les nouvelles technologies de mesure, les stratégies de protection du littoral fondées sur la nature et les besoins actuels en matière de recherche. Ici, en collaboration avec mon collègue, M. Jesse Vermaire, je vais discuter des sillages produits par les embarcations de plaisance.

La probabilité qu'un sillage de bateau contribue à l'érosion des berges dépend de la puissance des vagues, de l'élévation de la surface de l'eau par rapport à la berge et des caractéristiques de la berge qui déterminent sa stabilité, comme l'angle de la berge, la granulométrie des sédiments, la cohésion, la consolidation, la pression interstitielle, ainsi que le type de végétation. Les grands navires ne sont pas les seuls à pouvoir provoquer l'érosion du littoral; les petites embarcations de plaisance peuvent également générer des vagues relativement importantes. Les bateaux à sillage, par exemple, sont spécifiquement conçus avec un fort tirant d'eau pour induire un sillage important à des fins récréatives, comme le ski nautique.

Bien que les embarcations de plaisance soient généralement trop petites pour générer une grande vague de rabattement primaire, ce dont j'ai parlé pour le Saint-Laurent, la vague de sillage de Kelvin en forme de V qui s'ensuit peut être suffisamment importante pour éroder les sédiments des berges. Ce phénomène a été documenté dans certaines études antérieures. Par exemple, dès 2002, les travaux effectués par Bauer et al. ont permis d'estimer que les taux d'érosion se situaient entre 0,01 millimètre et 0,22 millimètre par passage de bateau. Il s'agit d'une petite quantité par passage, mais les effets cumulés de milliers de passages pourraient être considérables.

Nous pensons qu'il est nécessaire d'identifier les zones sans sillage et les limitations de vitesse afin de réduire l'érosion du littoral et les impacts écologiques liés à l'utilisation des bateaux de plaisance.

Le sillage des embarcations de plaisance a été mis en cause comme pouvant contribuer à l'érosion des berges de la voie navigable du canal Rideau. Dans le cadre d'une étude plus vaste financée par le CRSNG en collaboration avec Parcs Canada, nous avons travaillé à la mesure des vagues de sillage et de la turbidité associées à diverses embarcations de plaisance dans la rivière Rideau. Nous avons mis en place un site d'étude près du parc Eccolands, juste au sud d'Ottawa.

Le plan expérimental consiste à étudier la vitesse de divers types d'embarcations selon une trajectoire prédéterminée le long d'une berge érodée. Je me concentrerai ici sur trois types d'embarcations: un bateau de pêche de cinq mètres et demie, un bateau à fort sillage d'environ six mètres, et un petit cruiser d'environ neuf mètres, comme on en voit typiquement sur le canal Rideau. Les vitesses utilisées étaient lente, moyenne et rapide pour chaque type d'embarcation. Les distances par rapport au rivage étaient de 30 mètres, 60 mètres et 100 mètres, respectivement.

Nous avons recueilli une quantité intéressante de données à l'aide de différents types d'instruments, mais je me concentrerai ici sur le niveau d'eau et la turbidité collectés avec un instrument RBRduo à deux hertz. Nous avons placé cet instrument à six mètres du rivage pour mesurer les vagues et la turbidité. J'ai également pris des mesures répétées de la berge sur deux ans à l'aide d'un GPS de qualité pour surveiller le recul des berges.

Lors du passage de chaque bateau et de l'impact du train de vagues sur la berge, des sédiments ont été entraînés, ce qui a entraîné une augmentation de la turbidité. Nous avons traité les données relatives au niveau de l'eau pour en extraire ce que l'on appelle la « hauteur de vague significative », qui correspond à la moyenne du tiers supérieur des vagues du train de sillage. Nous avons également traité la turbidité pour déterminer l'augmentation de la turbidité pendant le passage de l'embarcation.

Nous avons été en mesure d'établir un certain nombre d'observations préliminaires.

Tout d'abord, les vagues de sillage des bateaux de plaisance se dissipent au fur et à mesure qu'elles se propagent. Par conséquent, les vagues qui frappent la rive sont plus importantes si elles sont générées près de la rive que si elles sont générées plus loin de la rive. Et ce, même sur une petite voie navigable comme la Rideau. Nous pouvions constater une différence en fonction de la distance à laquelle se trouvait l'embarcation.

Chaque bateau a produit une hauteur de vague significative maximale à vitesse moyenne. En effet, à vitesse moyenne, le bateau n'est pas en train de planer et de déplacer une plus grande quantité d'eau. Pour les trois bateaux dont je parle ici, la vitesse moyenne était de l'ordre de 20 kilomètres par heure.

Les hauteurs de vagues significatives maximales produites par le petit bateau de croisière et le bateau à sillage étaient similaires, de l'ordre de quinze centimètres. Ces hauteurs étaient plus importantes que celles produites par le bateau de pêche, qui étaient de l'ordre de cinq centimètres.

La turbidité augmente en fonction de la hauteur des vagues, ce qui suggère que l'érosion du littoral se fera elle-même en fonction de la hauteur des vagues.

Enfin, j'ai mesuré un recul de la berge sur un an. Il était de dix centimètres au sommet de la berge et d'environ un demi-mètre au pied de la berge, ce qui suggère que la berge devient plus abrupte avec le temps.

Je vous remercie.

• (1650)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Rennie, et bon retour parmi nous. Je tiens à vous rappeler qu'à votre troisième visite, vous devenez automatiquement membre honoraire du Comité.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Nous allons maintenant céder la parole à M. Vermaire.

Monsieur Vermaire, vous avez cinq minutes, je vous prie.

**M. Jesse Vermaire (professeur agrégé, Carleton University, à titre personnel):** Je vous remercie de m'avoir invité pour discuter de ce sujet important.

Je suis professeur agrégé de sciences de l'environnement et de géographie à la Carleton University. Je suis spécialisée dans les écosystèmes aquatiques, les environnements littoraux et la façon dont les activités humaines peuvent modifier les environnements littoraux.

Comme l'a indiqué mon collègue, M. Rennie, nous avons collaboré à un projet de recherche. Colin a parlé du travail expérimental que nous avons effectué. Aujourd'hui, je vais vous parler d'un travail d'observation sur les passages d'embarcations sur la rivière Rideau que nous venons également d'effectuer. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'un projet plus vaste financé par le CRSNG.

Au cours de l'été 2023, nous avons effectué des observations sur les passages de bateaux dans deux sites de la rivière Rideau. Le premier était la zone de conservation W.A. Taylor au 3250 River Road à Ottawa, et le second était le parc Eccolands, toujours sur River Road. Ces deux sites sont très fréquentés par les plaisanciers, car ils disposent de marinas ou de rampes de mise à l'eau publiques qui sont disponibles et gratuites.

Toutes nos observations sur les passages de bateaux ont été effectuées pendant la journée, généralement entre 10 heures et 18 heures, et par un temps considéré comme favorable à la navigation. Nous ne sommes pas sortis par temps de pluie, par exemple. C'est sur cette base que ces observations ont été faites.

Notre première observation, basée sur les données d'accès à l'information, est que la navigation de plaisance est très populaire en Ontario. Ces données datent de la période de la pandémie. En moyenne, 18 400 nouveaux permis d'embarcation de plaisance ont été délivrés chaque année en Ontario à partir de 2019.

Sur la voie navigable Rideau, comme probablement ailleurs, le nombre de passages de bateaux de plaisance par heure était très spécifique au site et dépendait fortement des conditions météorologiques et du jour de la semaine, s'il s'agissait d'un week-end ou d'un jour férié, par exemple.

Le canal Rideau est très apprécié pour les voyages de longue durée. Cependant, à l'exception des bateaux de croisière, la plupart des bateaux restent dans une seule section de la rivière et ne passent pas par les postes d'éclusement. En 57 heures, nous avons observé 838 passages de bateaux. Cela représente environ 15 passages de bateaux par heure, en moyenne. Les passages de bateaux ont atteint un maximum de 72 par heure pendant le long week-end des vacances civiques du mois d'août. Cette période a également coïncidé avec un tournoi de pêche à proximité du site.

Les types de bateaux les plus courants que nous avons observés sont les motomarines. Les petits bateaux à moteur représentaient 21 % de tous les passages de bateaux, suivis par les bateaux de pêche, tels que les petits bateaux en aluminium, avec 18 %. Les bateaux de croisière et les yachts représentaient 14 % de tous les passages de bateaux; les bateaux à pont ouvert et les bateaux pontés représentaient 13 %; les pontons 8, %. Les bateaux de sports nautiques, c'est-à-dire les bateaux associés au ski nautique et au surf, représentaient 13,5 % de tous les passages de bateaux. Les bateaux de surf étaient assez rares, représentant seulement 2 % de tous les passages de bateaux observés.

Nous avons également noté qu'aucune activité de sport nautique n'a été observée dans les zones d'interdiction de s'agiter affichées sur le canal sur nos sites proches des marinas, ce qui suggère que les plaisanciers respectent les zones d'interdiction de s'agiter affichées à proximité des marinas.

Tout comme le travail expérimental mentionné par M. Rennie, notre étude d'observation montre que les bateaux de croisière et les bateaux de planche à voile produisent les plus grandes hauteurs de vagues sur le canal Rideau. Le but de ce travail d'observation était de comparer le travail expérimental avec la situation réelle de la façon dont les bateaux traversent et empruntent le canal Rideau.

Nous étudions également actuellement l'influence de la navigation de plaisance sur le paysage sonore sous-marin. Comme je suis également écologiste, cela m'intéresse. Il existe très peu de données à ce sujet pour les eaux douces. Nous devons recueillir davantage de données et les analyser, mais il est très clair que la navigation de plaisance est le bruit anthropique dominant dans le paysage sonore sous-marin du canal Rideau.

Je vous remercie.

• (1655)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Vermaire.

Je cède maintenant la parole à M. Thomson.

Monsieur Thomson, à vous la parole pour les cinq prochaines minutes, je vous prie.

**M. Brad Thomson (directeur général, MacDonald Turkey Point Marina Inc.):** Je vous remercie.

Bonjour monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Brad Thomson, et je suis le directeur général de la MacDonald Turkey Point Marina Inc. Je travaille dans le secteur de la navigation de plaisance depuis 34 ans à temps plein, après avoir également travaillé pendant huit ans à temps partiel. En fait, je travaille au sein de ce secteur depuis l'âge de onze ans.

Je suis ici aujourd'hui au sujet des réductions de financement du programme d'élimination des fusées éclairantes de CanBoat, anciennement connu sous le nom de l'Escadrille canadienne de plaisance.

L'élimination des fusées de détresse périmées est une question de sécurité publique très préoccupante. À elle seule, la marina MacDonald Turkey Point a vendu 438 fusées éclairantes cette année, et nous possédons encore environ 500 fusées périmées. Les clients apportent ces fusées dans notre magasin ou les laissent à notre porte, et nous les avons même trouvées dans et autour de nos conteneurs à ordures.

Les fusées de détresse périmées sont des produits dangereux qui nécessitent une maintenance et des services d'élimination particuliers. Ces fusées périmées constituent non seulement un risque pour la sécurité du personnel de la marina et du service d'élimination que nous utilisons, mais aussi un danger extrême pour l'environnement, y compris les lacs, les décharges et la faune.

La réglementation fédérale exige que les plaisanciers transportent sur leur bateau des fusées éclairantes approuvées par Transports Canada. Les fusées sont valables pendant quatre ans à compter de la date de fabrication indiquée sur les fusées. Compte tenu du nombre de bateaux de plaisance dans notre pays, il en résulte une quantité extrêmement importante de fusées éclairantes qui expirent régulièrement, sans qu'il y ait de moyen rentable ou réglementé de s'en débarrasser.

Le 9 novembre 2021, la politique de Transports Canada sur l'acceptation des signaux de détresse visuels électroniques au lieu des signaux de détresse pyrotechniques sur les embarcations de plaisance est entrée en vigueur. Je ne sais pas combien de plaisanciers savent que les signaux électroniques peuvent remplacer les fusées éclairantes, car le « Guide de sécurité nautique » de Transports Canada est daté de juillet 2019, c'est-à-dire qu'il a presque cinq ans. Cela fait plus de deux ans que cette politique est entrée en vigueur.

Au nom des plaisanciers et des opérateurs maritimes du Canada, nous aimerions que le financement fédéral soit rétabli pour CanBoat afin de résoudre son problème d'élimination des fusées éclairantes et que Transports Canada mette à jour ses directives en matière de sécurité nautique, en ligne et sur papier, afin d'informer les plaisanciers de l'utilisation de signaux électroniques alternatifs.

Je suis également ici aujourd'hui pour représenter la MacDonald Turkey Point Marina Inc. en ce qui concerne Transports Canada et la Loi sur les eaux navigables canadiennes, qui a eu une incidence sur nos droits de contrôler les voies navigables à l'intérieur de la marina.

La MacDonald Turkey Point Marina Inc. appartient à son propriétaire actuel depuis le 31 janvier 2005, la marina elle-même datant des années 1950. C'est grâce au travail acharné de l'homme et de la machine dans les années 1950 que les voies d'eau ont été creusées pour créer le port de plaisance. La MacDonald Turkey Point Marina Inc. est propriétaire du lit des voies navigables de la marina, comme l'indiquent les citations suivantes tirées d'une lettre de Transports Canada datée du 6 février 2020:

La lettre présente la position officielle de Transports Canada et remplace toute correspondance antérieure...

Le gouvernement du Canada n'est pas propriétaire du lit des canaux qui font partie de la marina de Turkey Point.

La Loi sur les eaux navigables canadiennes s'applique aux chenaux situés à l'intérieur de la propriété connue sous le nom de Turkey Point Marina.

La Loi sur les eaux navigables canadiennes empêche la marina d'exercer un quelconque contrôle sur sa propre voie d'eau. Suite à la lettre de Transport Canada, le Ministère des ressources naturelles de l'Ontario, dans une lettre datée du 4 mars 2024, a pris la position officielle suivante:

Le ministère est d'avis que la marina de Turkey Point ne peut pas restreindre le droit du public de pêcher dans les eaux navigables, quel que soit le propriétaire du lit de canaux...

Les pêcheurs entravent la navigation dans nos chenaux plutôt qu'ils ne la favorisent. Ils peuvent constituer une entrave et un danger pour la navigation dans nos voies d'eau. Un samedi ou un dimanche d'été, on compte en général plus de 1 200 embarcations au sein de nos voies navigables les plus fréquentées.

Nous avons également un problème avec d'anciens clients gênants qui ont reçu un ordre d'interdiction de pénétrer sur le terrain de la marina. Comme ils ont le droit d'accéder à nos voies navigables, ils peuvent encore déranger nos clients.

Il est pratiquement impossible de faire respecter ces ordonnances par les agents de conservation locaux et la Police provinciale de l'Ontario en raison de l'accès à la voie navigable. MacDonald Turkey Point Marina souhaite que Transports Canada examine le contrôle exercé par la marina sur ses voies navigables.

Notre secteur est également confronté au fardeau de la taxe sur les bateaux de luxe qui lui a coûté des millions en raison de la réduction des ventes d'embarcations, des pertes d'emplois et des fermetures d'entreprises. Par ailleurs, compte tenu du volume d'essence que nous vendons au poste d'essence de la marina, la taxe sur le carbone représente une dépense supplémentaire pour nos clients.

Au nom de tous nos clients et de tous les acteurs du secteur, nous demandons au gouvernement de reconsidérer la pertinence de ce type de taxes.

• (1700)

Je vous remercie du temps et de l'attention que vous consacrez à ces détails.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Thomson. Vous avez pris cinq minutes et deux secondes. Bravo, monsieur. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Notre dernier témoin, mais non le moindre, est M. Gullick. Je vous cède la parole, monsieur. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

**M. John Gullick (gestionnaire, Programmes gouvernementaux et spéciaux, Escadrilles canadiennes de plaisance):** Je vais essayer de ne pas trop répéter les commentaires de M. Vis sur l'éli-

mination des fusées éclairantes, mais c'est vraiment de cela que je suis venu parler.

Nous demandons à Transports Canada de financer le programme d'éducation à la sécurité et d'élimination des fusées éclairantes, administré auparavant par l'entremise des Escadrilles canadiennes de plaisance, ou CPS-ECP, que l'on appelle aujourd'hui CanBoat/NautiSavoir partout au Canada dans les deux langues officielles. Il n'y a pas d'autre programme pancanadien, et il ne reste que quelques options d'élimination locales.

En tant que membres de l'industrie de la navigation de plaisance, nous sommes très conscients du nombre de plaisanciers qui ont à bord de leur embarcation des fusées pyrotechniques de détresse exigées par la réglementation de Transports Canada, ainsi que de vieilles fusées éclairantes qui sont maintenant périmées et potentiellement dangereuses.

Les fusées pyrotechniques de détresse doivent être éliminées correctement. Au cours des dernières années, de nombreuses options d'élimination par l'entremise des services municipaux de gestion des déchets et d'autres organismes gouvernementaux, comme les services de police et d'incendie, ont été abandonnées. Beaucoup de gens ne savent pas comment se débarrasser de leurs fusées éclairantes périmées et, par conséquent, ils le font incorrectement.

Le programme de collecte et d'élimination des fusées éclairantes des Escadrilles canadiennes de plaisance, ou NautiSavoir, financé par Transports Canada, a connu beaucoup de succès. Ce programme d'envergure nationale, offert en anglais et en français, a permis de recueillir plus de 200 000 fusées éclairantes; les plaisanciers venaient les déposer à l'occasion d'activités d'élimination de fusées éclairantes organisées par CPS-ECP, ou Nautisavoir. Ces activités avaient lieu depuis 2000. Le personnel était constitué de bénévoles formés par Nautisavoir, et le tout était dirigé de concert avec CIL Orion Explosives, qui gère l'élimination comme il se doit et finance 40 % du coût de cette élimination.

Toutefois, le financement de ces activités dans le cadre du Programme de contribution pour la sécurité nautique n'a pas été renouvelé après 2022. À titre d'information, sachez que l'élimination d'une fusée éclairante ordinaire coûte environ 2,50 \$, et il faut ensuite y ajouter des frais d'expédition de 1 \$ à 1,50 \$. Cela vous donne donc une idée de ce qu'il en coûte réellement pour se débarrasser de ces dispositifs.

Nous savons que leur présence dans les ordures ménagères constitue un danger pour les employés municipaux. Sur le plan environnemental, tirer des fusées éclairantes est très dangereux, voire illégal, sauf en cas d'urgence légitime. Vous pouvez comprendre les effets environnementaux, car lorsque ces fusées éclairantes commencent à se déployer... Après tout, il s'agit d'explosifs; c'est aussi simple que cela. On nous a signalé des cas où des travailleurs avaient vu des fusées éclairantes se déclencher entre leurs mains.

Encore une fois, afin d'assurer la sécurité des plaisanciers canadiens partout au pays, nous vous prions d'accorder le financement aux Escadrilles canadiennes de plaisance — CanBoat/NautiSavoir — pour ce programme unique. Je vous soumetts personnellement cette demande en tout respect.

• (1705)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gullick.

Nous allons entamer notre série de questions aujourd'hui en commençant par Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez six minutes. La parole est à vous.

**Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC):** Je vous remercie.

Merci à tous les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à M. Thomson.

Monsieur Thomson, divers exploitants m'ont dit qu'ils souffrent en raison de l'augmentation des coûts, y compris des coûts des services publics. De combien vos coûts de services publics et de carburant ont-ils augmenté au cours des dernières années?

**M. Brad Thomson:** Je suis désolé, mais nous avons du mal à vous entendre. Je ne vous ai pas du tout entendue.

**Mme Leslyn Lewis:** D'accord. Dans ce cas, je vais commencer par une autre question.

Quelle incidence la réglementation gouvernementale, comme la taxe sur le carbone ou la Loi sur les eaux navigables, a-t-elle eue sur les industries des marinas et de la navigation de plaisance?

**M. Brad Thomson:** Pour l'industrie de la navigation de plaisance, la Loi sur les eaux navigables canadiennes touche directement l'entreprise privée. Nous sommes une marina privée. Ce n'est pas comme si c'était situé en plein milieu du lac. Nous essayons de faire de notre mieux pour contrôler ce qui se passe ici, et il y a parfois des gens qui ne veulent pas agir avec respect. On trouve parfois 2 000 ou 3 000 personnes ici les samedis ou dimanches après-midi. Ils arrivent à grande vitesse et créent un grand sillage qui peut endommager les biens, mais ils s'arrêtent aussi pour pêcher au milieu du canal ou jouer de la musique à l'heure du souper lorsque les gens essaient de prendre un repas en famille.

Malheureusement, à l'heure actuelle, compte tenu de la façon dont la Loi sur les eaux navigables canadiennes est interprétée, notamment par d'autres organismes, comme le ministère des Ressources naturelles, ces gens sont autorisés à s'arrêter et à jeter l'ancre directement dans notre voie navigable. Nous n'avons pas d'entrée ni de sortie; nous n'avons qu'une entrée, et la sortie est la même ici, à la marina MacDonald Turkey Point, de sorte qu'il est très difficile d'exercer un quelconque contrôle sur notre voie navigable.

La situation à la baie Long Point ne diffère pas de celle des marais et des clubs de chasse le long de la rive nord du lac Érié. Tous ces endroits comportent des panneaux d'interdiction d'accès, mais aujourd'hui, tout le monde peut s'y rendre pour pêcher, alors qu'auparavant, on pouvait empêcher leur accès.

**Mme Leslyn Lewis:** Vous avez aussi parlé de la taxe sur le carbone. Pouvez-vous nous en dire plus sur l'incidence de cette taxe sur votre entreprise?

**M. Brad Thomson:** La taxe sur le carbone a une incidence directe sur notre entreprise, car nous sommes un important revendeur de carburant. Ici, à la marina, nous constatons que les gens n'utilisent tout simplement plus leurs bateaux autant qu'avant. Lorsqu'ils arrivent au poste d'essence, ils ne bougent plus. Les plaisanciers choisissent de ne pas se rendre, disons, à Buffalo ou à Windsor, de ne pas parcourir une partie de la grande boucle ou de ne pas monter dans la région de Goderich. Ils restent à proximité. Au lieu d'accoster au quai de ravitaillement tous les samedis ou dimanches après-midi, ils viennent maintenant une fois par mois, et ils ne font que monter la plage et jeter l'ancre.

La principale plainte concerne le coût, c'est-à-dire le coût du carburant, les taxes et tout le reste. La taxe sur le carbone est un facteur important. Beaucoup de gens gardent leur argent pour eux. Ils ne sont pas disposés à le dépenser et ils ne s'aventurent pas très loin de chez eux, ce qui nuit au tourisme tout le long du lac.

**Mme Leslyn Lewis:** D'accord, merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Gullick.

En ce qui concerne les fusées éclairantes dont vous avez parlé, comment les changements apportés à la réglementation au fil des ans ont-ils eu une incidence sur l'élimination des fusées éclairantes périmées?

**M. John Gullick:** Essentiellement, toutes les options, ou presque, ont été supprimées au fil des ans. D'aussi longtemps que je me souviens, nous sommes tenus d'avoir des fusées éclairantes à bord de la plupart des bateaux, et cette exigence remonte à une cinquantaine d'années.

Il faut transporter six fusées éclairantes, et elles sont bonnes pour une période de quatre ans. Il faut ensuite les remplacer par six autres, et ainsi de suite. On s'en débarrasse au fur et à mesure. Le problème, c'est que les plaisanciers n'ont plus les options qui leur étaient offertes; en gros, ils pouvaient les déposer aux casernes de pompiers, aux postes de police, etc., et je ne connais pas trop les mesures spéciales à l'échelle municipale. Il n'y a donc aucune option.

• (1710)

**Mme Leslyn Lewis:** Y a-t-il déjà eu une période où le gouvernement aidait plus activement les plaisanciers à se débarrasser des fusées éclairantes périmées, qui pourraient présenter un danger pour l'environnement et la santé?

**M. John Gullick:** À ma connaissance, le gouvernement n'a jamais aidé les plaisanciers à se débarrasser de leurs fusées éclairantes obsolètes.

**Mme Leslyn Lewis:** La réglementation a-t-elle changé récemment? Qu'est-ce qui a changé pour que cela devienne un si gros problème?

**M. John Gullick:** Ce qui a changé, c'est qu'il n'y a plus d'options, ou que très peu, pour nous débarrasser de nos fusées éclairantes périmées...

**Mme Leslyn Lewis:** Qu'en font les gens?

**M. John Gullick:** ... en toute légalité.

**Mme Leslyn Lewis:** Qu'en font les gens, alors?

**M. John Gullick:** Ils les lancent par-dessus bord ou les jettent dans les poubelles, auquel cas ces produits finissent dans les sites d'enfouissement, ce qui est interdit. Certains les brûlent, ce qui est également interdit, ou ils les déposent, comme M. Thomson l'a dit, devant les magasins de fournitures pour bateau et les marinas.

**Mme Leslyn Lewis:** En quoi cela pose-t-il un problème?

**M. John Gullick:** S'ils les déposent à ces endroits, comment les propriétaires peuvent-ils s'en défaire à leur tour?

**Mme Leslyn Lewis:** Y a-t-il un danger?

**M. John Gullick:** Oui. Nous parlons ici d'explosifs. Lorsqu'ils commencent à se déployer... Au cours des dernières années, il m'est arrivé à deux reprises d'appeler la Police provinciale de l'Ontario pour carrément lui demander d'envoyer l'escouade antibombes chez un plaisancier afin de s'occuper des fusées éclairantes qui s'étaient mises à éclater.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lewis, et merci beaucoup, monsieur Gullick.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être parmi nous. Ils nous font part de beaucoup d'éléments nouveaux, et cela est très enrichissant.

Je vais commencer par nos amis du Québec.

Monsieur Bélanger, vous nous avez parlé de la rivière Richelieu et des municipalités que vous représentez.

D'abord, j'aimerais que vous nous parliez de la collaboration que vous et votre organisme avez établie avec les municipalités ainsi que des éléments sur lesquels vous vous êtes fondés pour tirer vos conclusions.

**M. André Bélanger:** Il s'agit d'une grande démarche de concertation. Les municipalités nous font confiance parce que nous prenons la défense de la rivière. Notre objectif, c'est vraiment de protéger la rivière.

Nous effectuons aussi des suivis concernant la qualité de l'eau, par exemple dans le cas de la piscine en eaux vives, à Beuil.

**M. Stéphane Lauzon:** C'est bien, merci.

Vous nous avez dit que 70 % des plaisanciers demandaient des changements.

Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

**M. André Bélanger:** En fait, nous avons cartographié les accès à la rivière, parce que la volonté des élus était de développer des accès pour d'autres types d'embarcation que les bateaux de plaisance.

Ce que nous avons constaté — cela a d'ailleurs été une belle surprise —, c'est l'important intérêt, même pour les marinas, de participer à une démarche de concertation où il serait question d'autres usages que simplement celui lié aux embarcations à moteur.

**M. Stéphane Lauzon:** D'accord.

On parle de canot, de kayak et d'autres activités, comme la plongée sous-marine.

Vous avez piqué ma curiosité lorsque vous avez dit que la mise en œuvre de vos recommandations serait compliquée.

En collaboration avec les municipalités, avez-vous commencé le processus en lien avec la Loi sur la marine marchande du Canada pour arriver à un règlement?

**M. André Bélanger:** Nous avons participé à la mise en place de la réglementation dans la région de Saint-Marc-sur-Richelieu et de Saint-Charles-sur-Richelieu, mais c'était à la fin du processus.

Dans ce cas précis, le processus était complété, mais il y a eu de l'opposition de la part de certains groupes d'utilisateurs, ce qui a mené à une espèce de scénario où tout aurait pu capoter et échouer.

**M. Stéphane Lauzon:** Je voulais justement vous parler de l'opposition qui s'est manifestée. Craignez-vous parfois que des clubs privés soient créés dans ces municipalités? Ces clubs se serviraient de la loi pour imposer un accès limité aux usagers, ce qui entraînerait des coûts pour ces derniers. Du jour au lendemain, tout le

monde deviendrait de grands protecteurs sans trop connaître le dossier.

Il y a des coûts exorbitants en lien avec les obligations imposées par ces clubs. Je pense notamment à l'obligation de laver les bateaux, autant à l'intérieur qu'à l'extérieur, avant d'accéder au plan d'eau. Je ne veux pas minimiser les effets liés au fait de ne pas laver un bateau, ce n'est pas ce que je veux dire.

Certaines mises à l'eau peuvent coûter jusqu'à 450 \$ pour un petit pêcheur. Par conséquent, cela fait en sorte de nuire au tourisme.

Pourriez-vous nous parler davantage de ce dossier?

**M. André Bélanger:** On s'éloigne un peu, quand même, de la responsabilité du gouvernement fédéral. Les responsabilités respectives du fédéral et des provinces pourraient devenir complémentaires pour ce qui est de permettre aux municipalités de réglementer le type d'embarcation sur les plans d'eau. L'objectif serait, justement, d'éviter l'avènement de ces clubs privés.

Une partie des responsabilités, en l'occurrence, incombe au gouvernement du Québec. Il s'agit de la question des accès. Toutefois, la complexité qui caractérise la mise en place d'une réglementation a pour effet d'empêcher les municipalités d'intervenir avec diligence et avec la flexibilité nécessaire pour concilier la protection du plan d'eau et ce qu'on appellerait la capacité de soutien social. Qu'est-ce que les groupes qui se consacrent à la protection de l'environnement souhaitent avoir?

Il ne faut pas oublier que, quand on parle de plans d'eau, il faut tenir compte à la fois des riverains et des municipalités. Or, ces dernières représentent l'ensemble des citoyens.

Dans certains cas, des privatisations peuvent effectivement s'opérer.

• (1715)

**M. Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur Bélanger. Nous y reviendrons plus tard, si c'est possible. Vous avez ouvert des portes à d'autres sujets intéressants.

Monsieur Rennie, je vous remercie de votre présentation. C'est toujours un plaisir de recevoir des représentants d'universités, car les universitaires se basent sur la science et les données probantes. Vous avez parlé aujourd'hui d'un élément très nouveau. Nous n'en avons jamais entendu parler.

On a mentionné des critères, comme la limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure et l'obligation de ne pas s'approcher à moins de 300 mètres des rives. On a aussi parlé des vagues causées par les bateaux à fort sillage et par les gros bateaux.

De votre côté, vous avez parlé des effets néfastes que peut avoir l'accumulation de petites vagues à grande échelle. L'argument est nouveau pour nous.

Pouvez-vous nous en parler davantage? Comment mesure-t-on les petites vagues, et pourquoi avez-vous conclu que leur accumulation pouvait causer des dommages à l'environnement?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** Je vous remercie.

À titre de précision, nous avons mesuré les vagues de sillage des embarcations de plaisance, y compris des bateaux à fort sillage et des bateaux de croisière de plaisance, et leur hauteur pouvait atteindre jusqu'à 15 centimètres. Je ne dirais pas nécessairement qu'il s'agit de petites vagues. Quand elles frappent la rive, on peut voir qu'elles remuent beaucoup les sédiments.

Si l'on tentait de mesurer le retrait des berges en fonction de l'une de ces vagues, ce ne serait pas possible, car c'est trop petit. Il faut examiner la berge pendant une certaine période; c'est pourquoi j'ai effectué des relevés cette année et l'année dernière, et nous referons l'exercice l'an prochain. En fait, nous nous sommes servis des images satellitaires. Nous avons observé qu'au cours des deux ou trois dernières décennies, la berge a reculé à peu près au même rythme.

Est-ce que cela répond à votre question?

**M. Stéphane Lauzon:** Oui, c'est utile. Merci.

[Français]

Monsieur Vermaire, vous nous avez donné des statistiques, notamment sur le nombre grandissant de bateaux dans l'industrie marine. Vous avez dit que 18 400 nouveaux permis de navigation de plaisance avaient été délivrés. Chaque permis étant lié à un bateau, cela fait beaucoup de bateaux.

Vous nous avez parlé d'une augmentation des bateaux, mais depuis quand cette augmentation considérable est-elle manifeste?

[Traduction]

**M. Jesse Vermaire:** Je vous remercie de la question.

C'était en quelque sorte pendant la période de confinement lié à la COVID, essentiellement à partir de 2019. Nous n'avions pas de données avant cela. Nous travaillons également à leur compilation.

Tout porte à croire que le nombre de bateaux de plaisance a augmenté pendant la COVID, car les gens...

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais m'adresser aux représentants de la Fondation Rivières.

Nous en sommes, aujourd'hui, à notre troisième rencontre relativement à cette étude. Nous avons eu l'occasion de discuter du processus réglementaire à plusieurs occasions. Beaucoup de gens nous ont dit que les bateaux à fort sillage, en particulier, constituaient une source d'irritation importante. Cependant, j'aimerais soulever un autre point.

Au Québec, les camions ne sont pas autorisés à circuler sur toutes les routes, tout comme les scooters, qu'il s'agisse de routes municipales ou d'autoroutes. Les conducteurs savent aussi qu'il faut respecter la réglementation relative aux zones scolaires et aux limites de vitesse. Il y a donc des règles en place. Cela n'est pas le cas pour les plaisanciers qui naviguent sur une rivière ou sur un lac. Il n'y a aucune règle, sauf si l'on entreprend des démarches localement.

Cette situation vous semble-t-elle normale?

Quelle serait la solution pour remédier à cette lacune?

**M. André Bélanger:** On pourrait mettre une signalisation en place, par exemple. De plus, les municipalités ont le pouvoir de créer des voies réservées pour certains types d'embarcation. Cela devrait d'ailleurs être recommandé par défaut. Il faut effectivement que le bon bateau navigue au bon endroit. C'est important.

Excusez-moi, mais j'ai un peu perdu le fil.

Pourriez-vous reformuler la question?

• (1720)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Devrait-il y avoir un cadre réglementaire national?

Je pense que vous en avez parlé dans votre allocution d'ouverture.

Sur quoi ce cadre devrait-il se baser, et de quelle façon devrait-on l'établir?

**M. André Bélanger:** Prenons l'exemple de la planche à pagaie. Il est important de noter que, la planche à pagaie, c'est l'équivalent du vélo BIXI sur les rivières et les lacs. C'est une activité extrêmement accessible, et elle est de plus en plus répandue. La réglementation doit mettre en place une limitation en matière de vitesse de navigation, en effet, mais elle doit aussi définir des espaces réservés distincts pour les nageurs, pour les embarcations à faible batillage et pour les gros bateaux à moteur.

Ce type de réglementation existe sur les voies publiques, mais pas sur les plans d'eau. Les gens ont l'impression qu'un plan d'eau, ce n'est pas une voie publique. Ils pensent donc que c'est chacun pour soi et que le plan d'eau appartient à tout le monde.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Si jamais on établissait un cadre réglementaire national, il faudrait garder en tête la notion de cohabitation et tenir compte des divers usages. Il devrait y avoir des endroits où certains usages ne sont pas permis, par exemple.

Il y a environ 10 000 lacs, au Québec, et je ne sais combien de rivières. S'il fallait réglementer individuellement tous les lacs et toutes les rivières, cela prendrait des centaines d'années.

Devrait-il y avoir une espèce de règlement de base sur lequel s'appuyer, sans qu'il soit nécessaire d'afficher une réglementation partout?

**M. André Bélanger:** Imaginons le contraire. Actuellement, le fardeau de la preuve repose sur le demandeur. Il faut démontrer qu'il n'y a pas eu de sensibilisation auprès des usagers et qu'il faut donc réglementer les plans d'eau.

Si, au contraire, on permettait une forme de réglementation temporaire, en mesurant son incidence tant sur la population que sur les plans d'eau, et qu'on révisait régulièrement cette réglementation, on pourrait avoir une norme nationale.

Cela pourrait faire en sorte de faciliter la mise en place d'une réglementation et de la valider rapidement. Le fardeau de la preuve reposerait alors sur le fait de démontrer que cette réglementation n'est pas appropriée plutôt que de démontrer le contraire, soit qu'il faut une réglementation, ce qui est le cas actuellement.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Cela m'amène à vous poser une question que j'ai déjà posée à un autre témoin. Qu'est-ce qui pourrait être considéré comme un délai raisonnable pour ce qui est de la mise en place d'une réglementation, à partir du moment où une volonté locale est exprimée et celui où une démarche est enclenchée?

Des témoins ont dit au Comité qu'il fallait prévoir trois ou quatre ans, du début à la fin du processus, pour qu'une réglementation soit mise en place. Personnellement, j'ai vu un cas où le processus a pris sept ans.

J'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

**M. André Bélanger:** Il faut un maximum de deux ans. Comme on le sait, des élections se tiennent tous les quatre ans, et il faut prévoir deux ans avant d'en arriver à un consensus avec des élus et des responsables. Il faudra deux ans de plus pour qu'une réglementation soit mise en place.

S'il y a un changement d'élus à la suite d'une élection, on a au moins gagné une réglementation. Par conséquent, un délai de deux ans me semble tout à fait raisonnable. Il faut une première année pour tester les mécanismes et une deuxième pour les implanter de manière un peu plus formelle.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Vous avez soulevé la notion de capacité quant à trois aspects, soit l'aspect social, l'aspect lié à l'environnement et à la biodiversité, et l'aspect touchant la sécurité.

Ces trois aspects se rejoignent-ils à un certain point?

**M. André Bélanger:** Actuellement, le Guide de sécurité nautique couvre les questions liées à la sécurité des usagers. Pour ce qui est de la capacité sur le plan environnemental, un défi se pose, comme M. Rennie l'a bien démontré plus tôt. Quant à la capacité sur le plan social, c'est la capacité du milieu d'accepter des nuisances ou d'accepter des interactions entre le type d'embarcation et le type d'usage.

Par exemple, sur la rivière Bonaventure, le pêcheur n'a pas la même perception du plan d'eau que le canoteur. Il faut donc trouver un équilibre, et c'est ce que l'on entend par cohabitation. Cela se mesure par des sondages, des enquêtes et des évaluations du taux de satisfaction. Quand on fait ce type d'exercice, on est en mesure de saisir la réceptivité de la population à l'égard de la réglementation.

• (1725)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Il faudrait donc ajouter la notion de cohabitation au processus, car on n'en tient pas compte présentement.

**M. André Bélanger:** Oui, il faudrait l'ajouter.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Il est 17 h 25. Monsieur Bélanger et madame Massey-Cantin, je sais que vous devez partir. Au nom de tous les membres du Comité, je vous remercie d'avoir été parmi nous, et je vous souhaite une bonne soirée.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous disposez de six minutes.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Voilà, monsieur le président. Je suppose que les témoins à qui je voulais poser des questions doivent partir, ce qui est dommage.

Quels témoins sont encore avec nous? Je vois MM. Thomson et Gullick sur Zoom.

**Le président:** Il y a aussi MM. Vermaire et Rennie. Les deux professeurs sont ici avec nous, monsieur.

**M. Taylor Bachrach:** C'est fantastique.

Je remercie les techniciens d'avoir affiché la vue d'ensemble de la salle.

Merci à tous nos témoins de s'être joints à nous pour cette étude. C'est un sujet très intéressant.

Lors d'une de nos dernières réunions, j'ai fait remarquer à quel point le contexte est différent d'un bout à l'autre du Canada. Nous parlons de la navigation de plaisance et de son incidence sur les milieux aquatiques, et le problème semble être attribuable en grande partie à une forte densité d'utilisation. Dans de nombreuses régions du Nord du Canada, la densité d'utilisation par les plaisanciers est exceptionnellement faible, et je suppose que les répercussions le sont également.

En écoutant les témoignages de MM. Rennie et Vermaire, il semble qu'il y ait vraiment un lien avéré entre l'utilisation intensive par les embarcations de plaisance et ces répercussions sur les berges et sur le milieu aquatique.

À votre avis, l'ampleur des répercussions mérite-t-elle une approche fédérale concertée pour réglementer la navigation de plaisance afin d'en atténuer les effets?

**M. Colin Rennie:** En tant qu'universitaire, je suis toujours bien meilleur en sciences et en ingénierie qu'en politique. Je pense que cela relève davantage de votre compétence.

D'après ce que j'ai observé, je pense qu'il est généralement admis que le sillage des bateaux peut avoir une incidence sur les rives, tant sur le plan de l'érosion des berges que sur le plan des espèces. Par exemple, M. Vermaire a examiné les effets sur les nids des oiseaux de rivage. S'il y avait une politique visant à atténuer ces répercussions, je l'appuierais certainement.

**M. Taylor Bachrach:** Les conclusions que vous avez tirées dans le cadre de vos recherches sont-elles assez conformes à ce que vous voyez dans les études universitaires, ou y a-t-il des conclusions différentes de la communauté de recherche en ce qui concerne les répercussions sur les milieux aquatiques?

**M. Colin Rennie:** Je pense pouvoir dire que ce que nous avons observé est conforme aux études antérieures, oui.

**M. Taylor Bachrach:** Monsieur Vermaire, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

**M. Jesse Vermaire:** Je suis d'accord pour dire que c'est uniforme dans l'ensemble des études, mais de nombreux facteurs entrent en ligne de compte. L'habitat riverain y est aussi pour beaucoup. Si la berge comporte une végétation naturelle, y compris des plantes aquatiques, l'incidence a tendance à être moindre, parce que la végétation réduit l'énergie des vagues.

En ce qui a trait à la réglementation des bateaux pour atténuer l'érosion des berges, je pense qu'il est également important de penser à la berge elle-même et aux conséquences sur sa végétation, sa pente, sa topographie et tout le reste.

**M. Taylor Bachrach:** Cette étude du Comité s'appuie sur une étude précédente proposée par mon collègue, M. Barsalou-Duval, qui portait sur l'érosion des berges du fleuve Saint-Laurent.

Si l'on regarde d'autres pays dans le monde qui ont connu ce genre d'érosion et qui ont établi un lien avec la navigation de plaisance, y a-t-il des pays qui, selon vous, gèrent ces effets d'une manière plus proactive ou plus progressiste que ne le fait le Canada actuellement?

**M. Colin Rennie:** Je ne peux pas dire que j'ai une réponse à cette question. C'est toutefois une très bonne question qui mérite qu'on s'y attarde.

La dernière fois, j'ai rédigé un mémoire détaillé après la réunion, en fonction des questions qui avaient été soulevées, et je l'ai remis au Comité. Il vaudrait peut-être la peine d'y jeter un coup d'œil.

• (1730)

**M. Jesse Vermaire:** Je suis d'accord. Je ne pourrais pas vous répondre de mémoire, moi non plus.

Je sais qu'il y a peut-être non pas d'autres pays, mais d'autres universitaires qui examinent différentes options pour déterminer où il faut renforcer les berges. Les berges naturelles sont toujours la meilleure option pour conserver cette végétation, mais dans les cas où il faut renforcer les berges pour mettre fin à l'érosion, les gens étudient différentes méthodes qui peuvent encore assurer la stabilité des berges tout en enrichissant la biodiversité locale, au lieu de simplement effectuer des travaux d'empierrement ou d'ériger un mur en béton ordinaire.

**M. Taylor Bachrach:** Je vous remercie.

Je vais maintenant m'adresser à MM. Thomson et Gullick.

Messieurs, vous avez tous les deux mentionné le programme des fusées éclairantes et vos préoccupations à ce sujet. Je me demande comment le gouvernement pourrait financer au mieux tout programme de collecte et d'élimination des fusées éclairantes des plaisanciers. Il me semble qu'une approche évidente serait d'ajouter une consigne afin d'inciter les plaisanciers à retourner et à éliminer correctement ces fusées ou d'inciter quelqu'un d'autre à les récupérer sur les plages ou dans les ordures pour s'en débarrasser comme il se doit.

A-t-on déjà discuté d'un programme de consigne semblable à celui que nous avons pour les cannettes de boissons gazeuses?

**M. John Gullick:** Pas que je sache.

C'est une partie du problème, car il n'y a aucun moyen de financer la collecte et l'élimination des fusées éclairantes par l'intermédiaire d'une consigne ou de quelque autre moyen, comme vous venez de le suggérer.

Il faut aussi prendre en considération les coûts pour les ports de plaisance et les magasins de fournitures pour bateau. Il leur faudra des soutes pour stocker ces fusées en attendant de les envoyer aux fabricants aux fins d'élimination. Cela représente aussi un coût. Il est très difficile d'amener les gens à se soucier de cela, et encore plus à faire quelque chose à cet égard.

Nous avons lancé ce programme en 2014 — par « nous », j'entends les Escadrilles canadiennes de plaisance, NautiSavoir — parce qu'il y avait un besoin croissant de fournir un moyen pour permettre aux plaisanciers de se débarrasser de ces fusées éclairantes. Pour ce programme, nous avons obtenu un financement sur huit ans dans le cadre du Programme de contributions pour la sécurité nautique, mais ce financement s'est arrêté l'année dernière. La demande que nous avons présentée a été rejetée.

Nous avons de nouveau présenté une demande pour l'année prochaine et les deux années suivantes, mais d'après ce que j'ai compris, le programme a été suspendu...

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gullick.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous entendrons maintenant M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez cinq minutes.

**M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC):** Merci, monsieur le président.

La plupart de mes questions s'adresseront à M. Gullick et à M. Thomson.

Monsieur Thomson, je vais commencer par vous.

Nous avons beaucoup entendu parler de la taxe de luxe, mais en fait, selon nombre des témoignages que nous avons entendus, elle devrait être rebaptisée « taxe sur les travailleurs syndiqués et les petites entreprises ». Cette taxe a eu une incidence considérable sur les travailleurs qui construisent ces bateaux et sur les personnes qui travaillent dans l'industrie du tourisme.

Êtes-vous d'accord avec mon analyse et, à vrai dire, avec les témoignages des autres témoins?

**M. Brad Thomson:** Oui, je suis d'accord avec cela.

Pour autant que nous puissions le constater, les riches n'ont pas été touchés. Ce qui nous préoccupe surtout, c'est que cela a touché la classe moyenne, les travailleurs du Canada, hommes et femmes. Certains des pontons que nous voyons aujourd'hui coûtent plus de 250 000 \$. Il s'agit en fait d'un bateau de plaisance pour passer son samedi après-midi ou son dimanche après-midi. Ce n'est pas une embarcation que l'on prend pour faire une croisière de deux semaines.

Pour les personnes qui vendaient des bateaux chez les concessionnaires et qui, comme moi, louaient les quais dans les marinas, ainsi que pour tous ces autres travailleurs — des tondeurs de gazon aux concepteurs de bateaux —, il y a eu des pertes d'emploi et des fermetures d'entreprises. Les ventes de grands yachts se sont déplacées vers le sud. C'est un dur coup pour l'industrie. J'espère qu'on arrivera à trouver une solution, que tout le monde pourra s'exprimer et que l'on pourra faire quelque chose pour aider tous ceux qui sont touchés. Faisons avancer les choses de manière positive. Relançons l'économie. Vendons des bateaux. Gardons les gens au travail.

• (1735)

**M. Philip Lawrence:** Merci.

Je vais maintenant parler de la taxe sur le carbone. Nous avons également entendu des témoignages selon lesquels cette taxe a une incidence sur les économies locales. Elle nuit aux propriétaires de petites entreprises et conduit parfois à la mise à pied de travailleurs syndiqués. C'est un problème important.

La théorie sur laquelle s'appuie la taxe sur le carbone est la suivante. La taxe sur le carbone est censée faire augmenter le coût des carburants — c'est ce qu'elle fait — afin d'encourager les gens à acheter des solutions de rechange. Existe-t-il actuellement des solutions de rechange économiquement viables pour remplacer l'utilisation de combustibles fossiles dans le secteur de la navigation de plaisance?

**M. Brad Thomson:** Non, à l'heure actuelle, il n'y en a pas. Pas pour la navigation de plaisance.

Il est évident qu'un voilier est principalement propulsé par le vent, mais à l'heure actuelle, nous ne disposons pas des infrastructures nécessaires pour les bateaux électriques qui sont en train d'arriver. Nous n'avons tout simplement pas l'infrastructure hydroélectrique pour les bornes de recharge.

En ce moment — et là où nous nous trouvons, en particulier ici, à Turkey Point —, il n'y a aucun moyen. Il n'y a rien. Tout repose sur le carburant.

**M. Philip Lawrence:** Je vous remercie.

Je voudrais passer à la question des fusées éclairantes, qui me semble être un problème dont le gouvernement fédéral est largement responsable. Il impose ces fusées éclairantes. Je crois que vous avez dit qu'il en faut six. Elles durent cinq ans et tous les bateaux doivent en avoir.

Alors que le gouvernement dit que oui, vous devez avoir ces fusées, il ne donne aucune solution quant à la façon dont vous devez vous en défaire après cinq ans. Ai-je raison, monsieur Thomson?

**M. Brad Thomson:** Oui, vous avez raison.

Par le passé — et M. Gillick peut le confirmer —, les Escadrilles canadiennes de plaisance accueillait l'escadrille de plaisance de Tillsonburg et l'escadrille de plaisance de Port Dover, et ils organisaient des événements ici pendant plusieurs week-ends au cours de l'été. Les gens pouvaient venir s'informer sur les cours auxquels ils pouvaient s'inscrire, et ils pouvaient aussi déposer leurs fusées éclairantes périmées ici, à la marina.

En fait, toutes les autres marinas de la région faisaient de la publicité pour cet événement. Elles demandaient également à leurs clients d'apporter leurs fusées éclairantes périmées chez nous ou dans une autre marina du lac. Nous avons tous travaillé ensemble à cet égard.

**M. Philip Lawrence:** Merci, monsieur Thomson.

Monsieur Gullick, êtes-vous d'accord avec moi pour dire qu'il s'agit d'un problème qui a été créé par une obligation mise en place par le gouvernement fédéral, et que ce dernier a subséquemment laissé les propriétaires de bateaux dans l'embarras en ne leur fournissant pas de solutions pour assurer l'élimination des fusées périmées?

**M. John Gullick:** Je dirais que oui. L'obligation existe. On a trouvé le moyen de réduire le nombre de fusées éclairantes que vous devez transporter, et Brad en a parlé, mais même si vous avez des fusées électroniques ou une VHF ou un téléphone portable avec service cellulaire, vous devez toujours en avoir un certain nombre à bord, et elles ne sont bonnes que pour quatre ans.

**M. Philip Lawrence:** Rapidement, parce que mon temps est limité, je ne comprends pas très bien la nécessité d'avoir des fusées éclairantes lorsque vous êtes dans une zone où il y a un service de téléphonie cellulaire. Je crois que le simple fait d'avoir un téléphone portable résout le problème, non?

**M. John Gullick:** Il semble que ce ne soit pas le cas. Ils ont réduit de moitié le nombre de fusées que vous devez avoir lorsque vous avez un émetteur à très haute fréquence ou un téléphone cellulaire, mais ce nombre n'a pas été réduit à zéro.

À titre d'information, sachez que votre téléphone cellulaire ne fonctionnera pas au phare de Long Point.

**M. Philip Lawrence:** C'est tout le temps que j'avais. Est-ce exact, monsieur le président?

**Le président:** Oui, votre temps de parole est écoulé.

**M. Philip Lawrence:** Merci, d'un président à un autre.

**Le président:** Merci beaucoup. Sachez toutefois que j'ai toujours hâte de vous donner plus de temps, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Gullick, j'ai quelques questions à vous poser.

Vous avez dit à plusieurs reprises que le gouvernement canadien devrait faire plus, surtout après avoir imposé cette taxe de luxe. Si vous achetiez un bateau, je présume que vous comprendriez qu'il y aura de l'argent à déboursier. D'ordinaire, toute personne qui achète quelque chose...

Si j'achetais une Ferrari et que je prévoyais de la sortir, au bout d'un an, je devrais faire une vidange ou changer les freins, et je ne m'attendrais pas à payer 50 ou 100 \$ pour cette vidange. Je m'attendrais plutôt à ce que la facture monte à plusieurs milliers d'euros. On attend de moi que je comprenne que si je possède un article de luxe, je dois avoir une vie de luxe et de l'argent à dépenser. Êtes-vous d'accord avec moi?

**M. John Gullick:** Je vais laisser M. Thompson répondre à cela. Je ne m'occupe que des fusées éclairantes. Je ne m'occupe pas de la taxe de luxe.

**M. Angelo Iacono:** Vous avez déjà parlé de la taxe de luxe, alors je reviens à vous, parce que vous avez affirmé, lorsque vous avez répondu à mon collègue d'en face, que le gouvernement du Canada avait imposé cette taxe de luxe. Je vais dire...

**M. John Gullick:** Je suis désolé, mais je n'ai pas parlé de la taxe de luxe. C'est M. Thompson qui en a parlé. Ce n'était pas dans ma déclaration.

**M. Angelo Iacono:** Je suis désolé. Qui en a parlé? Est-ce M. Thomson?

Monsieur Thomson, pouvez-vous répondre à cette question? C'est la même question que j'ai posée à M. Gullick. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

• (1740)

**M. Brad Thomson:** Vous voulez parler de la taxe de luxe?

**M. Angelo Iacono:** Oui, c'est de cela que je parle.

**M. Brad Thomson:** C'est assurément et évidemment un coût. Tout le monde connaît ses dépenses. Peu importe que vous ayez un...

**M. Angelo Iacono:** Voudriez-vous que le gouvernement fédéral paie pour un article de luxe qu'un Canadien souhaite se procurer?

Je vais vous poser une question. Croyez-vous que le gouvernement du Canada devrait s'abstenir de soutenir le million de Canadiens qui ont accès au programme de soins dentaires et aider plus de gens à acheter des bateaux à cause de la...

**M. Brad Thomson:** Ce que dit l'industrie — et Rick Layzell l'a mentionné dans son témoignage, je crois, la semaine dernière —, c'est que beaucoup de ventes sont perdues parce qu'un grand nombre de bateaux sont achetés au sud de la frontière.

Je ne peux pas répondre à votre question sur les soins dentaires et tout le reste. Ce n'est pas mon domaine.

**M. Angelo Iacono:** Je le souligne simplement parce que vous dites que le gouvernement fédéral n'en fait pas assez. Si je suis votre...

**M. Brad Thomson:** Le gouvernement fédéral a fait perdre aux entreprises les ventes de bateaux de plus de 250 000 \$. Il a mis fin à des travaux en cours. Des entreprises ont dû fermer leurs portes à cause de cela. C'est ce que nous avons dit. C'est ce que M. Layzell, de la Boating Ontario Association, a expliqué la semaine dernière.

**M. Angelo Iacono:** Si je dépense 250 000 \$ pour un bateau, je pense que je devrais être prêt à absorber d'autres coûts, d'autres coûts supplémentaires. C'est pratiquement comme le fait d'acheter une maison. Je dirais que cela ressemble beaucoup à l'achat d'une maison. Il est normal qu'il y ait des coûts supplémentaires.

Vous dites sans cesse que le gouvernement fédéral n'en fait pas assez, mais je pense que c'est un peu exagéré...

**M. Brad Thomson:** Quand vous achetez une maison, vous ne payez pas 10 %.

**M. Angelo Iacono:** Monsieur le président, je vais laisser le reste de mon temps de parole à mon collègue Stéphane Lauzon.

[Français]

**Le président:** C'est parfait.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

**M. Stéphane Lauzon:** Merci beaucoup.

Monsieur Thomson, vous êtes gestionnaire d'une marina privée.

Est-ce bien cela?

[Traduction]

**M. Brad Thomson:** Je suis désolé. Je ne reçois pas la traduction.

[Français]

**Le président:** Nous allons vérifier.

Cela semble fonctionner maintenant.

**M. Stéphane Lauzon:** D'accord.

Monsieur Thomson, vous êtes gestionnaire d'une marina privée. Combien de places y a-t-il dans votre...

[Traduction]

**M. Brad Thomson:** Il n'y a toujours pas de traduction.

**Le président:** Nous allons suspendre la séance pendant une minute afin de nous assurer que la traduction fonctionne correctement.

• (1740)

(Pause)

• (1740)

**Le président:** Le Comité reprend ses travaux.

C'est dire l'importance du travail que nos interprètes accomplissent jour après jour, et je profite de l'occasion pour les remercier.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

**M. Stéphane Lauzon:** Je remercie aussi les interprètes.

Monsieur Thomson, vous avez mentionné que vous êtes gestionnaire d'une marina privée. Combien d'emplacements y a-t-il dans votre marina?

[Traduction]

**M. Brad Thomson:** Sur notre voie navigable, nous avons 750 rampes de mise à l'eau et 127 chalets ouverts à l'année. Nous avons une rampe de mise à l'eau pour quatre bateaux, de sorte que par beau temps, le samedi ou le dimanche après-midi, il peut y avoir jusqu'à 1 200 bateaux qui utilisent nos voies navigables. Nous sommes sur un terrain d'environ 83 acres.

• (1745)

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Combien d'emplacements n'ont pas été loués cet été?

[Traduction]

**M. Brad Thomson:** L'été dernier, je crois que notre taux d'occupation a été de 92 %.

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Quand j'obtenais une note de 90 % à l'école, je jugeais que c'était une bonne note.

Sur quoi vous basez-vous pour dire qu'il y a une baisse de la clientèle? Les propriétaires de bateaux viennent-ils vous parler du fait qu'ils vont mettre moins d'essence dans leur bateau en raison de la taxe sur l'essence? Les gens vous parlent-ils vraiment de cela?

[Traduction]

**M. Brad Thomson:** Oui, les plaintes que mon personnel et moi entendons le plus souvent concernent le prix du carburant.

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Vous nous parlez de gens de la classe moyenne canadienne, qui gagnent 90 000 \$ par année, qui s'achètent un bateau de plus de 250 000 \$ et qui doivent payer la taxe de luxe applicable à ce bien.

Combien coûte le plein d'essence à votre marina pour un bateau qui vaut, par exemple, 250 000 \$ ou 300 000 \$?

[Traduction]

**M. Brad Thomson:** Cela dépend de bien des choses. S'il s'agit d'un ponton, on peut s'attendre à payer 250 \$, mais s'il s'agit d'un bateau de pêche hauturière, cela peut dépasser les 500 \$.

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Il en coûte donc 250 \$ pour faire le plein d'essence.

Si l'on tient compte de la taxe applicable relativement à la tarification du carbone, soit 5 %, croyez-vous que cela a une incidence quelconque? Croyez-vous que des familles décideront de ne pas aller naviguer pendant une semaine à cause de cela?

Êtes-vous certain de vouloir que cela soit mentionné dans le rapport?

[Traduction]

**M. Brad Thomson:** Les clients se sont exprimés à maintes reprises...

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Je suis désolé, mais mon temps de parole est écoulé. Il ne me reste plus de temps pour avoir votre réponse.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Rennie, je vous remercie d'être de nouveau parmi nous, au Comité. J'ai bien aimé le témoignage que vous avez fourni lors de votre dernière comparution.

Selon ce que j'ai compris, vous avez effectué des tests sur la rivière Rideau, dans la région d'Ottawa.

Vous avez mentionné que les bateaux à fort sillage et les bateaux de croisière de plaisance seraient les deux principaux types d'embarcation qui causeraient les plus grandes vagues.

Comment pouvez-vous comparer des vagues produites par un petit bateau à celles produites par un bateau à fort sillage ou un bateau de croisière de plaisance? Que signifierait un ratio de 1 pour 10 ou de 1 pour 100?

Quelles sont les données qui sont quantifiées? Avez-vous fait cet exercice?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** Nous avons constaté que les vagues des bateaux à fort sillage et des bateaux de croisière de plaisance étaient d'une ampleur similaire. La hauteur de vague significative était d'environ 15 centimètres. Pour les petits bateaux, c'était le tiers de cela, soit cinq centimètres.

Nous avons également mesuré l'augmentation de la turbidité pour chaque vague qui passait. Nous avons constaté que l'augmentation était presque linéaire. En fait, c'était un peu plus que linéaire. L'exposant était de 1,1. Cela signifie que même si l'embarcation a une vague plus petite, nous pouvons quand même avoir une idée de la quantité de sédiments qu'elle soulève. Nous pourrions procéder à une estimation cumulative de l'impact de ces petites vagues, ainsi qu'à une évaluation de l'impact cumulatif des vagues plus importantes.

Il s'agit là d'un exercice un peu empirique. Ce que nous préférons faire — et c'est ce que nous allons faire —, c'est élaborer un modèle numérique avec les données dont nous disposons, calibrer le modèle avec ces données puis appliquer de dernier à différents types de bateaux. Nous pourrions ainsi avoir une meilleure estimation de l'impact de chaque type de bateau.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Vous avez parlé de l'augmentation de la turbidité dans les plans d'eau, qui est liée au passage d'un bateau. L'effet cumulatif des vagues, par exemple, représente-t-il une relation linéaire ou une relation qui peut être exponentielle?

Pouvez-vous nous donner une idée de la courbe qui peut représenter cette relation?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** Je n'ai pas compris. Avez-vous demandé comment je sais que la turbidité est liée au type de bateau? Quelle est l'essence de la question?

[Français]

Pouvez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

[Traduction]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Comment qualifier la courbe, l'effet cumulatif...

**M. Colin Rennie:** Permettez-moi de dire que c'est presque linéaire, mais qu'avec l'ajustement, on constate une légère croissance. En d'autres termes, à mesure que les vagues grossissent, l'augmentation de la turbidité est encore plus importante, dans une certaine mesure.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci, monsieur Rennie.

Nous passons maintenant à M. Bachrach. Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Je vais reprendre là où je me suis arrêté en parlant des fusées éclairantes, parce que j'ai l'impression que c'est le genre de problème qui pourrait être facilement résolu.

Il s'agit d'un produit que vous ne voulez pas voir finir dans les poubelles ou sur les plages des ports de plaisance. Ce qu'il nous faut, c'est un peu de leadership et une sorte de programme pour veiller à ce que ces produits soient éliminés correctement. Lorsque vous achetez des pneus, vous devez payer des droits environnementaux en sus. Ces droits vous permettent de rapporter les pneus dans des installations agréées qui sont payées pour en faire la collecte et voir à leur élimination dans les règles.

J'aimerais demander à nos deux témoins qui se sont exprimés à ce propos s'ils seraient favorables à l'adoption d'un tel système, lequel nécessiterait une réglementation, mais pas nécessairement une subvention par le biais de l'imposition des non-navigants. Le système pourrait être financé par les utilisateurs de ces produits.

Seriez-vous favorable à cette idée?

• (1750)

**M. John Gullick:** Je dirais oui. C'est quelque chose dont nous parlons depuis plusieurs années au Comité permanent sur la navigation de plaisance de Transports Canada, mais je pense qu'une intervention du gouvernement serait nécessaire pour que cela se produise.

Cependant, en attendant, nous avons toujours ce programme. Or, même si l'on instaurait une taxe pour les fusées éclairantes vendues aujourd'hui, qu'arriverait-il des fusées éclairantes qui ont été vendues au cours des 50 dernières années? Nous collectons des fusées éclairantes qui datent littéralement de l'époque de la Seconde Guerre mondiale, et il n'y a pas de fonds pour assumer le coût de leur disposition.

Si vous voulez faire quelque chose, j'en serai ravi, mais je pense qu'en attendant la mise en place de tels frais de service, il doit y avoir un mécanisme semblable au nôtre qui veillera à recueillir toutes les fusées de tous les plaisanciers d'un océan à l'autre, sans égard pour leur âge ou leur type.

**M. Brad Thomson:** J'appuie également les idées que soutenaient les escadrilles de plaisance, parce qu'à l'heure actuelle, je n'ai vraiment plus d'endroit sûr pour entreposer ces fusées éclairantes. Maintenant que nous sommes en basse saison, nous en retrouvons toutes les semaines. Cela devient un danger et un obstacle. Je les tiens à l'écart de mon personnel, mais la situation dans laquelle nous nous trouvons présente de grands dangers.

**M. Taylor Bachrach:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Muys. Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

Monsieur Thomson, la marina de Turkey Point ne se trouve qu'à environ 45 minutes de chez moi. C'est une belle région de l'Ontario et j'ai eu le plaisir de m'y rendre à de nombreuses reprises au fil des ans, lorsque j'étais enfant et plus récemment.

Vous avez mentionné que l'été, il peut y avoir jusqu'à 1 200 bateaux dans votre marina et autour de celle-ci. Cette remarque m'a frappé, car certains témoins que ce comité a entendus la semaine dernière ont indiqué que, sur un lac d'une superficie d'environ 102 kilomètres carrés, on ne devrait autoriser qu'un maximum de 31 bateaux.

Je voulais vous demander ce que vous en pensiez. Est-ce exact?

**M. Brad Thomson:** Nous gérons et entreposons des bateaux, de sorte que chaque soir, il y a environ 750 bateaux dans la marina. C'est le nombre de quais dont nous disposons pour accueillir les bateaux. Il y a aussi 127 chalets dotés de cales et qui peuvent utiliser nos canaux pour accéder au lac Érié. Nous avons également une rampe de mise à l'eau, donc oui, le samedi, par beau temps, il y a 1 200 bateaux.

Je ne suis pas sûr... Je ne connais pas cette étude. Merci pour la question, mais nous pouvons assurément gérer nos bateaux. Ils respectent les voies navigables et se déplacent lentement sur le canal.

**M. Dan Muys:** J'essayais simplement d'établir une comparaison et de dire que l'on parle alors de 3,3 kilomètres carrés par bateau. Si l'on extrapole ce chiffre en fonction du nombre de bateaux présent dans votre marina, on couvre un quart du lac Érié, ce qui n'a donc aucun sens.

Vous avez mentionné qu'au cours des dernières années... Prenons les trois dernières saisons ou les trois dernières années, c'est-à-dire 2022, 2023 et 2024. Avez-vous des données précises sur le nombre de bateaux, la fréquentation ou le nombre de jours d'utilisation, qui nous permettraient de nous faire une idée de la courbe d'utilisation?

**M. Brad Thomson:** Dans notre région, la courbe d'utilisation couvre essentiellement les mois de juin, juillet et août. À partir de la fête du Travail, la fréquentation baisse. Nous avons été très occupés pendant les années COVID. Après cette période, le rythme s'est un peu ralenti, mais ce sont les mois d'été qui sont les plus chargés.

• (1755)

**M. Dan Muys:** Vous avez indiqué certains des coûts associés à la navigation de plaisance qui nuisent à l'utilisation. En 2024 et au cours de l'été dernier par rapport aux étés précédents, constatez-vous une diminution du temps passé sur l'eau ou de la fréquentation? Quelles en sont les conséquences?

**M. Brad Thomson:** Nous constatons assurément une diminution de l'utilisation en termes de distance parcourue. Tout à fait, c'est une réalité pour les plaisanciers de notre marina. Ils ne vont pas aussi loin. Ils ne vont pas à Erie en Pennsylvanie, à Windsor, à Buffalo, à Leamington ou à Fort Erie. Ils restent au niveau local et...

**M. Dan Muys:** Pourquoi?

Quels sont les facteurs qui contribuent à cette situation?

**M. Brad Thomson:** C'est essentiellement une question de coût. Nos plaisanciers font actuellement face à des difficultés, et le prix du carburant... De plus, comme pour tout le reste, peu importe que vous ayez une voiture ou autre: il y a des frais d'assurance. Le coût de la navigation de plaisance a augmenté. Le coût du carburant a augmenté. Le coût d'achat des bateaux a augmenté. Ces facteurs ont eu une incidence sur les plaisanciers, et ils ne vont plus aussi loin.

**M. Dan Muys:** Parmi ces coûts, je pense que vous avez mentionné la taxe sur le carbone et la taxe de luxe. Il y a beaucoup d'autres facteurs de coût. Est-ce exact?

**M. Brad Thomson:** Oui, c'est exact. La taxe sur le carbone est probablement celle dont nous entendons le plus souvent parler chaque semaine lorsque les gens se rendent à la pompe. Pour être honnête avec vous, ils se plaignent du prix du carburant.

**M. Dan Muys:** Merci.

Pour résumer, la taxe sur le carbone et le prix du carburant ont évidemment une incidence sur la durée des voyages, sur l'industrie de la navigation de plaisance et sur le volume d'affaires que vous enregistrez dans votre marina. Nous savons que nous pouvons extrapoler ces résultats à d'autres zones de navigation de l'Ontario et du pays.

Je vous remercie pour votre témoignage, monsieur Thomson. Au nom du Comité, je tiens à m'excuser pour le manque de respect dont vous avez fait l'objet de la part de certains membres de ce comité lors de la dernière série de questions.

**M. Brad Thomson:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président. Je vais adresser mes questions à M. Thomson.

Monsieur Thomson, je tiens tout d'abord à vous remercier et à vous féliciter. Je sais comment fonctionne votre marina. Je vous salue depuis la marina de Sugarloaf, à Port Colborne. Beaucoup de gens se rendent sur le lac Érié grâce à des personnes comme vous et à votre exploitation, ainsi qu'aux autres exploitations situées le long de la rive nord du lac Érié. Je vous en remercie.

Mes questions s'adresseront davantage à M. Thomson et porteront sur ce que nous pouvons faire pour vous. Bien sûr, « nous » signifie le gouvernement fédéral, mais aussi en partenariat avec la province et l'administration municipale. Je suis également coprésident du groupe de travail sur les Grands Lacs, et quelques-unes de mes questions porteront donc sur l'environnement, et je vais commencer par celles-ci.

En ce qui concerne l'empreinte écologique, les répercussions environnementales que vous avez sur le lac, votre marina prend-elle des mesures pour préserver la qualité de l'eau du lac Érié? Des initiatives écologiques sont-elles prévues pour la marina?

Enfin, pour ce qui est de l'aspect environnemental, assure-t-on, dans votre région, la protection de la vie marine, notamment des habitats de la faune et de la flore sauvages?

**M. Brad Thomson:** Oui, tout à fait.

La marina MacDonald Turkey Point est d'ailleurs un membre Élite du programme Clean marine de Boating Ontario. Nous travaillons constamment à nettoyer nos voies navigables et à ramasser des débris. Nous recevons toujours beaucoup de débris flottants et autres, ainsi que des déchets — croyez-le ou non — qui proviennent de la terre et qui arrivent dans nos voies navigables par les conduits pluviaux et autres dans la région. Nous avons une initiative importante.

Nous travaillons également en collaboration étroite avec les Erie Bassmasters. Nous procédons toujours à des nettoyages des berges. Par ailleurs, tous nos tournois sont organisés par la Long Point Bay Anglers' Association. Il s'agit toujours de tournois de pêche au bar avec remise à l'eau. Je crois qu'il y en a huit ou neuf actuellement dans notre marina.

Il est dans notre intérêt de prendre soin de la nature et de la faune et de la flore de notre région. Les gens viennent pour les voir et les respecter, et nous devons faire le nécessaire pour les respecter également.

**M. Vance Badawey:** Excellent. Très bien.

La deuxième partie de ma question, monsieur Thomson, concerne la capacité opérationnelle et l'infrastructure dont vous pourriez avoir besoin dans le cadre de vos activités.

Je vois que la capacité actuelle de votre marina est d'environ 750 cales. Certaines sont couvertes et d'autres non. Votre marina offre une gamme complète de services. Encore une fois, je vous en félicite. Je ne sais pas quelle quantité de travail cela représente. Ayant été maire d'une commune dotée d'une marina à Port Colborne, j'ai conscience du travail que vous et votre équipe devez accomplir pour la maintenir en opération.

En haute saison comme en basse saison, envisagez-vous d'agrandir vos installations d'une manière ou d'une autre?

● (1800)

**M. Brad Thomson:** Nous ne cherchons pas à l'agrandir pour l'instant. Nous avons de la place...

**M. Vance Badawey:** Où à l'améliorer?

**M. Brad Thomson:** Nous améliorons constamment la marina, qu'il s'agisse des routes ou des rives.

À l'heure actuelle, nous cherchons avant tout à maintenir le statu quo. Comme vous le savez, nous avons connu plusieurs années

pendant lesquelles le niveau de l'eau était élevé. C'était un fardeau, surtout pour nos rives pour l'obtention de permis et autres.

Nous sommes en train de rebondir. Notre priorité est l'entretien. C'est notre but principal en ce moment.

**M. Vance Badawey:** D'accord

Les fonds dont vous disposez proviennent-ils en gros du capital généré par vos opérations? Bénéficiez-vous d'une participation des autorités municipales ou d'autres partenaires?

**M. Brad Thomson:** Nous ne recevons aucune aide. Tout l'argent provient de nos locataires et de nos clients. Nous ne bénéficions d'aucun financement fédéral ou municipal.

**M. Vance Badawey:** Il n'y a aucun financement. D'accord.

Il s'agit d'activités saisonnières, et malheureusement, il y a la saison froide et, bien sûr, l'intersaison. Cela étant, prévoyez-vous d'apporter d'autres améliorations à l'infrastructure à l'avenir, en particulier en ce qui concerne votre capital? Bien sûr, il arrive que le capital compense l'aspect opérationnel si vous financez une dette. Avez-vous prévu quelque chose? C'est la première question.

Deuxièmement, quels aspects ne seraient pas couverts par la base actuelle des revenus que vous percevez pendant la haute saison et pendant la basse saison, avec le stockage et d'autres choses de ce genre? Quels sont le ratio et l'écart pour ce qui est des revenus dont vous avez besoin?

**M. Brad Thomson:** Nous avons besoin de beaucoup de revenus. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure lorsque j'ai posé une question sur les véhicules électriques, nous ne disposons pas d'un service hydroélectrique adéquat. D'ailleurs, à ma connaissance, la région de Turkey Point elle-même ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire, de sorte que nous devrions la financer nous-mêmes à ce stade, ce qui n'est malheureusement pas possible pour la marina.

Pour ce qui est de l'avenir, comme je l'ai dit, nous allons simplement maintenir le statu quo jusqu'à ce que l'on puisse améliorer l'infrastructure dans notre région.

**M. Vance Badawey:** Ma dernière question s'adresse à vous, monsieur Thomson, et il s'agit d'une recommandation.

L'une des raisons pour lesquelles nous avons créé, par exemple, la taxe de luxe, la taxe sur le carbone et d'autres mesures de ce genre, est que nous voulions réinvestir cet argent dans différents services, notamment en compensant l'impôt foncier, les factures d'eau de l'infrastructure ou d'autres services à la fois municipaux et personnels, mais je ne veux pas m'étendre sur ce sujet.

Ce qui m'intéresse le plus, c'est de savoir comment une partie de cette aide pourrait être offerte à votre marina — ou à n'importe qui d'autre, d'ailleurs — afin que ces fonds puissent apporter une contribution à votre exploitation, aux municipalités et aux Canadiens.

Pourriez-vous nous transmettre ces renseignements? Ce serait formidable.

**M. Brad Thomson:** Nous pourrions toujours utiliser ces fonds pour effectuer des travaux de dragage d'entretien afin d'augmenter la profondeur de nos canaux. L'eau potable est également un enjeu important ici. Je produis l'eau potable actuellement, donc il y a l'hydroélectricité, l'accès aux canaux et leur approfondissement, et l'eau potable.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur Thomson. Vous nous avez fourni des renseignements très utiles.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Nous avons ensuite M. Vis.

Monsieur Vis, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC):** Merci, monsieur le président. Je suis heureux de vous voir aujourd'hui.

Monsieur Thompson, j'aimerais savoir si la classe moyenne et les personnes qui travaillent dur pour y accéder aiment payer la taxe sur le carbone dans votre marina.

**M. Brad Thomson:** Non.

**M. Brad Vis:** J'aimerais entendre à nouveau votre réponse. Les membres de la classe moyenne et les personnes qui travaillent dur pour y accéder aiment-ils payer la taxe sur le carbone dans votre marina?

**M. Brad Thomson:** Non.

**M. Brad Vis:** Merci, monsieur.

Monsieur Rennie, j'ai été intrigué par les recherches que vous avez effectuées en Colombie-Britannique sur l'habitat de frai du saumon. Je représente la majeure partie du fleuve Fraser en Colombie-Britannique, et nulle part ailleurs au Canada nous n'avons connu de catastrophes naturelles ces derniers temps. Nous pouvons attribuer cette situation en partie au changement climatique, mais aussi au fait que le gouvernement fédéral a asséché un ancien lac où les Stó:lō pêchaient et vivaient, le lac Sumas. Connaissez-vous le lac Sumas?

• (1805)

**M. Colin Rennie:** Je connais bien le lac Sumas, oui.

**M. Brad Vis:** Avez-vous mené des recherches sur les grandes catastrophes naturelles ou avez-vous connaissance d'études sur les répercussions que les bateaux de plaisance ont eues sur l'habitat du saumon après les inondations?

**M. Colin Rennie:** Non. Pour ce qui est de la navigation de plaisance, de l'habitat du saumon et du fleuve Fraser après les inondations, non, je n'y suis pas allé depuis les inondations.

Je collabore en permanence avec des professeurs de SFU et de l'Université de la Colombie-Britannique — Jeremy Venditti et Michael Church — et nous étudions depuis de nombreuses années des questions comme le transport des sédiments sur le fleuve Fraser, mais je n'ai pas mené d'étude après les inondations dans cette région.

**M. Brad Vis:** D'accord.

Monsieur Vermaire, l'avez-vous fait?

**M. Colin Rennie:** Si j'en avais la possibilité, je le ferais.

**M. Jesse Vermaire:** Je ne l'ai pas fait non plus, non.

**M. Brad Vis:** C'est dommage.

Nous observons de nombreuses dynamiques intéressantes entre la pêche récréative, la pêche autochtone et la pêche commerciale, et l'insuffisance des infrastructures de nos communautés. Tous ces facteurs importants ont actuellement une incidence sur le fleuve Fraser et, malheureusement, nous n'avons pas reçu d'argent pour la construction de l'infrastructure destinée à protéger nos voies d'eau

après les inondations, en particulier les habitats du saumon, mais j'imagine que nous devrons en parler à une autre occasion.

J'ai une dernière question à vous poser avant de conclure.

Comme nous l'avons entendu tout à l'heure, les membres de la classe moyenne et les personnes qui travaillent dur pour y accéder sont très préoccupés par la taxe sur le carbone. La taxe sur le carbone a-t-elle eu une incidence sur le nombre de bateaux qui naviguent sur la rivière des Outaouais et sur la turbidité du sol?

**M. Colin Rennie:** Je ne sais pas si la taxe sur le carbone a eu un effet sur la navigation de plaisance sur la rivière des Outaouais ou la rivière Rideau.

Monsieur Vermaire, avez-vous des idées?

**M. Jesse Vermaire:** Je ne dispose d'aucune donnée à ce sujet. Nous ne le savons pas.

**M. Brad Vis:** D'accord.

Depuis 2019, l'année au cours de laquelle vous avez mené vos études précédentes, la navigation de plaisance a-t-elle diminué de quelque manière que ce soit sur la rivière des Outaouais?

**M. Colin Rennie:** Comme on l'a dit plus tôt, la navigation de plaisance a augmenté pendant la COVID, parce que les gens pouvaient être à l'extérieur, mais depuis 2019, je pense qu'il y a eu une augmentation.

**M. Brad Vis:** D'accord.

Pour que les choses soient claires, est-ce que cette augmentation a eu un impact écologique sur les espèces de poissons locales?

**M. Colin Rennie:** Je vous laisse répondre à cette question sur l'écologie.

**M. Jesse Vermaire:** Nous ne le savons pas, mais nous recueillons des données à ce sujet. Notre projet a été lancé il y a un an. Nous n'avons donc pas de données antérieures à la COVID ou à la taxe sur le carbone avec lesquelles nous pourrions établir des comparaisons.

En ce qui concerne la navigation de plaisance, nous menons notre étude sur la rivière Rideau, qui a été considérablement modifiée à la suite de la construction du canal. De nombreux facteurs entrent en ligne de compte, notamment l'abaissement du niveau de l'eau en hiver et d'autres choses de ce genre. Il serait probablement difficile d'attribuer...

**M. Brad Vis:** J'ai une question brève à vous poser.

La navigation de plaisance nuit-elle au lieu historique national sur le canal Rideau? Cause-t-elle l'érosion des berges du canal Rideau?

**M. Jesse Vermaire:** Pour parler d'érosion, vous en savez peut-être plus que moi, monsieur Rennie.

**M. Colin Rennie:** Je pense que nous évaluons cette situation dans notre étude, et nous avons constaté une certaine érosion des berges. Ce serait difficile de dire que c'est seulement à cause de la navigation de plaisance, bien sûr, et c'est pourquoi la modélisation numérique va nous aider.

**M. Jesse Vermaire:** J'ajouterais simplement qu'une grande partie des berges du canal Rideau ont aussi été renforcées par des propriétaires inquiets de l'érosion sur leur propriété. Ils investissent donc leur argent là-dedans. À leur avis, la navigation de plaisance y est pour quelque chose.

**M. Brad Vis:** Quand les Britanno-Colombiens visitent la capitale nationale, c'est un endroit qu'ils aiment beaucoup visiter.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Vis.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Mon collègue, M. Vis, est maintenant au courant pour l'environnement et les changements climatiques.

Permettez-moi de vous poser une question sur les changements climatiques dans votre étude.

[Français]

Vous avez beaucoup parlé des dommages causés aux berges.

Avez-vous aussi examiné tout ce qui se rapporte aux changements climatiques, comme l'augmentation des vents et l'incidence de ce phénomène sur les vagues?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** C'est une bonne question.

Je dirais que non, nous n'avons pas jusqu'ici examiné les changements climatiques en particulier. Je dois dire que dans l'étude sur le fleuve Saint-Laurent, qui n'est pas la rivière Rideau, nous examinons de possibles changements dans les vagues en raison des épisodes de vents extrêmes. Mais dans l'étude sur la rivière Rideau, non, nous n'avons pas examiné les changements climatiques.

• (1810)

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Vous nous avez aussi parlé de la pollution. Qu'en est-il du niveau de bruit?

Je suis un bon client des marinas, en Ontario. Je connais bien la rivière des Outaouais ainsi que les plans d'eau de Rockland et le canal Rideau. Il y a là un de mes restaurants préférés.

Vous avez fourni une donnée importante. Vous avez dit que les bateaux à fort sillage ne causaient pas de dommages près des marinas, parce que les plaisanciers respectaient la réglementation. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de le constater.

Avez-vous examiné des endroits où certains plaisanciers ne respectent pas la règle selon laquelle il ne faut pas naviguer à moins de 300 mètres des rives?

[Traduction]

**M. Jesse Vermaire:** Nous avons observé que les plaisanciers respectaient la zone sans vagues près de la marina. C'est un aspect que nous prévoyons examiner cet été, en élargissant cette étude. Elle portera toujours sur la rivière Rideau, mais selon l'affichage dans les sections et les zones où l'on peut faire des vagues ou non, nous verrons s'il y a clairement moins de vagues où l'on a affiché ces interdictions.

**M. Stéphane Lauzon:** Qu'en est-il du bruit?

**M. Jesse Vermaire:** Me demandez-vous si nous allons examiner d'autres éléments concernant le bruit? Est-ce bien ce que vous me demandez?

Je suis désolé. Je vous ai peut-être mal compris.

**M. Stéphane Lauzon:** Dans votre étude, avez-vous pris connaissance du bruit, et les gens se plaignent-ils du bruit des bateaux?

**M. Jesse Vermaire:** Non. J'ai entendu une chose ou deux là-dessus, mais je n'ai pas de données probantes pour le dire. D'après mes conversations, je dirais personnellement que les bateaux de wake-surfing sont tous très bruyants, et on monte automatiquement la musique quand il y a des gens qui surfent. Dans le bateau de wake-surfing qui nous a servi à réaliser notre test, par exemple, on peut pousser un bouton pour que le moteur fasse encore plus de bruit. Cela dérange certaines personnes le long des cours d'eau, selon ce que j'ai entendu.

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Lors de votre étude, vous avez constaté qu'il y avait 62 passages de bateaux de plaisance par heure à cet endroit. On sait qu'il y a de la surveillance policière sur l'eau. Personnellement, j'ai été interpellé deux fois cet été.

La surveillance policière est-elle pertinente? Avez-vous pensé à tenir compte de cet aspect? Je sais que cela touche votre étude de façon un peu indirecte, mais je crois que la surveillance peut avoir des effets positifs.

Selon votre étude, la répression est-elle une approche efficace?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** J'ai regardé Steve derrière moi, et il a dit non.

**Des voix:** Ha, ha!

**M. Jesse Vermaire:** Je ne pense pas que nous ayons vu des policiers sur le cours d'eau. Sur la rivière Rideau, nous ne les avons pas vraiment vus. Mais je pense que nous avons vu quelques agents de conservation pour la pêche.

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Je pense que mon temps de parole est presque écoulé.

On me dit qu'il me reste 20 secondes.

[Traduction]

D'accord, il me reste assez de temps pour une autre question.

[Français]

Vous avez parlé de la diversité des types d'embarcation sur les plans d'eau, par exemple des motomarines, des bateaux de pêche et d'autres types d'embarcation doivent souvent cohabiter.

Comment décririez-vous la cohabitation qui existe entre tous les plaisanciers, dans votre cas? Les autres témoins sont surtout venus nous parler de petits plans d'eau, qui sont davantage réservés aux embarcations de plaisance.

Croyez-vous qu'il faudrait mettre en place des corridors distincts pour chaque catégorie d'embarcation ou avez-vous plutôt constaté une bonne cohabitation?

[Traduction]

**Le président:** Veuillez répondre en 15 secondes, s'il vous plaît.

**M. Jesse Vermaire:** Ils ont clairement... Je ne sais pas quoi vous répondre.

Je dirais qu'en général, ce que nous avons vu sur la rivière Rideau, c'est que la plupart des gens s'entendent bien et sont polis. La plupart des gens vont ralentir s'ils voient quelqu'un en canot.

**M. Stéphane Lauzon:** Ils respectent la consigne.

**M. Jesse Vermaire:** Je crois qu'un des témoins qui sont partis a dit que c'est rare de croiser des gens comme cela.

De façon générale, je dirais que les plaisanciers sont très respectueux les uns des autres, et c'est ce que nous avons constaté.

• (1815)

[Français]

**M. Stéphane Lauzon:** Il s'agit donc de gérer ce qui constitue l'exception.

[Traduction]

Ce sont les exceptions qu'il faut gérer, parce que sinon, on dirait une grande famille. C'est comme cela que je le ressens.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Monsieur Gullick, je tiens à vous demander s'il y a des problèmes audiovisuels qu'il faudrait régler.

**M. John Gullick:** Non, je voulais juste répondre à cette question sur l'harmonie.

Je vis près de la voie navigable Trent-Severn et je vois des bateaux passer tous les jours. Je dirais que peu importe la taille ou le type de bateau, etc., il y a beaucoup d'harmonie et de respect entre les plaisanciers.

**Le président:** Merci, monsieur Gullick. Je vous comprends et suis d'accord.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Rennie, vous avez mesuré la vitesse approximative à partir de laquelle un bateau produit les vagues les plus fortes, par type d'embarcation. Vous dites que, à partir d'une certaine vitesse, une embarcation effleure l'eau ou, du moins, glisse sur l'eau. L'embarcation produit alors moins de vagues.

J'imagine que vous avez aussi constaté que, selon le type d'embarcation, la vitesse à partir de laquelle la vague commence à diminuer est variable.

Est-ce que je me trompe?

Pourriez-vous nous en dire davantage là-dessus?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** C'est vrai. J'ai dit que dans tous les cas, on parle d'environ 20 kilomètres à l'heure pour des vagues maximales, mais il y a certainement une variation selon les types de bateaux. Je donnais un chiffre pour que vous ayez une idée de la vitesse pouvant produire les plus grosses vagues.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je soulève ce point parce que je sais que certains maires ou certains organismes ont déjà cherché à

réglementer la navigation sur les plans d'eau, particulièrement pour réduire l'amplitude des vagues produites par les embarcations. Or, cette démarche s'est révélée difficile, étant donné que toutes les embarcations produisent des vagues maximales à des vitesses différentes. Il faut savoir que le seul outil dont ils disposent pour réglementer la navigation est de limiter la vitesse ou la puissance du moteur des embarcations.

Faudrait-il changer les outils réglementaires? Y a-t-il d'autres façons de faire?

Au bout du compte, comment peut-on limiter précisément l'effet des vagues, ce qui est souvent l'objectif visé, alors qu'on doit trouver une autre façon d'arriver à ce résultat que par la réglementation?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** Je suis d'accord là-dessus.

Une possibilité, ce serait de s'assurer que la vitesse maximale pour tous les types d'embarcations se situe sous le seuil. Par exemple, sur la rivière Rideau, il y a des zones sans vagues, mais il peut aussi y avoir des zones de moins de 10 kilomètres à l'heure. Je pense que c'est une option pour s'assurer que la vitesse affichée fonctionne pour tous les types d'embarcations.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** On a essayé de le faire à certains endroits, mais cela a donné lieu à une grande levée de boucliers. En effet, 10 kilomètres à l'heure, c'est très lent. Instaurer une limite semblable pour la totalité des cours d'eau, à la grandeur du pays, cela devient donc complexe.

J'imagine qu'il y aurait moyen de trouver un compromis acceptable à la fois pour les défenseurs de la biodiversité et pour les plaisanciers.

Quel serait ce compromis?

[Traduction]

**M. Colin Rennie:** Vous m'amenez dans le domaine politique, que je veux éviter, je le répète. Toutefois, si je devais concevoir une politique, j'examinerais peut-être la taille et le tirant des embarcations. Autrement dit, c'est le déplacement du bateau.

Oui, je pense qu'on pourrait appliquer des limites de vitesse différentes selon les différents types d'embarcations.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Pour conclure la journée, la parole va à M. Bachrach pour deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci encore aux témoins de discuter de ces sujets avec nous.

Nous avons entendu des témoins qui étaient principalement préoccupés par les effets de la navigation de plaisance sur l'écosystème aquatique, les berges, etc. Nous avons aussi entendu des témoins de la communauté des plaisanciers se dire inquiets sur plusieurs sujets, comme les fusées, dont nous avons entendu parler aujourd'hui. Nous avons entendu parler des coûts liés à la navigation, des besoins en infrastructure et de ce genre de choses.

Ma question s'adresse à MM. Thomson et Gullick. J'aimerais savoir ce que vous pensez de ces craintes quant à l'incidence de la navigation de plaisance sur les berges et l'environnement aquatique, et de l'idée d'améliorer la réglementation pour réduire au minimum les effets causés par la navigation de plaisance.

Je ne vous demande pas s'il y a une incidence. Il y aura bien sûr des incidences sur les lacs et les rivières très fréquentés par les plaisanciers. Il faut plutôt voir comment nous pouvons régir efficacement la navigation de plaisance. Quel ordre de gouvernement est le mieux placé pour prendre des règlements et les appliquer, et à quoi cela peut-il ressembler?

La communauté des plaisanciers appuie-t-elle les efforts? Je suppose que certains plaisanciers vont voyager une ou deux heures pour aller naviguer sur un lac ou une rivière, et ils ont sans doute un point de vue très différent par rapport à la personne qui habite sur les berges, qui se promène en bateau dans les environs et qui vit ces effets de manière différente.

Que pensez-vous de toute cette discussion sur les effets environnementaux de la navigation de plaisance?

• (1820)

**M. Brad Thomson:** Cela ne fait aucun doute qu'il y a une érosion des berges.

Concernant les effets de la navigation de plaisance, je pense que les éléments les plus importants à examiner sont les zones de vitesse et sans vagues. Nous avons de la difficulté à cet égard ici même, à la marina de MacDonald Turkey Point. J'ai installé des feuilles de contreplaqué quatre par huit disant « pas de vagues, pas d'accélération ». J'en ai probablement installé huit aux alentours.

Mère nature constitue un autre problème, par contre. En matière d'érosion des berges, le principal problème, c'est qu'il faut protéger les berges avec des pierres de carapace de manières environnementales ou par d'autres moyens. Mère nature et des orages importants vont causer plus de destruction à notre marina que n'importe quelle embarcation qui descend ou qui remonte le canal ou qui se déplace dans nos installations. Je vois cela tout le temps.

La protection des berges est clairement importante, et c'est bien sûr les gouvernements fédéral et provincial qui doivent s'investir.

**M. John Gullick:** Je suis d'accord avec M. Thomson.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gullick.

Merci, monsieur Thomson.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier les témoins de nous avoir accordé leur temps cet après-midi.

Sur ce, la séance est levée.

---





Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>