



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 137

Le jeudi 7 novembre 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 7 novembre 2024

• (1605)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 137^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer, je rappelle à tous les participants ici présents de lire les consignes sur les pratiques exemplaires qui figurent sur les cartes qui sont sur la table. Ces mesures visent à protéger la santé et la sécurité de tous les participants.

La séance d'aujourd'hui se déroule 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 sur l'encadrement de la navigation de plaisance dans les cours d'eau du Canada.

Tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion.

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui, à titre personnel, Mme Sara Mercier-Blais, agente de recherche à l'Université du Québec à Montréal.

[Français]

Nous lui souhaitons la bienvenue, de même qu'à son bébé, Elliot, qui est dans la salle.

[Traduction]

Nous accueillons également, par vidéoconférence, Mme Amy Martin, mairesse du comté de Norfolk. Nous sommes heureux de vous accueillir.

Enfin, nous accueillons par vidéoconférence le sergent Dave Moffatt, de la Police provinciale de l'Ontario, qui est coordonnateur provincial des services de sécurité nautique, et Mme Margaret Creighton, directrice de la Port Dover Waterfront Preservation Association. Bienvenue à vous également.

[Français]

Nous allons commencer par votre présentation, madame Mercier-Blais. Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Sara Mercier-Blais (agente de recherche, Université du Québec à Montréal, à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis agente de recherche au laboratoire de recherche Yves Prairie. Nous travaillons principalement sur le carbone dans les lacs, mais nous avons aussi mené beaucoup de recherches sur la physique des lacs, ce qui inclut les patrons de température, la dissi-

pation des contaminants, les gaz dissous dans l'eau ainsi que la mesure de la turbulence et des vagues à la surface des lacs.

C'est pour cette raison que, en 2014, l'organisme Memphrémagog Conservation inc., dont une représentante a déjà témoigné devant votre comité, et la Société de conservation du lac Lovering nous ont demandé de mener une étude sur l'effet des vagues des bateaux à fort sillage sur les rives des lacs Memphrémagog et Lovering.

Comme la fameuse distance de 300 mètres dont vous entendez parler depuis le début de votre étude provient de notre propre étude, je vais prendre le temps d'expliquer d'où vient ce chiffre et ce qu'il représente.

Dans le cadre de notre étude, nous avons établi un protocole rigoureux en nous assurant que les passages de bateaux à fort sillage que nous faisons s'effectuaient à différentes vitesses précises, à différentes distances précises de la rive et avec différents niveaux de remplissage de ballast. Je tiens à préciser que nous n'avons pas étudié d'autres types d'embarcations que les bateaux à fort sillage.

Notre étude visait à examiner la remise en suspension des sédiments et l'énergie à la surface, et non à examiner directement l'érosion des berges. Dans le cas des deux lacs, notre conclusion est qu'il faut une distance de 300 mètres pour que l'énergie produite par les vagues et contenue dans celles-ci soit dissipée à leur arrivée à la rive et que l'effet soit comparable à celui des vents naturels. Autrement dit, c'est à cette distance de la rive que les bateaux à fort sillage doivent naviguer pour que l'effet des vagues qu'ils produisent soit équivalent à l'effet des vagues naturelles sur la rive.

Les lacs Memphrémagog et Lovering sont très différents. La figure 9 de notre rapport montre que les turbulences diminuent selon la distance. C'est vrai pour les deux lacs, mais cela se présente de manière très différente. Malgré tout, nous en sommes arrivés à cette même distance de 300 mètres pour que l'énergie dans les vagues soit dissipée et soit équivalente à l'énergie des vagues naturelles.

Au Québec, tous les lacs ont pris naissance à la suite du retrait des glaciers. Ils ont donc le même processus de création physique. On peut donc dire que ces lacs sont relativement du même type.

Après l'étude menée par notre laboratoire, j'ai participé à un projet au lac Tremblant. Nous n'avons pas pris de mesures précises à l'aide d'instruments, dans ce cas, mais nous avons caractérisé les berges afin de déterminer si certains endroits risquaient d'être plus ou moins endommagés par les vagues produites par les bateaux.

Quelles sont les caractéristiques des rives qui font que les vagues auront un effet plus ou moins intense à leur arrivée?

D'abord, il y a la pente du littoral. Évidemment, si le littoral est pentu, l'énergie des vagues arrivera à un seul point, alors que, si l'énergie touche la rive sur une longue distance, il y aura moins d'impact.

Ensuite, il y a le type de sédiments. La vague n'aura pas le même effet sur du sable ou de la vase que sur une paroi rocheuse.

Il y a également les bandes riveraines. Plus il y a de végétation naturelle, plus la rive et le sol seront protégés, ce qui permettra d'éviter l'érosion.

Finalement, il y a l'impact des vents normaux et dominants. Quand on compare des vagues de bateaux, on veut les comparer aux vagues naturelles que connaît le lac. Par exemple, il y aura très peu de vagues dans certaines baies, comparativement à l'endroit où arrive le vent dominant, où il y aura des vagues beaucoup plus fortes. On doit aussi inclure les vents de tempête, qui sont plus forts. Pendant les tempêtes, il y a beaucoup plus de vent, évidemment. Cependant, étant donné la courte durée des tempêtes, l'effet des vents qu'elles génèrent est beaucoup moins important que l'effet des fréquentes vagues produites par le nombre élevé d'embarcations. Nous avons tenu compte des vents de tempête dans notre étude. Par ailleurs, s'il y a plus d'événements extrêmes en raison des changements climatiques, il y aura évidemment plus de vent. Cela dit, même si les tempêtes sont plus intenses, elles durent rarement assez longtemps pour que leur effet soit plus grand que celui des nombreux passages de bateaux sur un lac.

En conclusion, même si les deux lacs à l'étude étaient très différents, nous avons recommandé une restriction similaire pour le passage des bateaux. Dans les deux cas, il faut une distance de 300 mètres à partir de la rive pour que les vagues qui arrivent à la rive soient d'une intensité comparable à celle des vagues naturelles sur ces lacs. Je crois que cette restriction de 300 mètres pourrait s'appliquer à plusieurs autres lacs, étant donné que, malgré la grande différence des deux lacs à l'étude, leurs rives étaient touchées sensiblement de la même façon par les vagues des bateaux à fort sillage.

• (1610)

Le président: Merci beaucoup, madame Mercier-Blais.

Je vous remercie également d'avoir pris le temps de venir ici avec votre famille.

[Traduction]

Nous passons maintenant à Mme Martin.

Madame Martin, vous avez la parole pour votre déclaration préliminaire. Vous avez cinq minutes.

Mme Amy Martin (maire, Norfolk County): Merci beaucoup.

Je remercie M. Lewis de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui. Je suis désolée que mon écran soit si sombre. Le soleil se couche, en Ontario, et la lumière du jour s'estompe.

Bonjour. Je m'appelle Amy Martin. Je suis mairesse du comté de Norfolk, et je suis ravie d'être ici pour représenter notre collectivité et vous parler de l'importance des marinas et de l'accès aux cours d'eau.

Le comté de Norfolk occupe une position privilégiée à 45 minutes au sud-ouest de Hamilton, le long des rives du lac Érié, en Ontario. Nous sommes une municipalité rurale, de taille moyenne

et à palier unique. Le comté a 73 000 habitants et une superficie d'environ 1 600 kilomètres carrés, avec 185 kilomètres le long de la rive du lac Érié.

L'agriculture, l'innovation industrielle et le tourisme sont les principaux moteurs de l'économie, et le tourisme saisonnier dans le secteur riverain occupe une place importante. Même si le comté de Norfolk possède très peu de propriétés riveraines, il est essentiel de tirer parti des communautés et des installations riveraines que nous avons afin de bâtir une industrie touristique viable axée sur nos attraits naturels.

La municipalité s'étend sur quelque 185 kilomètres le long de la rive du lac Érié. Seulement 14,2 kilomètres — dont 4,7 kilomètres appartiennent au comté — sont accessibles au public. Nous avons des marinas le long de la rive. On compte plus de 13 marinas dans la région, dont deux appartiennent au comté de Norfolk et sont gérées par la municipalité. Les autres sont des entreprises privées.

J'aimerais prendre quelques instants pour discuter des biens publics.

La marina de Port Rowan était un bien fédéral avant d'être repris par l'ancien canton, puis la municipalité, en 1970. On y trouve une quarantaine de postes d'amarrage saisonniers, deux postes d'amarrage temporaires et 38 baux maritimes. Sa superficie est d'environ 10,89 acres. Le bien a d'autres vocations que celle d'une marina. Il s'agit d'un parc riverain où ont lieu d'innombrables événements communautaires, et qui fait partie intégrante de cette petite collectivité riveraine.

Vingt-neuf pour cent des plaisanciers de la marina de Port Rowan viennent de l'extérieur du comté. Actuellement, la marina est exploitée de manière passive, avec un effectif minimal. Le coût d'un poste d'amarrage peut varier de 793 \$ à 881 \$, mais il importe de souligner que les revenus actuels de la marina ne satisfont pas à ses besoins en capitaux.

Deuxièmement, j'aimerais parler de la collectivité de Port Dover, où se trouve la deuxième marina municipale. Il s'agit d'une propriété de 69 acres, environ, qui comprend un système de brise-lames, un quai de service, un quai flottant et une rampe de mise à l'eau. Elle a été cédée au comté de Norfolk en 2007 dans le cadre du Programme fédéral de dessaisissement des ports de plaisance. Le gouvernement fédéral possède des terres à proximité, et la marina est située à côté d'un bassin de pêche commerciale fédéral qui a un bail foncier avec le maître de port fédéral.

La marina compte 458 cales de mouillage, et 55 % des plaisanciers viennent de l'extérieur du comté de Norfolk. Il convient de souligner que 150 de ces bateaux sont trop grands ou ont un tirant d'eau trop important pour aller ailleurs. Il faut donc un port adéquatement dragué pour les accueillir. Quatre-vingt-dix bateaux sont des voiliers, et on compte quelque 180 plaisanciers à la marina. Il y a également l'école de voile de Port Dover, un organisme sans but lucratif dirigé par des bénévoles qui existe depuis 15 ans. Les jeunes ont l'occasion de se familiariser avec le lac. Au début, le programme a accueilli 50 jeunes, et à l'été 2024, on comptait 150 participants.

Le coût d'une cale de mouillage à la marina de Port Dover varie de 77 \$ et 91 \$ le pied carré. À titre d'information, le lac Érié est un excellent lac pour la navigation de plaisance, mais la taille moyenne des bateaux est d'environ 22 pieds, simplement pour composer avec les vagues et le vent. Un bateau de 22 pieds d'occasion se vend approximativement 20 000 \$. C'est un chiffre conservateur.

J'ai calculé, après de récentes discussions, que les plaisanciers dépensent en moyenne 2 000 \$ par année pour l'entretien d'un bateau. Les frais de mise en cale sèche et d'entreposage saisonnier sont de 2 600 \$ à 3 200 \$, tandis que les dépenses pour les fournitures de bateau peuvent s'élever à 3 000 \$ par année, voire beaucoup plus — jusqu'à 10 000 \$ — si de l'entretien est requis. Ce sont des estimations prudentes, mais si l'on se base sur des dépenses de 5 000 \$ par année, avant les coûts d'exploitation, pour le propriétaire moyen d'un bateau, cela signifie que la contribution des deux marinas du comté de Norfolk au secteur de la navigation de plaisance est de 2,6 millions de dollars. Cela a également des retombées considérables en Ontario et au Canada. Cela dit, les chiffres pourraient changer, mais il n'en demeure pas moins qu'il se dépense beaucoup d'argent dans le secteur de la navigation de plaisance et l'industrie maritime.

Chaque année, des régates et d'autres activités nautiques ont lieu dans divers clubs, notamment le club de navigation de plaisance de Port Dover, dont les membres ne font pas partie du bien municipal. Chaque semaine, de 6 à 50 bateaux, avec des équipages de 4 personnes ou plus, participent à ces événements sur le lac, pour un total d'environ 200 plaisanciers participants.

• (1615)

Port Dover est aussi une escale lors de la compétition de voile interclubs annuelle qui a lieu depuis 1957, lorsque des marins des États-Unis ont décidé de s'arrêter à Port Dover et ailleurs pour quelques nuits, pour faire la course et profiter de l'endroit. Nous ne pouvons pas estimer les retombées économiques, mais nous savons que cet événement attire des visiteurs assidus en dehors de l'événement de course. Les clubs partenaires sont le Buffalo Yacht Club, le Erie Yacht Club et Port Dover. Les autres escales sont Port Colborne, le port d'été de Point Abino et le Buffalo Canoe Club. Ces visiteurs viennent de divers endroits: Ashtabula, en Ohio; Erie, en Pennsylvanie; Buffalo, dans l'État de New York; Dunkirk, dans l'État de New York, etc.

Il convient de souligner que bon nombre de plaisanciers trouvent refuge à Long Point ou restent à la marina et utilisent essentiellement leur bateau comme chalet d'été flottant. Cela a des effets inconnus sur le marché locatif — le marché locatif à court terme et les Airbnb — dans une communauté qui est touristique.

Les variables sont nombreuses dans la communauté de la navigation de plaisance, comme la taille du réservoir d'essence, les coûts d'amarrage et d'entreposage, etc., mais nous savons que le secteur a des retombées économiques considérables sur les plans du développement économique direct et du tourisme. J'aimerais parler de l'industrie de la navigation commerciale...

Le président: Malheureusement, madame Martin, je dois vous demander de conclure. Vous avez déjà pris une minute et 20 secondes de plus. Vous pourriez...

• (1620)

Mme Amy Martin: Oh, mon Dieu! D'accord. Je vais conclure.

Le président: Pas de souci. Je veux simplement être juste envers les membres du Comité.

Je suis certain que vous aurez amplement le temps d'approfondir lors des séries de questions. Je vais vous donner 15 secondes de plus si vous avez un point important à soulever.

Mme Amy Martin: Oui. Je vais conclure. Je vous remercie.

Port Dover avait auparavant la plus importante flotte de pêche en eau douce, et les activités commerciales et industrielles ont énormément de répercussions sur les voies navigables, la marina, etc. On trouve un marché industriel et commercial de 110 millions d'Américains à une heure et demie de route à peine.

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions. Je vous remercie de m'avoir accordé plus de temps.

Le président: Merci beaucoup, madame Martin.

Nous passons maintenant au sergent Moffatt.

Sergent Moffatt, vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire. La parole est à vous.

Sgt Dave Moffatt (coordonnateur provincial des services de sécurité nautique, Police provinciale de l'Ontario): Bonjour. Je m'appelle Dave Moffatt. Je suis coordonnateur provincial des services de sécurité nautique à la Police provinciale de l'Ontario. Je tiens à remercier le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de me donner l'occasion de parler de la sécurité et de la sûreté maritimes dans l'ensemble du pays.

Je suis membre de la PPO depuis 29 ans, et agent d'application de la loi et instructeur maritime depuis 24 ans. Je suis l'un des présidents-directeurs du Canadian Enforcement Marine Advisers, ou CEMA, qui regroupe plus de 70 agents d'application de la loi en milieu maritime d'un bout à l'autre du pays. Dans mon rôle actuel de coordonnateur maritime provincial, je m'occupe de toutes les questions maritimes à la PPO et je communique avec Transports Canada pour les questions liées à la législation — idéalement dans le but d'accroître la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance dans les voies navigables qui relèvent de la compétence de la Police provinciale de l'Ontario — dans le cadre de mon travail avec le CEMA partout au pays.

J'aimerais aborder brièvement cinq questions aujourd'hui.

Premièrement, la PPO a travaillé avec diligence pour renseigner Transports Canada sur la nécessité d'une loi relative au port obligatoire du gilet de sauvetage pour les bateaux de six mètres et moins, étant donné le taux de mortalité de 87 % observé en Ontario chez les plaisanciers qui ne portaient pas un gilet de sauvetage ou une veste de flottaison individuelle. La Police provinciale de l'Ontario est l'auteur de résolutions — adoptées par l'Association des chefs de police de l'Ontario et l'Association canadienne des chefs de police — pour appuyer cette position. Une loi sur le port obligatoire du gilet de sauvetage réduirait les taux de décès liés à la navigation partout au Canada.

Deuxièmement, la PPO a des discussions avec Transports Canada au sujet du renforcement des pouvoirs des agents d'application de la loi sur l'eau. Ces discussions portent notamment sur le pouvoir des « gyrophares bleus », soit le pouvoir d'arrêter les bateaux après un signalement des services policiers et de suspendre les permis du conducteur d'un bateau, par exemple lorsqu'un conducteur est accusé de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, ou lorsqu'un conducteur atteint la limite d'aver-tissement sur un appareil de détection approuvé lors d'un test d'alcoolémie. Actuellement, il n'existe pas de pouvoir de suspension du permis dans ces circonstances. Essentiellement, une personne peut conduire son bateau après une interaction avec la police, ainsi qu'après la suspension de son permis de conduire de l'Ontario.

Troisièmement, les inspecteurs de la sécurité marine de Transports Canada, ou ISM, ont l'importante responsabilité d'inspecter les navires commerciaux dans l'ensemble du pays. Ils travaillent au sein de petits organismes d'application et inspectent les navires dans leurs secteurs de responsabilité, de sorte que le nombre total d'inspections de navires commerciaux est plutôt limité. Les agents d'application de la loi travaillent au quotidien, par l'intermédiaire d'activités de sensibilisation et d'application de la loi, pour assurer la sûreté des voies navigables pour l'ensemble des utilisateurs. Voilà pourquoi j'en parle aujourd'hui. La communauté de la navigation de plaisance et la communauté des navires commerciaux doivent agir de manière concertée pour assurer un environnement sécuritaire sur l'eau.

La Loi sur les contraventions autorise les agents d'application de la loi à porter des accusations à l'encontre d'un contrevenant en vertu d'une loi fédérale, par exemple la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, au moyen d'un avis d'infraction provinciale. Il s'agit essentiellement d'une contravention. Cela demeure une affaire pénale, comme il se doit. Notre tribunal provincial des infractions routières en est alors saisi. Des accusations en vertu de la Loi sur les contraventions peuvent uniquement être portées pour les infractions déterminées dans le Règlement sur les contraventions. Ce règlement est fortement axé sur la communauté des embarcations de plaisance. Environ 95 à 97 % des règlements visent la navigation de plaisance et non la communauté des petits bâtiments commerciaux. Par conséquent, l'application proactive de la loi à l'égard des petits bâtiments commerciaux est faible ou inexistante en raison de l'absence d'infractions visant ce type de bâtiments dans le Règlement sur les contraventions.

Pour assurer la conformité des petits bâtiments commerciaux sur nos voies navigables, pourquoi ne fait-on pas appel à nous, les agents de patrouille et d'application de la loi, qui sommes les yeux et les oreilles de Transports Canada, au lieu de faire seulement appel aux inspecteurs de la sécurité marine? Demandons aux agents d'informer les gens et d'appliquer de manière proactive les lois visant les petits bâtiments commerciaux, en particulier lorsqu'un accusé est présent à bord d'un bateau intercepté. Actuellement, les agents d'application de la loi doivent transmettre le dossier à un inspecteur de la sécurité marine pour l'enquête de suivi, ce qui peut être très problématique, car il faut retrouver l'accusé, plus tard, ce qui n'est pas toujours possible. Une mise à jour du Règlement sur les contraventions pour inclure les petits bâtiments commerciaux s'impose.

Quatrièmement, en tant que coordonnateur provincial des services de sécurité nautique, j'ai besoin de statistiques sur les collisions pour cerner les problèmes susceptibles de survenir sur les voies navigables provinciales. L'absence de signalement obligatoire

des collisions au Canada pour les navires de plaisance nous empêche de prendre connaissance des problèmes liés à ces collisions en temps opportun. Transports Canada publie, mais rarement, et les données sont habituellement dépassées de trois ou quatre ans. Je pense qu'il est nécessaire d'avoir un rapport annuel sur les collisions de bateaux de plaisance pour avoir une meilleure connaissance de ce qui se passe sur nos cours d'eau.

Mon dernier point — et je sais que vous en avez entendu parler — porte sur le programme d'élimination des fusées éclairantes que Transports Canada n'a pas financé cette année. Comme vous le savez, selon leur taille, la taille de la voie navigable et leur proximité de la terre ferme, les navires sont tenus d'avoir à leur bord des fusées éclairantes. Les fusées éclairantes expirent quatre ans après la date de fabrication. À ce moment-là, les plaisanciers n'ont aucun moyen de s'en départir. Ils finissent donc par s'en défaire de manière inadéquate. Ils peuvent les jeter, de sorte qu'elles aboutissent dans des sites d'enfouissement, les allumer illégalement, ou les laisser dans un coin du garage et du sous-sol pendant des années, ce qui représente un risque d'incendie ou d'explosion. Il faut rétablir le financement pour que les plaisanciers canadiens aient un moyen approprié et sécuritaire de disposer de leurs fusées éclairantes.

• (1625)

Je vous remercie beaucoup de l'occasion de comparaître et de votre temps.

Le président: Merci beaucoup, sergent Moffatt.

Les membres du Comité ont été informés que vous devez partir à 17 h 30. Nous allons respecter votre horaire et essayer de vous poser des questions d'entrée de jeu.

Sgt Dave Moffatt: Merci.

Le président: Nous passons maintenant à Mme Creighton.

Madame Creighton, vous avez la parole, pour cinq minutes.

Mme Margaret Creighton (directrice, Port Dover Waterfront Preservation Association): Monsieur le président, membres du Comité, merci.

Je m'appelle Margaret Creighton. Je suis directrice de la Port Dover Waterfront Preservation Association.

En avril 2007, le gouvernement fédéral a cédé la propriété de la marina de Port Dover au comté de Norfolk dans le cadre du Programme de dessaisissement des ports de plaisance. Grâce à ce transfert, les citoyens du comté de Norfolk ont acquis un atout extrêmement précieux. Au fil des ans, notre association a milité pour que la marina demeure une infrastructure détenue et exploitée par le secteur public, permettant ainsi à la population de s'adonner à la navigation de plaisance et de conserver un accès physique et visuel au secteur riverain.

Port Dover est une collectivité dotée d'un riche patrimoine maritime. Nous avons une pêche commerciale active, et la marina de Port Dover. Ces deux secteurs attirent la population locale et les touristes, qui y dépendent de l'argent, et sont le moteur de notre économie.

La marina compte 458 cales de mouillage et 11 postes d'amarrage temporaires. Elle offre aux plaisanciers un accès public au secteur riverain de la baie de Long Point. En outre, le club de navigation de plaisance et l'école de voile de Port Dover, qui occupe la marina depuis plus de 15 ans, offrent des cours de sécurité nautique et de navigation à des élèves de tous âges et de toutes capacités. Notre association souhaite que la marina demeure un bien public afin de protéger la capacité du public de pratiquer la navigation de plaisance dans la baie Long Point.

Port Dover est l'un des trois ports sécuritaires sur la rive nord du lac Érié. La Garde côtière canadienne, stationnée à la marina, joue un rôle majeur lors des opérations de recherche et sauvetage pour assurer la sécurité des plaisanciers. Sur le lac Érié — le moins profond des Grands Lacs —, les conditions tendent à être imprévisibles, ce qui peut entraîner des vents forts et des vagues de plus de 20 pieds. On ne saurait trop insister sur le rôle essentiel de la Garde côtière canadienne.

L'accès des plaisanciers au port et à la marina de Port Dover est essentiel au passage sécuritaire. Le dragage devient absolument nécessaire au fil du temps en raison de l'accumulation de sédiments. Le financement du dragage devrait demeurer une responsabilité partagée entre le municipal et le fédéral.

Les enjeux suivants sont pertinents pour la marina de Port Dover et la majorité des marinas du Canada.

D'abord, la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, ou CCEP. Actuellement, comme on l'a indiqué précédemment, Transports Canada n'exige pas la CCEP lors de la location d'un bateau ou d'une motomarine. Les entreprises de location fournissent un permis de conducteur d'embarcation aux personnes qui n'ont pas une CCEP. Étant donné les vitesses élevées que peuvent atteindre les embarcations à moteur et les motomarines, il serait plus prudent que ceux qui les conduisent connaissent bien les règles de sécurité nautique. Rendre obligatoire la carte de conducteur d'embarcation de plaisance contribuerait à réduire le risque de tragédies sur nos cours d'eau.

Parlons maintenant des fusées de détresse. Encore une fois, cela a été mentionné précédemment, mais en septembre, M. Bill Jerry, le commandant de CanBoat Port Dover, a envoyé une lettre à Transports Canada pour demander le rétablissement du financement du Programme de contribution pour la sécurité nautique pour le programme de collecte et d'élimination des fusées éclairantes. Ce programme était auparavant administré par les Escadrilles canadiennes de plaisance, maintenant appelées CanBoat/NautiSavoir, partout au Canada. Il n'existe pas d'autre programme pancanadien, et les options d'élimination à l'échelle locale sont rares.

Bon nombre de plaisanciers ont les fusées éclairantes exigées par Transports Canada, et des fusées plus anciennes, maintenant expirées et potentiellement dangereuses. Certaines fusées éclairantes, qui sont toxiques, se retrouvent dans des sites d'enfouissement, tandis que d'autres sont allumées sur la terre ferme. Transports Canada doit impérativement prendre des mesures à cet égard.

Pour ce qui est de l'éducation, le bureau local de CanBoat/NautiSavoir à Port Dove offre toujours, sur demande et sans frais, des vérifications de sécurité de l'équipement des embarcations de plaisance. Une journée de la sécurité pourrait avoir lieu l'année prochaine. Ces vérifications en feraient partie. Il serait très utile que Transports Canada produise des vidéos à jour sur l'équipement de sécurité obligatoire et les façons de réagir en cas d'urgence sur

l'eau. CanBoat/NautiSavoir et Transports Canada pourraient peut-être collaborer à un tel projet.

Nos recommandations sont les suivantes: maintenir une forte présence aux stations de la Garde côtière canadienne partout au Canada; favoriser la sécurité sur nos cours d'eau en exigeant que les personnes qui louent des embarcations et des motomarines aient une carte de conducteur d'embarcation de plaisance; rétablir le financement du Programme de contribution pour la sécurité nautique destiné au programme de collecte et d'élimination des fusées éclairantes; travailler avec CanBoat/NautiSavoir pour produire des vidéos sur l'équipement de sécurité obligatoire et les façons de réagir en cas d'urgence sur l'eau; travailler avec les marinas municipales et privées pour promouvoir la navigation de plaisance et la sécurité sur l'eau; enfin, encourager et protéger l'accès physique et visuel du public à nos plans d'eau tout en faisant la promotion de la navigation de plaisance.

● (1630)

Je vous remercie de l'occasion de prendre la parole.

Le président: Merci, madame Creighton.

Nous allons commencer les questions avec Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez la parole.

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): En fait, c'est au tour de M. Arnold.

Le président: Très bien. Donc, monsieur Arnold, la parole est à vous, pour six minutes.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir d'être ici.

Pour tout dire, j'ai passé 26 ans dans une petite entreprise de réparation de bateaux et avant, 15 ans dans la construction de bateaux. Je connais donc assez bien la navigation de plaisance, du moins dans ma région du monde, North Okanagan—Shuswap, en Colombie-Britannique.

Monsieur Moffatt, avant que vous partiez, pouvez-vous décrire la façon dont vous coordonnez vos activités de patrouille sur l'eau avec certains ministères, comme le MPO ou le ministère des Ressources naturelles? Dans ma région, je constate que les organismes d'application de la loi doivent souvent mettre des ressources en commun pour effectuer des patrouilles. La situation est-elle semblable en Ontario?

Sgt Dave Moffatt: Premièrement, concernant le MPO, le Bureau de la sécurité nautique et le ministère des Ressources naturelles, nous offrons toute la formation au ministère des Ressources naturelles. Nous formons tous les agents du ministère pour qu'ils obtiennent leur permis commercial. Nous avons des relations très solides.

Quant aux patrouilles, oui, nous nous partageons cette tâche dans l'ensemble de la province. Tous les détachements ont des liens très solides avec l'agent local du ministère des Ressources naturelles. Les agents du MRN font certaines choses que nous ne faisons pas, et vice versa. Nous aspirons à être un corps policier qui intervient de façon très proactive, comme le fait le ministère des Ressources naturelles, pour composer avec tous les problèmes dans la province.

Oui, nous avons une relation très solide.

M. Mel Arnold: Est-ce que tous ces ministères ont des ressources suffisantes pour faire leur travail, ou doivent-ils trouver des gains d'efficacité? Peuvent-ils faire des patrouilles seulement parce qu'ils ont la possibilité de mettre leurs ressources en commun?

Sgt Dave Moffatt: Tous nos détachements nautiques, comme nous les appelons, ont des bateaux et des agents maritimes. Cela dit, avons-nous assez d'effectifs sur le terrain? Absolument pas.

Considérez la taille de ces plans d'eau et le nombre de plans d'eau sous la responsabilité de chaque détachement. Par exemple, la région de Muskoka compte un nombre incroyable de plans d'eau, et il y a autant de gens qui s'attendent à voir une présence policière sur leur lac. Nous avons une présence limitée sur les trois lacs les plus importants — le lac Rosseau, le lac Joseph et le lac Muskoka —, et bien entendu sur les 22 à 28 petits lacs de la région.

Il nous faut plus d'agents. Il nous faut plus de bateaux, et nous avons besoin de meilleurs bateaux. Nous avons besoin de financement, c'est certain. Lorsque nous éprouvons de telles difficultés, nous comptons sur nos partenaires pour effectuer des patrouilles conjointes. Le ministère des Ressources naturelles travaille seul.

• (1635)

M. Mel Arnold: La situation semble très semblable à celle des régions de Shuswap et de l'Okanagan, où les agents doivent mettre leurs ressources en commun pour patrouiller efficacement.

J'aimerais maintenant m'adresser à Mme Creighton.

Vous avez laissé entendre que ceux qui louent des embarcations devraient avoir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance. Pouvez-vous me dire, à votre connaissance, combien de temps il faut étudier pour obtenir cette carte?

Mme Margaret Creighton: Je ne sais pas exactement combien de temps prennent les examens en ligne. J'ai fait cet examen il y a de très nombreuses années. À l'époque, la ressource que j'ai utilisée était le livre sur la sécurité nautique publié par Transports Canada. J'espère que cette ressource existe toujours, car c'était une excellente ressource pour tous les plaisanciers.

Vous voulez savoir combien de temps il faudrait étudier pour faire l'examen. Est-ce exact?

M. Mel Arnold: C'est exact.

Mme Margaret Creighton: Eh bien, je pense que cela dépend de chaque personne. Je dirais que l'examen sera beaucoup plus facile pour quelqu'un qui a une expérience de navigation sur l'eau.

Il y a aussi la question de l'intégrité de l'examen, à savoir si la personne qui obtient la carte de conducteur d'embarcation de plaisance a elle-même fait l'examen ou si elle a eu de l'aide pour le faire.

M. Mel Arnold: J'aimerais savoir combien de temps cela prendrait. Selon vous, est-ce que ce serait une heure, deux heures, quatre heures ou huit heures?

Mme Margaret Creighton: Je pense que ce serait probablement moins d'une heure. Ce n'est qu'une supposition.

M. Mel Arnold: Donc, on parle de moins d'une heure d'étude.

Mme Margaret Creighton: Oh, non. Ça, c'est seulement pour l'examen écrit.

M. Mel Arnold: Combien de temps faudrait-il pour se préparer à l'examen?

Mme Margaret Creighton: Eh bien, si vous lisez le livre d'une couverture à l'autre, ça prendra beaucoup de temps. Cela dépend de...

M. Mel Arnold: C'est ce que je veux dire.

Les entreprises de location sont tenues de donner une formation en sécurité à tous les clients qui louent une embarcation. On parle d'une demi-heure à une heure. C'est tout le temps que les gens veulent y consacrer. Les propriétaires des entreprises de ma région me disent qu'ils feraient faillite si toutes les personnes qui veulent louer une embarcation devaient avoir une carte de conducteur d'embarcation de plaisance.

Je crois que cette question a été examinée. La situation actuelle, où les exploitants doivent donner une formation sur place, sur l'embarcation qu'une personne s'apprête à utiliser, est beaucoup plus efficace que le recours à une carte de conducteur.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

Monsieur Iacono, vous avez la parole.

[Français]

Vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Sergent Moffatt, j'ai une question à vous poser.

Pouvez-vous nous expliquer quel rôle joue la Police provinciale de l'Ontario lorsqu'il s'agit de faire respecter la réglementation en matière de navigation sur les cours d'eau et sur les plans d'eau?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Comme je l'ai expliqué plus tôt, nous avons des officiers de la marine partout dans la province. Notre rôle, en plus de répondre aux appels de service — qui peuvent être vastes, selon le détachement dans lequel on se trouve —, comprend la patrouille proactive, la recherche et le sauvetage, et l'éducation. Nous tenons plusieurs journées à la marina, où nous expliquons aux gens ce qu'ils doivent savoir au sujet de leur embarcation.

Nous effectuons aussi des inspections. La Loi sur la marine marchande du Canada prévoit des exigences en matière de transport pour tous les navires. La Police provinciale de l'Ontario a un programme d'inspection très vaste. Nous sommes très bien formés, je dirais. Nous effectuons entre 30 000 et 35 000 escales de navire par année pour inspecter l'équipement.

[Français]

M. Angelo Iacono: Vous en avez parlé un peu tout à l'heure, mais pouvez-vous nous dire quelles réglementations sont les plus difficiles à faire respecter et à faire appliquer?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Nous avons un tableau de règlements, mais il n'y a aucun avertissement. Les vestes de sauvetage sont un exemple à cet égard. Il est étonnant de voir le nombre de personnes qui ne se préparent pas. Elles ne regardent pas ce qu'il y a dans leur bateau avant de partir. L'octroi des permis, des cartes de conducteur d'embarcation de plaisance, représente un enjeu important également.

J'essaie d'éduquer les Ontariens au sujet des voies navigables partagées. Il est important de respecter les cours d'eau et de conduire de manière appropriée. Il faut faire attention aux autres, surtout lorsqu'on conduit une motomarine. Nous essayons d'éduquer les gens pour qu'ils deviennent de bons plaisanciers. C'est ce qui est le plus difficile, à mon avis.

• (1640)

[Français]

M. Angelo Iacono: Avez-vous des statistiques indiquant le nombre de réglementations ou la nature des réglementations qui sont couramment enfreintes et non respectées?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Oui. Les statistiques que je peux vous donner...

[Français]

M. Angelo Iacono: Serait-il possible que notre comité en prenne connaissance?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Est-ce que je peux vous les donner?

[Français]

M. Angelo Iacono: En fait, je vous demande s'il est possible de transmettre ces statistiques au Comité afin qu'il puisse les inclure dans son rapport.

Vous travaillez aussi avec d'autres agences pour faire appliquer ces règlements, n'est-ce pas?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Oui.

[Français]

M. Angelo Iacono: Combien de temps de parole me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste deux minutes et demie.

M. Angelo Iacono: Excellent, merci.

Sergent Moffatt, vous êtes en faveur d'un certain transfert du rôle du fédéral au provincial. De quelle façon cela devrait-il se faire, selon vous?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: En ce qui concerne la surveillance maritime, d'après mon travail avec le CEMA, je sais que les agents d'application de la loi de tout le pays connaissent tous les mêmes problèmes. Il est important de rendre nos cours d'eau aussi sûrs que possible. Dans le cas des embarcations de plaisance, nous avons de nombreuses règles et de nombreuses lois en ce qui a trait à la négligence, à la sécurité ou aux exigences en matière de transport.

Nous faisons un très bon travail en ce qui a trait au domaine créatif; nous faisons de notre mieux. Comme je l'ai déjà dit, nous manquons cruellement de personnel dans les services de police maritimes et nous avons besoin de plus de gens sur l'eau. Nous avons besoin de meilleurs équipements, mais il faut aussi avoir une synergie avec le secteur des navires commerciaux.

J'ai beaucoup prêché en ce sens. Il nous faut plus de pouvoirs sur l'eau, pour arrêter les navires. Sur l'autoroute, lorsque vous voyez des gyrophares, vous devez vous arrêter. Nous n'avons rien de tel sur l'eau. Nous n'avons aucun pouvoir en ce qui concerne les na-

vires commerciaux. Ce que je trouve ahurissant, c'est que nous ne pouvons pas retirer le permis d'embarcation de plaisance à une personne accusée de conduite avec facultés affaiblies.

Nous disons à nos membres que si une personne peut repartir après une suspension de trois jours, il faudrait l'arrêter de nouveau et lui imposer une suspension de sept jours, puis une suspension de 30 jours...

M. Angelo Iacono: Vous dites que lorsque vous arrêtez une personne pour conduite avec les facultés affaiblies, il n'y a pas grand-chose que vous puissiez faire, à part lui imposer une suspension.

Sgt Dave Moffatt: Dans les cas de conduite avec les facultés affaiblies, nous arrêtons la personne et l'aménonons au bureau. Si elle obtient un résultat d'avertissement, ce qui signifie qu'elle a entre 50 et 99 milligrammes d'alcool dans 100 millilitres de sang, alors elle voit son permis de conduire de l'Ontario révoqué, mais son permis de navigation n'est pas suspendu. En gros, elle pourrait conduire un bateau le lendemain, ce qui va totalement à l'encontre de nos principes.

M. Angelo Iacono: Vous croyez que l'un devrait avoir une incidence sur l'autre.

Sgt Dave Moffatt: Tout à fait.

Le président: Merci beaucoup, sergent Moffatt.

[Français]

Merci, monsieur Iacono.

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

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

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

Madame Mercier-Blais, je vais commencer par vous.

Lors de votre allocution, vous avez dit que l'étude que vous aviez faite portait en particulier sur les bateaux à fort sillage. Avez-vous fait des études portant sur d'autres types de bateaux?

• (1645)

Mme Sara Mercier-Blais: L'étude qui nous a été commandée portait seulement sur l'impact des bateaux à fort sillage, car c'était le problème que rencontraient les deux organismes qui ont fait appel à nous. L'étude ne portait donc pas sur d'autres types d'embarcations.

M. Xavier Barsalou-Duval: Bien que vous n'avez personnellement pas fait d'étude sur d'autres types d'embarcations que les bateaux à fort sillage, êtes-vous suffisamment à l'aise de vous appuyer sur vos connaissances scientifiques pour nous indiquer quelles seraient les précautions à prendre dans le cas d'autres types d'embarcations?

Mme Sara Mercier-Blais: D'autres études ont été faites à ce sujet, évidemment. Je pense en particulier à une étude menée par certains de mes collègues sur le canal Rideau, à Ottawa. Plusieurs études le mentionnent: plus un bateau se rapproche de la rive, plus il y aura des impacts sur la rive. Les études ne s'entendent pas parfaitement sur un chiffre, parce que les environnements sont différents et que les types de bateaux ne sont pas exactement les mêmes. On observe une variabilité de l'impact, mais c'est assurément une chose qui ressort de plusieurs études.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'ai une autre question pour vous.

Cette étude que vous avez faite au sujet des bateaux à fort sillage, j'imagine que c'était dans des circonstances où on avait la volonté d'en arriver à mettre en place un règlement à l'échelle locale, mais qu'on voulait pouvoir s'appuyer sur des faits, au préalable.

Selon votre perspective de chercheuse, quelle serait la conséquence sur la biodiversité et sur la santé de nos cours d'eau si on ne réglementait pas l'utilisation des bateaux à fort sillage, en particulier, qui peut parfois être abusive?

Mme Sara Mercier-Blais: C'est sûr que, si les vagues ont une influence sur le fond du plan d'eau ou sur la rive, il y aura une remise en suspension des sédiments qui sont présents. Il y aura un changement dans la composition de l'eau et dans la qualité de l'eau, ainsi qu'un changement sur le plan visuel. Cela aura aussi des répercussions sur le rivage. Des conséquences peuvent donc se faire sentir sur tous ces éléments.

Si cela se produisait pendant une seule fin de semaine par été, cela n'aurait aucun effet sur l'environnement. On commence à observer plus de répercussions quand cela se produit à répétition. À ce moment, cela modifie vraiment l'environnement et cela peut évidemment avoir des conséquences.

M. Xavier Barsalou-Duval: Présentement, la notion d'enjeux environnementaux n'est pas vraiment présente dans le processus réglementaire. Il y a des gens qui soulèvent la question pour que ces enjeux soient pris en considération, mais le principal élément demeure la notion de sécurité.

Pensez-vous que, dans un contexte de refonte réglementaire, la notion de l'effet des embarcations sur l'environnement devrait être prise en compte?

Mme Sara Mercier-Blais: Cela devrait assurément l'être, car c'est une réalité de nos jours. Il faut s'y adapter et s'habituer à prendre notre environnement en compte.

On voit les conséquences des changements climatiques, mais on voit aussi les conséquences attribuables aux humains à d'autres égards. Dans certains sites et dans certains lacs, on a vu que cela avait un impact sur l'environnement, alors on devrait nécessairement en tenir compte.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais discuter avec vous d'un autre élément.

Votre étude a établi une distance de 300 mètres dans le cas des lacs que vous avez étudiés. Vous avez dit que ces conclusions seraient valides pour la plupart des lacs. Cependant, je comprends que cela ne s'appliquerait peut-être pas à des lacs qui sont d'un genre tout à fait différent, comme le lac Saint-Jean. Dans le cas d'une rivière, par exemple, je présume que cela ne s'appliquerait pas exactement de la même façon non plus.

Mme Sara Mercier-Blais: Je vais reprendre l'exemple du lac Saint-Jean. Ce n'est pas nécessairement la grandeur du système qui serait importante pour établir une réglementation, mais ce serait plutôt le type de rive et les chances qu'une embarcation passe près de la rive. Bien sûr, au lac Saint-Jean, il y a moins de chances qu'une embarcation passe près des rives. Par contre, les marinas sont nécessairement proches des rives. Il y a donc des endroits où il est nécessaire d'être plus prudent.

Si on a à créer différentes réglementations, il ne faudrait pas nécessairement se baser sur la taille des plans d'eau, mais vraiment sur le type de rives et sur le type d'environnement. Il faudrait déter-

miner s'il est nécessaire de protéger le plan d'eau et si les vagues ont un impact majeur sur les rives. Si jamais on devait faire une étude au cas par cas, c'est le genre de caractéristiques qu'il faudrait vérifier.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends donc que l'élément à considérer n'est pas nécessairement la taille du plan d'eau. Il s'agit surtout de savoir à quelle distance de la rive l'embarcation passe. Ainsi, même sur un grand plan d'eau, si le bateau passe près de la rive, il y aura quand même un effet sur la rive.

Il y a un autre point que j'aurais aimé aborder avec vous. En ce moment, chaque municipalité ou chaque administration locale qui veut obtenir une réglementation pour un cours d'eau doit faire une demande pour ce cours d'eau en particulier.

Pensez-vous qu'il serait plus efficace ou préférable d'avoir une forme de réglementation universelle de base, fondée sur la science, pour qu'on évite de devoir faire une demande pour chacun des milliers de lacs du Québec, par exemple? En ce moment, les municipalités doivent présenter une demande après l'autre à Transports Canada afin de régler les problèmes qu'elles vivent relativement aux cours d'eau sur leur territoire.

• (1650)

Mme Sara Mercier-Blais: Évidemment, c'est un élément qui relève de la politique ou de la réglementation. Personnellement, j'aimerais qu'on protège le plus grand nombre possible de plans d'eau, car nous étudions cet environnement et nous voulons qu'il reste tel quel.

C'est sûr que, si le processus était simplifié ou uniformisé, cela permettrait de mieux protéger l'environnement. Cependant, ce n'est pas nécessairement à moi d'en décider.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval et madame Mercier-Blais.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de six minutes. Allez-y.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins de participer aux travaux du Comité à ce sujet.

J'ai quelques questions pour le sergent Moffatt.

Vous avez beaucoup parlé de certains aspects de la sécurité publique liés à la navigation de plaisance. Nous réalisons que cette conversation comprend plusieurs sous-thèmes. Parmi ceux-ci se trouvent la sécurité et l'impact environnemental de certains types de bateaux de plaisance.

Mme Mercier-Blais a parlé des solutions stratégiques en la matière, et je me demande quelle en serait l'incidence sur le plan de l'application de la loi. S'il y avait une réglementation nationale sur les sillages à 300 mètres du rivage, par exemple, dans quelle mesure pourrait-on l'appliquer efficacement? En tant que responsable de l'application de la loi, pouvez-vous nous parler de certains des défis qu'il faudrait surmonter?

Sgt Dave Moffatt: Je pense que le plus grand défi a trait au caractère très réactif des appels de service. Nous interrogeons les témoins; nous tentons de localiser l'embarcation, mais si elle se trouve à 300 mètres de la rive, ce sera difficile.

Pour ce qui est de l'aspect proactif, je pense que ce serait plus facile. Encore une fois, c'est une question de distance. Nous aurions besoin d'instruments pour mesurer la distance entre nos navires et la rive afin de voir si la règle a été enfreinte.

Vous savez, de nombreuses plaintes portent sur les vagues que font les bateaux. C'est une question de courtoisie. Ce sont des voies navigables partagées, comme je l'ai déjà expliqué. C'est un énorme problème en Ontario.

M. Taylor Bachrach: Merci. Ces renseignements nous sont utiles.

Ce que vous avez dit au sujet des vêtements de flottaison individuels et de la possibilité de les rendre obligatoires sur les bateaux de moins de six mètres était intéressant.

D'autres témoins ont fait valoir que les données à ce sujet étaient inadéquates. Ils veulent que les forces de l'ordre réalisent une étude à long terme pour prouver la nécessité de rendre ces vestes obligatoires dans certaines circonstances.

Croyez-vous que les données, qu'il s'agisse de la recherche ou des expériences anecdotiques, sont suffisantes pour créer un règlement, en fonction de ce que nous savons déjà?

Sgt Dave Moffatt: Nous tentons de modifier ce règlement depuis 2006, si je me souviens bien. C'était un enjeu très important, puis il a été mis de côté.

Ce que je sais, c'est que des gens meurent sur les cours d'eau. Selon les statistiques, les décès en Ontario représentent environ le tiers de tous les décès au Canada. Des gens meurent parce qu'ils tombent des navires ou que les navires chavirent. Ce ne sont pas les plus gros navires, qui sont plus stables, mais bien les petits navires. Chaque fois que je lis un rapport indiquant qu'une personne est décédée, alors que le simple fait de porter un gilet de sauvetage lui aurait sauvé la vie, j'ai le cœur serré.

Je pense que c'est très important. Avec la technologie qui existe aujourd'hui, comme les gilets de sauvetage gonflables et tous les articles qui sont maintenant offerts — je pense notamment aux ceintures de flottaison pour les planches à pagaie —, il est insensé de ne pas porter de gilet de sauvetage. Je suis un ardent défenseur du port obligatoire. Je pense que je fais partie d'un petit pourcentage de gens au pays. J'ai lu beaucoup de commentaires sur Parlons transport, mais je pense que s'ils faisaient mon travail, les gens changeraient leur fusil d'épaule.

M. Taylor Bachrach: J'aimerais maintenant aborder la question des cartes de conducteur d'embarcation de plaisance.

Mon collègue vous a posé quelques questions à ce sujet. Je ne connais pas très bien le processus d'obtention de ces attestations.

À votre avis, est-ce que le processus actuel est adéquat pour permettre aux plaisanciers d'avoir toutes les connaissances nécessaires pour naviguer de manière sécuritaire sur l'eau?

• (1655)

Sgt Dave Moffatt: Non. Et beaucoup de mes collègues pensent comme moi.

La carte de conducteur d'embarcation de plaisance vise à transmettre certaines connaissances au sujet de l'eau, ce qui est fantastique. Pour répondre aux commentaires de Mme Creighton, je dirais que le *Guide de sécurité nautique* publié par Transports Canada

est la bible de la navigation sécuritaire. Les gens devraient le lire. S'ils le lisent, ils passeront le test.

Cependant, rien ne remplace l'expérience sur l'eau. On demande aux gens de passer un test en ligne d'une heure après qu'ils ont étudié un peu... Conduire un bateau, ce n'est pas facile. Il n'y a pas de feux de circulations, de lignes et de routes sur l'eau. Il faut avoir des yeux tout le tour de la tête pour conduire une embarcation de façon sécuritaire. J'aimerais beaucoup qu'un volet formation soit intégré au processus d'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance — quelque chose d'un peu plus approfondi —, parce que ce que je vois en ce moment n'est pas adéquat.

M. Taylor Bachrach: C'est très intéressant. Je sais qu'une critique du processus actuel — je pense que Mme Creighton en a parlé — a trait au fait que rien n'empêche les participants de sauter la lecture du manuel et de faire le test en ligne en cherchant les réponses sur Google. Vous préconisez une approche plus rigoureuse en matière d'immatriculation et d'attestation des plaisanciers.

Sgt Dave Moffatt: Oui. Il faut suivre une formation pour conduire une voiture. Je répète toujours qu'il n'est pas facile de conduire un bateau. Il faut mettre en place de meilleures mesures pour assurer la sécurité de nos cours d'eau. Cela ne fait aucun doute. Le nombre d'embarcations sur l'eau a explosé depuis la pandémie de COVID. Il y a énormément de gens qui naviguent sur nos cours d'eau. Il faut qu'ils comprennent bien cette réalité et qu'ils suivent une formation appropriée.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Le président: Merci, sergent Moffatt.

Nous allons maintenant entendre M. Chambers.

Monsieur Chambers, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

M. Adam Chambers (Simcoe-Nord, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est un plaisir de siéger temporairement à un nouveau comité cet après-midi.

Sergent Moffatt, je tiens tout d'abord à vous remercier pour votre service. Je sais que votre travail est difficile ces temps-ci, mais je vous suis reconnaissant de ce que vous faites pour la communauté.

Sgt Dave Moffatt: Merci, monsieur

M. Adam Chambers: J'aimerais poursuivre un peu avec vous sur la question des fusées éclairantes. Vous avez mentionné que ces fusées expiraient quatre ans après leur fabrication. D'après votre expérience, comment les gens s'en débarrassent-ils?

Sgt Dave Moffatt: Comme je l'ai déjà dit, les sites d'enfouissement sont énormes. Les gens pensent qu'ils peuvent simplement les jeter à la poubelle et s'en débarrasser. Il y a des produits chimiques toxiques dans les fusées éclairantes.

Ce qui me préoccupe vraiment, c'est... On entend des histoires sur les façons dont les gens essaient de se débarrasser de ces fusées. On nous appelle tout le temps, et les gens viennent les porter dans nos détachements. Nous n'avons pas de solution à leur offrir, et c'est décourageant pour les membres de la communauté. Il est dangereux de laisser ces fusées dans une boîte au fond du garage, par exemple.

Avant, nous organisons des journées d'élimination des fusées éclairantes. Nous avons un programme avec la société C-I-L, qui récupérait les fusées pour les éliminer correctement. Avant, les techniciens en explosifs de la Police provinciale de l'Ontario les récupéraient. Nous ne le faisons plus. Ce n'est pas son mandat. La Police provinciale a tellement de choses à faire que nous avons dû nous débarrasser de ce programme. Il n'y a vraiment aucun endroit où le public peut aller.

M. Adam Chambers: Vous croyez que l'élimination des fusées représente non seulement un enjeu environnemental, mais aussi et principalement un enjeu de santé publique. Est-ce exact?

Sgt Dave Moffatt: Tout à fait, oui.

M. Adam Chambers: Selon ce que je comprends, le programme ne coûtait pas très cher, mais il offrait aux gens un dépôt local ou une collecte pour veiller à ce que ces fusées se retrouvent dans un service d'élimination approprié. Est-ce que c'est ce que vous voulez que l'on rétablisse?

Sgt Dave Moffatt: Oui, exactement. On parle de milliers de fusées qui étaient éliminées de manière appropriée dans chaque site. Il faudrait aussi accroître le nombre de ces sites au pays, parce qu'ils étaient surtout situés au sud de l'Ontario. Il faudrait en établir dans le nord également.

M. Adam Chambers: Je vous remercie pour votre témoignage.

Ma région — qui comprend la baie Georgienne, le lac Simcoe, le lac Couchiching et la Voie navigable Trent-Severn — compte probablement les cours d'eau les plus achalandés du pays, étant donné le nombre d'embarcations qui s'y trouvent. Mon bureau est inondé d'appels de gens — frustrés la plupart du temps — qui tentent de savoir quoi faire avec ces fusées.

Avez-vous des recommandations sur ce que les gens peuvent faire de ces fusées expirées?

• (1700)

Sgt Dave Moffatt: Malheureusement, non, et c'est très frustrant. Nous tentons d'aider les gens, mais il est illégal d'allumer ces fusées pour en disposer, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Les gens ne peuvent pas les jeter par-dessus bord non plus, car c'est irresponsable sur le plan environnemental. Est-ce qu'ils peuvent les plonger dans un seau d'eau pour les rendre moins volatiles? Oui, mais ils doivent aussi éviter de les entreposer sur leur propriété, parce qu'on ne sait jamais ce qui pourrait arriver.

J'aimerais avoir une réponse à vous donner, mais je n'en ai pas. C'est frustrant.

M. Adam Chambers: Je comprends. En tant que plaisancier qui a en sa possession de ces fusées expirées, je partage votre frustration.

J'aimerais revenir à l'octroi des permis, rapidement. J'avais 13 ou 14 ans lorsque j'ai passé un examen pour conduire un bateau. À l'époque, il fallait faire l'examen en personne, sous la surveillance d'une personne autorisée.

Sgt Dave Moffatt: C'était avec BOATsmart.

M. Adam Chambers: Oui, exactement. Est-ce que vous recommanderiez que nous revenions à tout le moins à des examens en personne? Est-ce que cela fait partie de vos recommandations?

Sgt Dave Moffatt: S'il y a un volet de formation associé à cela également, alors oui, tout à fait.

Comme l'a fait valoir Mme Creighton, c'est une question d'intégrité. On a entendu beaucoup d'histoires de gens qui font passer leur examen par quelqu'un d'autre. Il est censé y avoir un surveillant. Je ne sais pas ce que cela signifie. Je ne sais pas comment le processus fonctionne, mais il faut absolument un meilleur système.

M. Adam Chambers: Nous vous remercions pour votre témoignage.

Je ne veux pas prendre trop de temps, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chambers. Nous vous en sommes très reconnaissants. J'aimerais vous inviter à siéger au Comité de façon permanente, parce que vous êtes le seul membre qui respecte le temps qui lui est imparti.

Des voix: Ha! Ha!

[Français]

Le président: Monsieur Lauzon, la parole est à vous pour cinq minutes.

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

J'aimerais d'abord et avant tout remercier tous les témoins qui sont des nôtres aujourd'hui.

Je vais commencer par vous, sergent Moffatt, puisque vous devriez bientôt quitter la réunion.

Je veux revenir sur la question du port obligatoire du gilet de sauvetage. Vous aimeriez que cela fasse partie de nos recommandations.

Je vous rappelle que l'Ontario a été, en 1970, la première province à imposer le port de la ceinture de sécurité aux automobilistes. À cette époque, on pensait qu'imposer une telle chose était impossible. Aujourd'hui, porter sa ceinture de sécurité est devenue une habitude quotidienne.

Pensez-vous que le Comité devrait en faire une recommandation dans son rapport et demander au gouvernement d'imposer le port de la ceinture de sauvetage à tous les plaisanciers? Cette mesure leur ferait subir des désagréments pendant quelque temps, mais cela deviendrait une habitude par la suite.

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Dans un monde idéal, oui. Néanmoins, j'essaie de demeurer réaliste.

Je regarde les statistiques de l'Ontario et du Canada dans son ensemble, et ce ne sont pas les grands navires qui sont en cause. En effet, nous savons que 88 % des décès ont lieu sur des embarcations de six mètres de long ou moins. Comme je l'ai dit, j'essaie d'être réaliste.

Les grands navires dont nous parlons sont équipés de couchettes. Pourtant, il serait beaucoup plus logique d'installer ce genre de couchettes dans les petites embarcations, comme les canoës, les kayaks, les petits bateaux de pêche, les pontons, et ainsi de suite. C'est donc l'orientation que la PPO va prendre.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Je vous remercie d'apporter ces précisions. En effet, l'utilisation de gilets de sauvetage à bord d'embarcations stables, comme des pontons à grande surface ou des bateaux de plaisance dans lesquels on peut dormir, n'est pas aussi nécessaire que le port de la ceinture de sécurité en voiture. Je comprends très bien cela.

Vous parlez donc des petits bateaux, mais quelles autres balises incluriez-vous dans la recommandation visant le port obligatoire du gilet de sauvetage? Par exemple, de quelle taille de bateau et de quelle force de moteur parlerait-on? Cette obligation s'appliquerait-elle à la pratique individuelle de tous les sports nautiques? Il faudrait avoir des balises ou des outils pour savoir où tracer la ligne, si on veut mettre en place une telle obligation.

Avez-vous certaines recommandations à faire à ce sujet?

• (1705)

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: En réalité, nous devons tenir compte de trois facteurs majeurs: la taille de l'embarcation, la période de l'année, et l'âge des plaisanciers.

En ce qui concerne le premier facteur, soit l'âge des plaisanciers, nous avons compilé des statistiques sur une période de 13 ans. Les accidents mortels impliquant des enfants de 14 ans et moins représentent 2 % de l'ensemble des accidents mortels. Ce n'est pas un facteur démographique. Est-ce parce que les parents obligent leurs enfants à porter une veste de sauvetage? C'est l'une des grandes questions posées dans le cadre du programme « Parlons transport » mis en place par le gouvernement fédéral. Les parents s'attendent à ce que leurs enfants portent une veste de sauvetage en tout temps, peu importe le type d'embarcation.

Lorsque nous examinons ces trois facteurs, on ne voit que la taille de l'embarcation. Nous effectuons actuellement des tests pour comparer la température de l'eau en fonction de chaque période de l'année. Mais en réalité, la température de l'eau n'a pas vraiment d'importance; ce qui importe, ce sont les noyades, et elles se produisent à longueur d'année. Les gens pensent en général que l'eau froide représente le principal danger, et par conséquent, beaucoup ne portent leur veste de sauvetage qu'entre le mois de novembre et le mois d'avril. À l'OPP, nous savons pourtant que les eaux de la baie Georgienne demeurent froides toute l'année.

Les statistiques dont nous disposons concernant les dangers associés à chaque type d'embarcation indiquent que 88 % des décès rapportés sont liés à des navires de moins de six mètres.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Merci, sergent Moffatt.

Ma prochaine question s'adresse à la maman d'Elliot. Je dois dire qu'aujourd'hui, c'est la première fois que je vois un bébé assister à une réunion de notre comité.

Madame Mercier-Blais, vous avez beaucoup parlé des études que vous avez faites sur les effets des bateaux à fort sillage. Je pense que vous avez entendu les échanges sur la réglementation qui ont eu lieu lors des dernières réunions du Comité. Nous en parlons encore aujourd'hui. Un processus est en place pour pouvoir apporter des modifications réglementaires. Dans le cas du lac Memphrémagog, certaines demandes de modification réglementaire ont déjà été faites.

Je sais que le processus peut être long avant d'obtenir le droit de légiférer au sujet de certains cours d'eau. Malgré tout, le règlement en place permet d'établir des balises et des vitesses à respecter.

D'après vous, le règlement que nous avons mis en place va-t-il empêcher les vagues des bateaux à fort sillage de nuire aux berges et à l'environnement marin?

Mme Sara Mercier-Blais: Assurément, ce type de règlement est beaucoup plus difficile à appliquer. Comme l'a mentionné le sergent Moffatt, il est difficile de savoir avec précision où se situe la démarcation de 300 mètres.

Cependant, je pense qu'un affichage sur place relativement au règlement, que les gens pourront voir, leur rappellera qu'ils ont des limites à respecter. Ils navigueront peut-être un peu à l'intérieur de la zone de 300 mètres de la rive, mais cela pourrait quand même aider à sensibiliser les gens au cours du processus.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon. Le temps passe très vite, en effet.

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

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

Je vais poursuivre sur la même lancée.

Madame Mercier-Blais, ma question s'adresse à vous, mais M. Moffat pourra peut-être y répondre aussi.

Selon mon expérience, quand on veut faire appliquer un règlement, il faut l'afficher. Monsieur Moffat, vous me contredirez si jamais je me trompe. Selon la façon habituelle de faire, il y aura un affichage près des descentes de bateaux ou dans les marinas, mais il y aura surtout l'installation de bouées.

Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Si un règlement figure dans l'annexe de l'encadrement de la navigation de plaisance, c'est suffisant. Nous exhortons les municipalités à effectuer un travail de sensibilisation à la réglementation auprès de leurs citoyens. Nous demandons également que des panneaux résumant la réglementation soient installés aux endroits stratégiques.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je trouve cela intéressant. Donc, même si l'affichage doit normalement se faire au moyen de bouées à la surface de l'eau, tant que le règlement est affiché sur les berges ou à d'autres points d'entrée, vous pouvez quand même faire appliquer ce règlement sur l'eau.

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: L'une des lois sur les excès de vitesse en Ontario stipule qu'une embarcation qui se trouve à 30 mètres du rivage ne doit pas dépasser une vitesse de 10 kilomètres-heure. Par contre, cet important règlement n'est pas encore affiché partout. Pour le moment, nous devons donc espérer que les plaisanciers sont familiers avec la réglementation. C'est la même chose pour un règlement concernant les embarcations se trouvant à 300 mètres. Nous devons effectuer un énorme travail de sensibilisation, en utilisant notamment les médias sociaux et la publicité, pour faire savoir aux plaisanciers que cette loi est désormais en vigueur.

• (1710)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais vous poser une autre question.

La police n'est pas présente sur l'eau 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, bien qu'on souhaite parfois une présence accrue. Malgré l'absence de surveillance policière, les gens respectent-ils, en général, les règlements existants?

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: C'est une très bonne question.

Je répondrai par l'affirmative. La majorité des plaisanciers souhaitent tout simplement pouvoir naviguer en toute sécurité. Lorsque nos agents se rendent sur les petits lacs, ce qui est rare, les plaisanciers sont très surpris de les voir. En général, les plaisanciers ne portent pas de gilets de sauvetage, et ne sont pas familiers avec la réglementation en matière de transport maritime.

Nous avons donc décidé d'envoyer nos agents effectuer un travail de sensibilisation auprès des plaisanciers qui naviguent sur les petits lacs. Malheureusement, beaucoup de désinformation est déployée sur les médias sociaux, ce qui complique notre tâche.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Moffatt.

Le prochain intervenant est M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, à vous la parole pour deux minutes et demie, je vous prie.

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

Je vais poser une brève question, puis je vais présenter la motion que j'ai mise en avis, en supposant qu'il s'agit de mon dernier tour de table.

Je me demandais d'ailleurs, monsieur le président, si nous allons avoir droit à une deuxième série de questions?

Le président: En fait, il nous reste deux séries de questions.

M. Taylor Bachrach: D'accord, je vous remercie. Je vais donc me garder quelques questions pour la prochaine série.

Mme Creighton et le sergent Moffatt ont tous deux mentionné le programme des fusées de détresse. C'est l'un des sujets qui a fait l'objet de beaucoup d'attention dans le cadre de cette étude. Lors d'une réunion précédente, il a été mentionné que l'on pourrait peut-être mettre en place un système d'utilisateur-payeur, dans le cadre duquel les plaisanciers verseraient une caution pour les fusées de détresse. Cela devrait inciter les plaisanciers à se débarrasser des fusées de détresse de manière adéquate, puis à récupérer les sommes déposées dans la caution à la fin.

Je me demande si vous pourriez tous les deux nous donner votre avis sur l'efficacité d'un tel programme. Nous allons commencer par entendre le sergent Moffatt.

Sgt Dave Moffatt: J'ai regardé la vidéo à ce sujet hier et j'ai trouvé l'idée géniale. Elle incite les plaisanciers à ne pas se débarrasser des fusées de détresse de manière illégale. À ce propos, comme l'a mentionné M. Gullick, les ports de plaisance doivent disposer de soutes dans lesquelles les fusées de détresse peuvent être stockées jusqu'à ce que des agents du CIL viennent les récupérer.

Je pense donc qu'il s'agit d'une excellente idée, à condition de s'assurer qu'un tel programme soit mis en œuvre de manière appropriée.

M. Taylor Bachrach: Madame Creighton, vous pouvez y aller, je vous prie.

Mme Margaret Creighton: Oui, je suis d'accord. Je pense qu'il s'agit d'une mesure incitative tout à fait pertinente.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais le courriel envoyé par M. Jerry à Transports Canada indique notamment que dans le passé, la société CIL Explosives a payé 40 % des coûts associés au programme de collecte des fusées de détresse. À mon avis, il serait judicieux d'évaluer ce programme, et d'y ajouter certaines mesures d'incitation financière.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, madame Creighton.

Monsieur le président, je vais m'arrêter ici et vous céder la parole.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach. Vous aurez l'occasion de présenter votre propre motion lors de la prochaine série de questions.

Nous allons maintenant céder la parole à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous disposez de cinq minutes, je vous prie.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens tout d'abord à remercier nos invités pour leur présence parmi nous aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à madame la mairesse Martin.

Madame Martin, au cours de votre témoignage, vous avez commencé à parler de l'impact commercial et industriel des deux ports de plaisance publics, Port Rowan et Port Dover, sur la communauté. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet, et nous expliquer l'importance historique de ces deux marinas?

Mme Amy Martin: L'industrie nautique de Port Dover en particulier, comme je l'ai indiqué, a eu à un moment donné la plus grande flotte de pêche en eau douce de tout le Canada et elle est toujours active aujourd'hui, de sorte qu'il y a beaucoup d'emplois et de facteurs d'emploi grâce au bassin de pêche commerciale fédéral.

J'aimerais également évoquer certaines grandes flottes. Par exemple, le comté de Norfolk et Port Dover abritent McKeil Marine et Lower Lakes Towing, deux grandes entreprises de transport maritime qui emploient des centaines de travailleurs locaux. En fait, les navires de ces deux entreprises se servent des voies navigables pour transporter des liquides lourds et des agrégats dans le monde entier.

Tout cela peut être lié au démarrage d'une petite industrie de la pêche commerciale. Ce secteur bénéficie de nombreuses retombées en matière de transformation et de livraison de stocks de poisson, de produits, et de fret.

Mme Leslyn Lewis: Pourriez-vous nous dire ce que vous avez entendu, le cas échéant, de la part des habitants du comté de Norfolk au sujet de la privatisation potentielle de ces marinas?

• (1715)

Mme Amy Martin: Bien sûr. Il s'agit en fait d'une question que nous nous posons souvent.

Je ne siège au Conseil du comté de Norfolk que depuis six ans, mais mes recherches m'ont permis de constater que la question de savoir si la municipalité devait continuer à posséder les marinas a été abordée une quinzaine de fois lors de discussions et de débats au sein du conseil.

Comme vous pouvez le comprendre, il ne s'agit pas d'un service municipal de base comme le sont les ordures ménagères, la gestion des déchets et le déneigement. Bien qu'il ne soit pas normal qu'une municipalité soit propriétaire de ces marinas, la communauté est très attachée à la conservation publique de ce type d'actifs, et au fait de savoir qu'ils seront là pour les prochaines années.

Mme Leslyn Lewis: Je vous remercie pour cette réponse.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Creighton. Je vous remercie d'être présente avec nous aujourd'hui, et je vous félicite de défendre avec une telle passion les intérêts de nos marinas communautaires.

J'aimerais que vous nous parliez de l'importance de la marina de Port Dover Harbour pour la communauté de Norfolk, et que vous nous expliquiez pourquoi vous avez travaillé si fort pour la conserver.

Mme Margaret Creighton: Je vous remercie, madame Lewis.

C'est en 2007 qu'a eu lieu le transfert de la marina du gouvernement fédéral au comté de Norfolk. Dès l'année suivante, le comté de Norfolk a envisagé de louer sa marina à un promoteur, avec l'intention qu'il en devienne propriétaire par la suite.

Comme je l'ai déjà mentionné, le comté de Norfolk, en particulier Port Rowan et Port Dover, a une très longue histoire maritime. Comme notre communauté est située sur la rive nord du lac Érié, les habitants ont développé des liens profonds avec les cours d'eau. Protéger la marina en tant qu'actif, et permettre l'accès à la marina et au front de mer sont donc deux combats particulièrement importants pour les membres de la communauté, et pour le comté de Norfolk dans son ensemble.

Pour votre gouverne, bien qu'un peu plus de 50 % des locataires de la marina soient originaires de l'extérieur du comté de Norfolk, rien n'a jamais été dit au sujet du saccage quotidien et du saccage saisonnier. Il s'agit de personnes qui utilisent le port de plaisance pour démonter un petit bateau de pêche, le mettre à l'eau le matin et revenir le soir. Ces statistiques ne sont pas mentionnées. C'est l'un des rares accès publics au front de mer pour ces personnes. Il s'agit d'un lien très important avec la communauté.

Mme Leslyn Lewis: Madame la mairesse, j'ai une petite question. Je voudrais que vous nous disiez s'il est viable financièrement de conserver les marinas dans le giron public plutôt que de procéder à leur privatisation.

Quels sont les enjeux? Quelles sont les dépenses qui ont conduit à envisager la privatisation? Pourquoi cette question a-t-elle été mise sur la table?

Vous disposez de quelques minutes pour répondre à ces questions. Merci.

Mme Amy Martin: Cela dépend de ce que la municipalité souhaite faire payer à ses utilisateurs. Autrement dit, l'objectif est-il de faire de nos marinas des entreprises à but lucratif?

Nous sommes déjà confrontés aux frais de dragage, à la digue et au remplacement de l'équipement. En raison de la négligence dont ces éléments ont fait l'objet au fil des ans, Port Dover, en particu-

lier, dispose d'environ 20 millions de dollars d'immobilisations et d'actifs en suspens qui font actuellement l'objet d'un examen. Nous ne voulons pas faire peser ce fardeau sur les contribuables qui paient l'impôt foncier de cette communauté.

Mme Leslyn Lewis: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, madame la mairesse Martin. Merci, madame Lewis.

Notre prochain intervenant est M. Badawey.

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

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Lewis, c'était une transition parfaite pour mon sujet. Je vous en remercie.

Je souhaite d'abord m'adresser à Mme Martin.

Madame la mairesse, je compatis avec vous. En tant qu'ancien maire de la ville de Port Colborne pendant 14 ans, j'ai pris en charge la marina Sugarloaf, depuis sa création jusqu'à aujourd'hui, et je compatis avec vous, surtout en ce qui concerne les coûts d'investissement. Ces coûts représentent un véritable défi, et c'est ce que j'aimerais approfondir avec le sergent Moffatt et vous.

Je suppose, puisque l'OPP est votre choix pour le maintien de l'ordre dans le comté de Norfolk, que vous êtes parfaitement au courant de la budgétisation du volet opérationnel, et du coût des immobilisations. Il ne serait pas juste que je vous questionne sur telle ou telle donnée, car je suis certain que vous ne les avez pas sous les yeux. Toutefois, je pense que nous serons d'accord pour dire que ce genre de données ont été gonflées.

Les coûts associés à l'entretien d'une unité marine doivent être assurés par les contribuables fonciers. Est-ce exact?

• (1720)

Mme Amy Martin: En effet, ce sont les contribuables qui paient au moyen des impôts fonciers.

M. Vance Badawey: Bien entendu, une portion du budget de la police est consacré à l'unité marine. Là encore, ce sont les contribuables qui s'acquittent de l'impôt foncier.

Dans la région de Niagara, où j'ai siégé au conseil d'administration de la police pendant plus de 12 ans, une chose qui nous a toujours frustrés, c'est que nous nous occupions de la police non seulement du point de vue de la sécurité, mais aussi du point de vue de la frontière, parce que le lac Érié se trouve à la frontière. Bien sûr, en l'absence de participation des gouvernements fédéral et provinciaux, cela peut être assez coûteux en soi. Une fois de plus, ce sont les contribuables qui doivent s'acquitter d'une grande partie des coûts.

Sur ce, je vais céder la parole au sergent Moffatt.

Monsieur Moffatt, diriez-vous que ces coûts sont trop élevés? Permettez-moi de revenir en arrière. Tout d'abord, existe-t-il un processus harmonisé? Je vais utiliser ce terme. En vertu de la Loi sur les services policiers, chaque agent est tenu de faire respecter les normes d'adéquation dès qu'il se trouve en service.

Sgt Dave Moffatt: En effet, vous avez raison.

M. Vance Badawey: Premièrement, êtes-vous soumis à des normes d'adéquation et à un nombre minimum de personnes sur l'eau ? Deuxièmement, le coût est-il assez élevé du point de vue de l'exploitation et des immobilisations ? Troisièmement, pensez-vous qu'il devrait y avoir une plus grande participation provinciale et fédérale en ce qui concerne l'harmonisation et le financement du service que vous fournissez sur les voies navigables, ce qui permettrait d'alléger la pression sur les contribuables qui paient l'impôt foncier ?

Sgt Dave Moffatt: J'aimerais sincèrement pouvoir répondre à ces questions. En fait, une tout autre partie du service de police s'occupe de ce genre de dossiers.

Ce que je peux dire, c'est que nous sommes mandatés par la Loi sur les services policiers, qui est maintenant la loi sur la sécurité et la police communautaires. Nous discutons de ce que signifie une police efficace. Pourrions-nous statuer sur le nombre d'embarcations et de... Nous n'en sommes pas encore là, et je ne peux donc pas répondre à ce type de questions aujourd'hui.

M. Vance Badawey: Madame Martin, si vous pouviez me fournir ces renseignements par l'intermédiaire de la commission des services policiers, ce serait l'idéal.

L'un de mes objectifs est d'obtenir un témoignage pour les analystes. Ensuite, nous pouvons nous attendre à ce que des recommandations soient formulées. D'abord, il devrait y avoir des normes harmonisées en matière d'adéquation lorsqu'il s'agit de la police sur l'eau. Ensuite, nous devrions tenir compte non seulement de l'encadrement de la navigation de plaisance, mais aussi du fait que nous devons assurer la protection de nos frontières internationales.

Madame Martin, qui est au courant des produits qui entrent dans votre communauté par voie maritime, qu'il s'agisse d'armes, de drogues, ou d'autres produits illégaux ? Je suis certain qu'une telle responsabilité pèse lourdement sur les épaules du sergent Moffatt, de même que sur l'équipe restreinte chargée de surveiller les voies navigables, alors que davantage d'effectifs sont nécessaires. Enfin, il y a la question du financement; nous devons nous assurer que le contribuable ne soit pas le seul à être sollicité.

Madame Martin, je demande l'accès à ce type de renseignements. Nous allons ainsi pouvoir ajouter ces précieux documents à votre témoignage, et nos analystes seront en mesure de les intégrer au rapport final.

Mme Amy Martin: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Nous allons maintenant passer à M. Lawrence.

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

M. Philip Lawrence: Je vous remercie, monsieur le président.

Je m'excuse, mais je vais d'abord passer en revue quelques questions administratives.

Monsieur le président, nous avons présenté un certain nombre de demandes, et j'aimerais savoir ce qu'il en est. Nous avons demandé à l'ancien ministre des Transports, M. Pablo Rodriguez, de comparaître devant le Comité, et je me demande s'il a répondu à cette invitation.

Le président: Je viens de consulter la greffière. M. Rodriguez a répondu, mais il a dit qu'il n'était pas disponible.

M. Philip Lawrence: Nous avons également demandé à l'actuelle ministre des Transports, la ministre Anand, de comparaître pour discuter de sa lettre de mandat. A-t-elle répondu à cette invitation ?

Le président: Nous attendons une réponse.

M. Philip Lawrence: Enfin — et je sais que nous en discuterons en comité, d'où ma question à ce sujet —, nous avons également demandé des documents concernant le « grand quai » de Transports Canada. Les avons-nous reçus ?

Le président: Nous n'avons encore rien reçu. Cela prend beaucoup de temps. Nous ferons un autre suivi.

M. Philip Lawrence: D'accord.

J'aimerais aborder un dernier point d'ordre administratif. Je donne avis d'une motion. Je n'en fais pas la proposition, pour être clair; je ne fais qu'en donner avis. Avant que nous en discutions, la motion sera disponible en anglais et en français. La voici:

Que le Comité recommande au gouvernement fédéral de rétablir le Programme d'éducation à la sécurité et d'élimination des fusées éclairantes et qu'il fasse rapport de cette recommandation à la Chambre.

● (1725)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

La parole est à vous.

M. Philip Lawrence: Je vais poser mes questions, qui s'adresseront à la mairesse Martin.

Merci beaucoup de vous joindre à nous aujourd'hui, et merci de vous être si bien préparée. Vous nous avez donné un excellent aperçu des répercussions économiques des marinas et de la navigation de plaisance dans votre municipalité.

Quelles seraient les répercussions sur votre collectivité si la fréquence de la navigation de plaisance, et même de la navigation commerciale, diminuait de 10, 20 ou 50 % ?

Mme Amy Martin: Ce serait considérable. Je n'ai pas de chiffre pour démontrer l'incidence sur le développement économique, mais la marina attire au moins un millier de personnes pendant la haute saison, qui y viennent pour manger, magasiner et participer au théâtre communautaire. Ces gens passent du temps dans la collectivité de Port Rowan pour assister à des activités culturelles et à d'autres événements importants. Tout cela fait littéralement partie intégrante du fonctionnement de la collectivité, et les répercussions seraient donc importantes. Il y a aussi le facteur de l'emploi non seulement pour les grandes flottes, mais aussi pour l'industrie commerciale. Des centaines de personnes du comté de Norfolk et d'ailleurs sont employées par trois grands employeurs.

M. Philip Lawrence: Il y a eu de nombreux témoignages — et je pourrais même dire que certains d'entre eux étaient excellents — au sujet des répercussions environnementales de la navigation sur nos cours d'eau. Cependant, il faut aussi tenir compte des répercussions économiques éventuelles, notamment sur le tourisme et sur des collectivités comme la vôtre, lorsqu'on prend des règlements qui font en sorte qu'il est beaucoup plus difficile ou plus coûteux pour les plaisanciers d'utiliser leur embarcation, de faire des excursions, etc., ou même pour les navires commerciaux. Cela aurait une incidence négative sur votre collectivité, n'est-ce pas ?

Mme Amy Martin: Absolument.

M. Philip Lawrence: J'aimerais changer de sujet. Vous n'êtes peut-être pas particulièrement versée en la matière, et ce n'est pas grave, mais avez-vous parlé à certains de vos concitoyens, ou même à votre propre municipalité, des coûts supplémentaires qui découlent, premièrement, de la réglementation accrue de nos cours d'eau et, deuxièmement, de la taxe sur le carbone?

Mme Amy Martin: Je ne peux pas parler précisément d'une augmentation des coûts, si ce n'est des pressions inflationnistes sur les activités et le prix de l'essence. À part cela, je n'ai rien de précis.

Pour ce qui est de la taxe sur le carbone en particulier, encore une fois, du point de vue de la navigation de plaisance, j'ignore la réponse. Cependant, je peux vous dire que, d'ici 2030, si nous maintenons le statu quo, nos activités municipales passeront à près de 1 million de dollars payés en taxe sur le carbone. C'est pour une petite municipalité rurale. Dans le cadre de la préparation de notre budget municipal — je sais que nous ne comparons pas des pommes avec des pommes —, nous nous attendons à des paiements de transfert importants en raison de la taxe sur le carbone à l'échelle municipale, et ce, pour les activités actuelles. Je ne peux que supposer que les répercussions seraient les mêmes pour la navigation commerciale, industrielle et de plaisance.

M. Philip Lawrence: Pour résumer vos propos, d'ici 2030, votre municipalité paiera 1 million de dollars en taxe sur le carbone. Est-ce bien ce que vous dites?

Mme Amy Martin: Selon nos estimations, le statu quo coûterait un peu moins de 1 million de dollars, oui.

M. Philip Lawrence: Bien que nous n'ayons pas de détails sur la taxe sur le carbone en ce qui a trait aux propriétaires de bateaux, il a été question des coûts supplémentaires, et cela a peut-être amené ces gens à limiter leurs activités. Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais nous avons entendu d'autres témoignages selon lesquels cette situation a réduit le nombre et la durée de trajets que les gens font à bord de leurs bateaux.

Mme Amy Martin: Oui, absolument.

Plus tôt dans mon témoignage, j'ai parlé de chalets flottants. Ce n'est pas un hasard. Beaucoup de propriétaires de bateaux n'ont pas les moyens de sortir leur embarcation sur le lac parce que les coûts sont exorbitants. Il s'agit vraiment d'un actif flottant dans la marina. Il y a beaucoup de coûts qui augmentent.

Cela dit, la municipalité augmentera fort probablement les frais d'utilisation de la marina pour couvrir ses coûts d'immobilisation. Ce n'est pas une activité que tout le monde peut se permettre.

• (1730)

M. Philip Lawrence: Je vous remercie de votre témoignage.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Nous passons maintenant à M. Lauzon.

[Français]

La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je veux continuer sur la même lancée avec la mairesse Amy Martin.

Vous nous avez parlé d'une taxe. À ce sujet, il y a une taxe qui est très importante. Je parle ici du montant qui est retourné aux municipalités, qui correspond à environ 9 %.

Croyez-vous qu'on devrait supprimer la taxe de luxe?

Croyez-vous qu'on devrait aussi supprimer cette taxe, qui vient aider les municipalités en matière d'infrastructure?

[Traduction]

Mme Amy Martin: Sans connaître les sommes qui y sont associées, je ne ferais qu'émettre des hypothèses. En tant que mairesse d'une municipalité, je ne proposerais jamais d'abroger une taxe versée à la municipalité. Il est très difficile de prendre en charge de plus en plus de services et d'en gérer la prestation en s'appuyant uniquement sur les impôts fonciers, mais ce n'est là qu'une hypothèse puisque je ne connais pas les chiffres précis.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Comparativement à la taxe qui est appliquée, quel montant votre municipalité reçoit-elle au titre de la taxe sur l'essence pour le bien de ses infrastructures?

[Traduction]

Mme Amy Martin: Je suis désolée. Je n'ai pas ce chiffre sous la main. Je sais que les fonds provenant de la taxe sur l'essence contribuent aux services de transport dans le comté de Norfolk et aux contributions à la réserve, mais je n'ai pas ces chiffres avec moi. Je pourrais me renseigner.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Si vous pouviez fournir ces chiffres à notre comité, nous pourrions ajouter ces informations à notre rapport.

J'aimerais maintenant m'adresser à Mme Creighton.

Certains témoins nous ont demandé de rendre plus complexe le processus d'acquisition de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance. Selon certains témoins, il est facile de faire l'examen en ligne en ayant certains documents ou outils à portée de main, que ce soit Google ou encore ChatGPT, ce nouvel outil d'aujourd'hui. Des témoins l'ont même répété aujourd'hui.

Pouvez-vous nous donner certaines recommandations en vue de rendre l'examen plus difficile?

Ma fille, qui est en voie d'obtenir son permis de conduire pour la route, doit suivre un processus d'un an qui comprend les cours pratiques et les cours théoriques. Ensuite, elle obtiendra un permis probatoire pendant un an où un régime de quatre points d'inaptitude s'appliquera. C'est tout un processus qu'il faut suivre pour avoir le droit de conduire un véhicule sur la route.

En quoi le fait de conduire une embarcation sur l'eau est-il différent du fait de conduire un véhicule sur la route?

Quelles recommandations feriez-vous au Comité à cet égard?

[Traduction]

Mme Margaret Creighton: Il n'y avait pas d'interprétation. Je suis désolée de ne pas avoir tout compris.

[Français]

Il y a très longtemps que je n'ai pas eu l'occasion de parler français couramment. Je vous présente mes excuses.

[Traduction]

M. Stéphane Lauzon: Il est très important d'avoir des services d'interprétation.

Le président: C'est une question importante.

M. Stéphane Lauzon: L'interprétation fonctionne-t-elle maintenant?

Le président: Attendez, monsieur Lauzon. Ce qui compte, c'est que Mme Creighton nous entende.

[Français]

Je vais dire quelques mots en français pour confirmer que vous entendez l'interprétation. Est-ce que ça fonctionne de votre côté, madame Creighton?

[Traduction]

Avez-vous entendu l'interprétation en anglais, madame Creighton?

Mme Margaret Creighton: Non.

Le président: Je pense que c'est peut-être lié à ce que vous avez sélectionné sur votre écran. Je vais demander à la greffière de travailler rapidement avec vous pour s'assurer que vous avez sélectionné le bon canal sur votre appareil afin que M. Lauzon puisse vous poser sa question.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant que la greffière règle les problèmes audiovisuels de Mme Creighton.

● (1730) _____ (Pause) _____

● (1735)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Je vous remercie, madame Creighton, ainsi que nos autres témoins, de votre patience. Je pense que nous avons tout réglé.

[Français]

Monsieur Lauzon, votre temps de parole recommence à zéro.

La parole est à vous.

[Traduction]

M. Stéphane Lauzon: D'accord. Je dois me souvenir de ma question.

[Français]

Bonjour, madame Creighton.

Comme je vous l'expliquais tantôt, certains témoins, au moment de formuler des recommandations au Comité, ont dit qu'il fallait rendre plus complexe le processus d'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, afin d'assurer la sécurité des riverains.

Des témoins nous ont dit qu'il était facile de faire l'examen en ligne et qu'il n'était pas nécessaire d'étudier. Certains témoins nous ont dit qu'on pouvait faire l'examen à livre ouvert. D'autres nous ont dit qu'on pouvait avoir recours à des outils comme Google. J'ajouterais qu'il existe maintenant ChatGPT pour aider les gens.

Quelles recommandations feriez-vous à notre comité en vue d'améliorer le processus et de rendre plus difficile l'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance?

Plus tôt, j'ai fait la comparaison avec l'obtention du permis de conduire pour la route. La première étape, c'est le permis d'apprenti. L'apprenti conducteur doit être accompagné de quelqu'un d'expérience. L'apprenti a également le droit d'accumuler moins de points

d'inaptitude. En effet, il y a un régime de points d'inaptitude en fonction du type de permis. Il est également obligatoire de suivre des cours de conduite, à la fois théoriques et pratiques. En tout, le processus pour obtenir un permis probatoire prend environ 12 mois, ou 14 mois si on commence à suivre les cours avant d'avoir 16 ans.

Je ne veux pas me rendre là, mais est-ce que vous recommanderiez qu'il y ait des cours de conduite en personne ou en ligne et que les examens soient mieux supervisés, en plus de certains autres éléments pour améliorer le processus? Pourriez-vous nous en parler?

[Traduction]

Mme Margaret Creighton: C'est une excellente question, à laquelle je réfléchis depuis longtemps.

J'aime beaucoup ce que le sergent Moffatt a dit. Sa recommandation est de renforcer tout le processus. Les gens devraient faire l'examen en personne pour l'obtention de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, et Transports Canada devrait continuer de publier sa brochure sur la sécurité nautique. Idéalement, il serait formidable d'évaluer l'expérience pratique sur l'eau dans le cadre de cet examen. Pouvez-vous imaginer passer un examen de conduite sans avoir à pratiquer sur la route avec quelqu'un?

Quand on pense au nombre de décès que le sergent Moffatt a mentionné, d'un point de vue moral, et pas seulement pour des raisons de sécurité, nous devons prendre des mesures et relever la barre pour les plaisanciers sur l'eau. Cela protégera non seulement les plaisanciers, mais aussi les nageurs et les autres plaisanciers.

● (1740)

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Je voudrais vous faire part d'une expérience que j'ai vécue. Cet été, je suis allé à un réservoir. Des agents de surveillance nautique sont sortis de nulle part et ont inspecté la totalité du bateau, sa conformité, de même que les gilets de sauvetage. Tout cela s'est fait dans un respect mutuel. Ils m'ont annoncé que, dans la même journée, il y avait eu six contrevenants.

La réglementation est en place. Pensez-vous que, en plus de la réglementation actuelle, ajouter de l'effectif pourrait favoriser la sécurité nautique?

[Traduction]

Mme Margaret Creighton: L'éducation est absolument essentielle. C'est pourquoi j'ai mentionné les vidéos. J'espère que Transports Canada en produira de nouvelles.

Je ne sais pas si cela a été fait, mais j'ai vérifié en ligne et je n'ai pas vu de vidéos d'animation qui s'adressent aux jeunes. Ils pourraient dire à leur mère et à leur père: « Je pense qu'on vient de passer du mauvais côté. » Les enfants sont très intelligents. Ce serait donc une bonne idée de créer une sorte de vidéo d'animation pour eux, ainsi que pour les adolescents et les adultes.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Merci beaucoup, madame Creighton.

[Traduction]

Sergent Moffatt, j'ai une brève question à vous poser.

[Français]

Nous cherchons à obtenir des recommandations précises en vue de renforcer la réglementation. Je suis heureux que vous soyez conscient qu'on ne peut pas aller trop loin quant à l'imposition du port de la ceinture de sauvetage.

Est-il possible de transmettre au Comité la liste de vos recommandations? Nous pourrions les étudier et, s'il y a consensus, les inclure parmi les recommandations qui ressortiront de notre rapport.

[Traduction]

Sgt Dave Moffatt: Voulez-vous un oui ou un non, ou puis-je m'expliquer?

M. Stéphane Lauzon: Vous pouvez parler pendant 10 secondes. Mes collègues sourient à pleines dents.

Sgt Dave Moffatt: Je vois le carton rouge.

Des voix: Ha, ha!

Le président: J'apprécie un homme qui respecte les règles, monsieur Moffatt.

Des voix: Ha, ha!

Le président: Merci, monsieur.

Nous aimerions entendre votre réponse, monsieur. Il vous reste 15 secondes.

Sgt Dave Moffatt: Je vous remercie.

Tout d'abord, sur les routes, il y a beaucoup de règlements que la police peut appliquer. Ce n'est pas le cas sur l'eau. Il doit y avoir une réglementation que nous pouvons utiliser en milieu maritime. Par exemple, aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, s'il y a violation des lois sur les droits de passage, l'affaire est portée devant un tribunal pénal.

Nous devons améliorer notre capacité à réintégrer toutes ces infractions dans le Règlement sur les contraventions afin que nous, les agents d'application de la loi, puissions nous en servir pour aider à sensibiliser les gens et à appliquer les lois sur l'eau. Nous n'avons rien de tel en ce moment.

Le président: Merci beaucoup, sergent Moffatt.

[Français]

Merci, monsieur Lauzon.

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

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

Je vais saisir la balle au bond pour dire que les propos de M. Moffatt sont très intéressants. Ce qu'il vient de dire correspond à ce que j'ai moi-même répété à plusieurs occasions, mais les propos ont toujours une plus grande valeur lorsqu'ils proviennent des témoins.

Madame Mercier-Blais, si ma mémoire est bonne, vous avez publié votre étude sur les effets des bateaux à fort sillage en 2014, soit il y a une dizaine d'années. J'imagine que, depuis ce temps, plusieurs personnes vous en ont parlé. D'ailleurs, si vous êtes ici aujourd'hui, c'est entre autres parce que j'ai moi-même fini par en entendre parler.

Quelle a été la réaction des gens, en général? Comment votre étude a-t-elle été reçue?

Mme Sara Mercier-Blais: Dans un premier temps, les deux associations concernées étaient très contentes de voir que nos conclusions étaient les mêmes pour les deux lacs.

À notre grande surprise, notre étude a fait beaucoup de chemin par la suite et a été transmise d'une association à l'autre. Cela prouve qu'il y avait un manque de données scientifiques sur le sujet. Puisque notre étude donnait des chiffres précis pour le Québec, les gens ont voulu l'utiliser, bien qu'ils se soient heurtés à certaines limitations réglementaires par la suite. Quoi qu'il en soit, les gens nous parlent beaucoup de notre étude et sont très heureux que nous ayons fait ce travail. Il est beau de voir que, à la suite de notre étude, les organisations ont commencé à vouloir instaurer des limitations sur leurs propres plans d'eau.

• (1745)

M. Xavier Barsalou-Duval: Souvent, on entend dire qu'il n'y a pas assez d'études ou de données pour établir les mesures réglementaires les mieux adaptées. Certains témoins en ont également parlé.

Êtes-vous de cet avis ou non?

Mme Sara Mercier-Blais: Dans le meilleur des mondes, des études seraient menées sur tous les plans d'eau où on observe des problèmes, mais ce n'est pas possible.

Cela dit, on a des études qui démontrent qu'il y a des conséquences, alors il s'agit de trouver comment on peut utiliser les chiffres précis contenus dans ces études et les transposer dans la réglementation.

Bien sûr, on n'est pas obligé d'apparier les deux, mais il y a assurément plusieurs études qui prouvent que les bateaux à fort sillage et les autres types d'embarcations ont un impact sur la remise en suspension des sédiments, sur les rives et sur l'érosion des berges.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le dernier intervenant pour aujourd'hui est M. Bachrach.

À vous la parole, monsieur Bachrach. Vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, je vais utiliser mon temps de parole pour présenter ma motion, qui a fait l'objet d'un avis. J'aimerais proposer ce qui suit:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude approfondie sur la sécurité des communautés et la préparation aux situations d'urgence, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, en portant une attention particulière aux communautés rurales; que cette étude inclue un minimum de 12 heures de témoignages; et que le Comité fasse rapport de ses conclusions et recommandations à la Chambre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Pour la discussion, je vais céder la parole à M. Lawrence, qui sera suivi de M. Badawey.

M. Philip Lawrence: Je comprends que le Comité a pour pratique d'accepter presque n'importe quel type d'étude, et celle-ci semble aussi raisonnable que toutes les autres. Il n'y a qu'une seule modification que j'aimerais y apporter, mais je n'en ferai pas la proposition tout de suite. Il me semble que 12 heures, c'est un peu trop, et je crois qu'il faudrait 6 réunions, si mes calculs sont bons. J'aimerais ramener cela à quatre réunions, car le temps est limité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Puisque la motion a été proposée par M. Bachrach et appuyée par M. Lawrence, je pense...

Des députés: Ha, ha!

M. Vance Badawey: À Rome, il faut faire comme les Romains, n'est-ce pas?

[Français]

Le président: M. Barsalou-Duval souhaite intervenir, ensuite ce sera le tour de M. Bachrach.

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

Je présume que ce sera l'étude qui sera proposée par le NPD dans le cadre de cette espèce de rotation sur laquelle le Comité s'est entendu. Si c'est la direction que le Comité veut prendre, je n'y vois pas de problème.

Cela dit, on parle de 12 heures de témoignages, n'est-ce pas? J'aimerais obtenir un éclaircissement quant à la façon dont on interprète ces 12 heures. Si je propose deux témoins et que le Comité les invite à comparaître tous les deux pendant la même heure, est-ce que cela comptera pour deux heures de témoignages?

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, votre motion a suscité beaucoup de questions et d'observations.

La parole est à vous, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Pour répondre à la question de mon collègue, M. Barsalou-Duval, je crois comprendre qu'il s'agit du nombre total d'heures de témoignages, et non du nombre d'heures-personnes, mais c'est un bon point.

En ce qui concerne la durée de l'étude, je pense que nous pourrions consacrer 20 réunions à ce sujet. C'est assez technique. Il y a beaucoup d'intervenants différents — notamment les municipalités et les Premières Nations. Les gens peuvent parler des répercussions environnementales. Les services d'incendie participent également de très près aux interventions d'urgence.

Les 12 heures ou les 6 réunions correspondent à la durée approximative des études que nous menons au sein de notre comité. Je pourrais peut-être demander à la greffière de nous donner un point de repère quant à la durée des études. Je ne veux pas trop monopoliser le temps du Comité, mais c'est un sujet très important, et j'aimerais que nous fassions un travail de fond.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Si le Comité est d'accord, par respect pour le temps de nos témoins, qui ont été si généreux avec nous ce soir, puis-je leur demander de se déconnecter?

Des députés: D'accord.

Le président: Chers témoins, je tiens à vous remercier d'avoir contribué à cette étude très importante et de nous avoir si généreusement accordé de votre temps.

Ceux qui sont en ligne peuvent maintenant se déconnecter.

• (1750)

[Français]

Madame Mercier-Blais, je vous remercie encore du temps que vous nous avez accordé. Vous pouvez rester parmi nous, si vous le voulez. Sinon, vous pouvez partir avec votre famille, dont le petit Elliot.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Lawrence, je vous cède la parole.

M. Philip Lawrence: En guise de compromis, je propose que nous consacrons quatre réunions à l'étude, avec la possibilité de porter ce nombre à six si la majorité des membres du Comité le juge nécessaire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Je ne vois pas de mains levées, alors je vous redonne la parole, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie de vos observations.

Je crois que le Comité a établi la norme à six réunions. Si je ne m'abuse, le Parti conservateur a eu droit à deux études consécutives: deux réunions pour l'étude sur le lac Érié et quatre pour l'étude sur la concurrence entre les lignes aériennes. Par ailleurs, nous avons consacré six réunions à une étude, proposée par le Parti libéral, sur le transport aérien en milieu rural. Les six réunions sont donc conformes à cette pratique et à l'esprit d'équité qui fait la réputation de notre comité.

M. Philip Lawrence: Monsieur Bachrach, vous et moi sommes amis, et j'ai l'impression qu'on profite de ma gentillesse, mais nous comptons mener une étude — après la vôtre — et nous espérons que la même courtoisie nous sera accordée. Nous ne contestons pas la dernière réponse.

[Français]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

Je ne m'opposerai pas au fait qu'il y ait six réunions pour cette fois, mais je voudrais quand même signaler aux membres du Comité qu'aucune des études proposées jusqu'à présent par le Bloc québécois à ce comité n'a obtenu six rencontres. À l'avenir, je serais très reconnaissant de pouvoir bénéficier de la même générosité que celle accordée aux autres membres du Comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Lauzon, vous avez le dernier mot à ce sujet.

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

[Traduction]

J'aimerais proposer une motion.

[Français]

Le président: Nous devons d'abord terminer de traiter la motion de M. Bachrach.

M. Stéphane Lauzon: Je pense que c'est réglé, n'est-ce pas?

Le président: Non, ce n'est pas réglé officiellement.

M. Stéphane Lauzon: Officiellement, je pense que nous sommes tous en faveur de la motion.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il une objection à la motion présentée par M. Bachrach?

(La motion est adoptée.)

Le président: Je vous remercie.

[Français]

La parole est maintenant à vous, monsieur Lauzon.

M. Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Voici la motion que je propose dans les deux langues officielles. Elle porte sur un sujet dont nous avons discuté dernièrement et qui est fort important:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement et au fait que le gouvernement du Canada s'est engagé à donner la priorité aux relations autochtones et à la réconciliation, à la suite des discussions sur les rapports de Fort Chipewyan Métis Nation et le quai contaminé de Transports Canada, le Comité invite les témoins suivants pour comprendre la situation :

- a) des responsables de Transports Canada et Environnement et Changement climatique Canada;
- b) des membres de la nation des Métis de Chipewyan d'Athabasca;
- c) des experts en toxicologie et le commissaire à l'environnement et au développement durable.

Que le Comité tienne au moins deux réunions et rende compte de ses conclusions à la Chambre.

Vous recevrez par courriel les versions anglaise et française de la motion.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Je pense qu'il a été question de rédiger une lettre, au lieu de produire un rapport complet, parce qu'il n'y a que deux réunions.

[Français]

Madame Gosselin, pouvez-vous expliquer la différence entre les deux et nous donner une idée de ce à quoi cela va ressembler?

Madame Geneviève Gosselin (attachée de recherche auprès du Comité): Au fond, il existe d'autres possibilités qu'un rapport. Pour faire un rapport, il faut toujours suivre un processus. Comme ce comité-ci réalise beaucoup d'études, il arrive parfois qu'il s'écoule un certain temps entre le moment où l'étude prend fin et celui où un rapport est publié.

Il existe donc différentes options auxquelles d'autres comités ont recours assez régulièrement.

Par exemple, le président du Comité peut rédiger une lettre au nom du Comité.

Une autre option est de produire ce qu'on appelle un minirapport. Ce dernier est publié sur le site Web du Comité. Il en existe plusieurs exemples. Dans ce type de rapport, qui a la même valeur qu'un rapport normal, mais ne fait qu'une page environ, on résume un peu ce que le Comité a entendu et on formule deux ou trois recommandations, tout au plus. Les partis peuvent aussi présenter des rapports dissidents. Cela dit, comme les minirapports sont beaucoup plus courts, les délais sont beaucoup moins longs, car il n'est pas nécessaire d'attendre que tous les témoignages soient traduits.

Ce type de rapport peut donc être présenté dans un délai d'une à deux semaines après la dernière réunion portant sur l'étude.

● (1755)

Le président: Merci beaucoup, madame Gosselin.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

M. Stéphane Lauzon: Je remercie les analystes du Comité.

Pour ma part, je favoriserais un traitement rapide. Après tout, il s'agit de deux rencontres, et non de six. Nous pourrions rédiger un minirapport, mais je privilégierais la rédaction d'une lettre en bonne et due forme. Comme elle serait publiée sur notre site, elle serait accessible au public en même temps. Nous pourrions ainsi réagir rapidement à la situation.

Le président: À titre d'information, je précise que cela ne changera rien à la rotation normale pour les études.

[Traduction]

Nous nous en occuperons après la rotation actuelle, ce qui signifie que l'étude de M. Bachrach sera la prochaine, et celle-ci viendra après.

Y a-t-il des questions ou des observations, chers collègues?

Allez-y, monsieur Lawrence.

M. Philip Lawrence: Je pense que les conservateurs ont été extrêmement accommodants, alors je trouve cela un peu frustrant. Je peux comprendre que nous acceptons d'entreprendre l'étude, mais il serait franchement embarrassant d'examiner une question d'une telle importance sans entendre les ministres. Il faudrait, à tout le moins, inviter la ministre des Transports et le ministre des Affaires autochtones.

Il s'agit d'un enjeu de taille. Nous sommes heureux de nous atteler à la tâche rapidement, car nous sommes conscients de l'importance de ce dossier. Nous repoussons notre propre étude pour que celle-ci se concrétise. Nous sommes tout à fait disposés à le faire parce que les conservateurs considèrent qu'il s'agit d'un sujet extrêmement important et que nous devons aller au fond des choses.

Je ne peux pas, en toute conscience, appuyer cette motion, bien franchement. L'idée de ne pas inviter les ministres est tout à fait inacceptable et ridicule, car les fonctionnaires pourraient dire: « Ce n'est pas à nous de décider; cela relève d'une décision politique. »

Le président: Merci, monsieur Lawrence.

Monsieur Bachrach, allez-y.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec mon collègue, M. Lawrence, pour dire qu'il s'agit d'une étude très importante. J'aimerais dire quelques mots.

Tout d'abord, il y a eu certaines discussions afin d'établir si cette étude relevait du comité de l'environnement ou du comité des transports. Il semble que nous soyons en train de nous rallier à l'idée qu'elle relève du comité des transports, et je suis d'accord avec cela.

D'autres versions de cette motion circulent. Celle que j'ai sous les yeux comporte quelques modifications visant à la rendre plus explicite au sujet des témoins. Aussi, la formulation est un peu différente. Je serai heureux de proposer un amendement en conséquence.

Je voudrais aborder la question soulevée par M. Lawrence. En y réfléchissant, je pense qu'il s'agira d'une étude du Comité, et non d'une étude proposée par l'un ou l'autre parti. C'en est une que nous entreprendrions en dehors de la rotation habituelle. Cela rend compte de l'importance de cet enjeu.

Étant donné que M. Lawrence a été si généreux en acceptant six réunions pour l'étude que j'ai proposée, je serais d'accord pour que nous fixions le début de cette étude de deux réunions le plus tôt possible afin que nous puissions nous y attaquer tout de suite après l'étude sur la navigation de plaisance.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Est-ce que quelqu'un a des observations à formuler à ce sujet?

[Français]

Je donne la parole à M. Lauzon.

M. Stéphane Lauzon: Lorsque j'ai déposé cette motion, mon intention était de suivre l'ordre prévu. Je ne veux pas nuire à mes collègues qui étaient là avant moi et qui ont travaillé afin de déposer des motions.

Les analystes et la greffière pourront le confirmer, mais, si j'ai bien compris, une motion a déjà été soumise par les libéraux et nous devons en débattre avant de nous prononcer sur cette motion-ci.

Selon la liste des motions, il y en a déjà une qui a été présentée, n'est-ce pas?

Le président: Si vous parlez de la motion du Parti libéral, il s'agit d'une étude sur le tourisme, si je ne me trompe pas.

M. Stéphane Lauzon: Oui, c'est ça.

Nous avons donc une motion pour une étude sur le tourisme à considérer avant la mienne. Il faudra donc laisser passer un autre tour avant de pouvoir revenir à ma motion.

Je maintiens que les principaux acteurs devant venir témoigner dans le cadre de cette courte étude, ce sont des experts en toxicologie et des représentants du ministère ayant la responsabilité des questions relatives à l'environnement et aux changements climatiques. Je pense que ce sont les joueurs clés qui pourront bien répondre à toutes nos questions, sans oublier les membres de la nation des Métis, qui en subissent directement les conséquences.

La liste dans la motion contient déjà les principaux acteurs. Je pense que nous devrions nous en tenir à ces témoins. Je ne vois pas ce qu'un ministre pourrait ajouter à nos données, pour le bien de ce comité.

• (1800)

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Je donne maintenant la parole à M. Badawey.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Si je comprends bien, nous ne disposons que d'un certain nombre d'heures pour traiter cette question. Sur combien d'heures nous sommes-nous entendus?

Le président: Deux réunions, quatre heures.

M. Vance Badawey: Est-ce quatre heures au total?

Le président: Oui. C'est ce que dit la motion. Nous n'avons rien adopté encore.

M. Vance Badawey: Ensuite, la deuxième partie est l'amendement de M. Lawrence pour convoquer les ministres.

Le président: Oui, c'est bien cela.

M. Vance Badawey: Le problème que je vois, ayant vécu cela dans mon ancienne vie lorsqu'il s'agissait de zones contaminées — et je dis cela avec tout le respect que je vous dois —, c'est que je ne veux pas perdre mon temps avec des ministres. Je veux passer du temps avec les techniciens, parce que c'est quelque chose que j'ai vécu par le passé dans ma communauté. Nous avons eu affaire à des sols contaminés, à des rapports phytotoxicologiques, à des rapports sur la santé humaine, à des évaluations des risques concernant l'habitat et à des évaluations des risques concernant la communauté. Quelle incidence ces contaminants ont-ils sur la communauté ou dans quelle mesure font-ils grimper les risques pour cette dernière, et ce, à tout point de vue? C'est mon premier point.

Mon deuxième point, c'est qu'une fois que vous avez obtenu ces données, vous devez les comparer à la concentration en parties par million, ou ppm, établi. Qu'est-ce qui est acceptable? La plupart du temps, lorsque les provinces ou les territoires fixent une concentration en ppm, elle n'est fondée sur rien, car il n'y a pas de données scientifiques pour l'étayer. Ce n'est que lorsque vous mettez en place la science et le processus pour établir cette science que vous avez une meilleure idée de ce que devraient être les concentrations en ppm sur la base de l'évaluation des risques.

Le troisième point concerne l'assainissement. Comment allez-vous assainir le site et, sur la base de ces évaluations des risques, quelles concentrations l'assainissement va-t-il viser?

Le quatrième point concerne le coût.

Très franchement, il y a beaucoup d'autres points à aborder. J'essaie simplement d'être succinct. En fin de compte, ce que j'essaie de dire, c'est qu'il est pratiquement impossible de faire tout cela en quatre heures.

Si nous voulons faire les choses correctement, ne perdons pas de temps avec les ministres. Consacrons-nous aux personnes qui connaissent réellement le sujet et qui peuvent répondre aux questions que nous allons poser et apporter un témoignage pertinent au sujet de ce très grave problème. Je propose que nous concentrons ces quatre heures pour recevoir des personnes qui travaillent dans ce domaine plutôt que de faire de la politique avec deux ministres qui, en venant ici, n'apporteront aucune valeur ajoutée à la discussion que nous entendons avoir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

Je donne maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

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

Premièrement, il y a une chose que je ne comprends pas dans le débat que nous tenons en ce moment. Tout le monde dit que c'est un sujet important et tout le monde semble dire qu'il faut en traiter rapidement. Alors, je ne comprends pas pourquoi on ne veut pas passer rapidement à cette étude, dans l'ordre des choses. On semble plutôt vouloir mettre cette étude à la fin, après toutes les autres études déjà dans la liste. Or, cela voudrait dire qu'on ferait l'étude dans un an. Si c'est un sujet qui est important et prioritaire, je pense qu'il serait préférable qu'on fasse l'étude plus tôt que tard.

Deuxièmement, je dois dire que c'est un sujet que je n'ai pas nécessairement beaucoup exploré. Il faut dire que le quai en question ne se trouve pas au Québec. Cependant, compte tenu de ce que j'entends de la part des gens autour de la table, je me demande si deux réunions seront suffisantes. Est-ce qu'il faudrait ajouter des réunions, pour être en mesure de satisfaire tout le monde?

Ce sont les deux éléments que je voulais soulever.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Je pense que M. Bachrach a même suggéré de repousser sa propre étude pour que celle-ci puisse avancer.

[Traduction]

Le suivant est M. Lawrence, suivi de M. Bachrach.

M. Philip Lawrence: Tout d'abord, merci, monsieur Bachrach. Je ne suis pas du tout surpris — vu l'importance de cette étude — de vous voir faire passer les intérêts du NPD après les problèmes qui touchent les Autochtones. Compte tenu du caractère de M. Bachrach, cela ne me surprend pas du tout.

Monsieur Badawey, je suis d'accord avec vous pour dire qu'il est extrêmement important d'obtenir des renseignements techniques. Cela fait maintenant cinq ans que je siège au Parlement et j'ai assisté à de nombreux témoignages de fonctionnaires. Ces témoignages sont souvent instructifs et d'une importance capitale, mais les fonctionnaires ne peuvent pas tout faire. Sans les ministres, vous n'avez jamais toute l'histoire. Il y a toujours un élément politique. Nos fonctionnaires travaillent très fort, mais leur marge de manœuvre est limitée. Si vous voulez un portrait complet, il vous faut un ministre.

Je serais curieux de connaître les amendements que propose M. Bachrach et la forme que prendrait sa motion. Pour les conservateurs, le strict minimum serait d'avoir trois ministres, parce que cela touche à un certain nombre de dossiers distincts. Bien entendu, cela concerne Transports Canada, et nous devons par conséquent recevoir la ministre des Transports. L'impact sur l'environnement est important, alors nous devons recevoir le ministre de l'Environnement. Enfin, comme il s'agit avant tout d'une question autochtone, nous devons nécessairement recevoir la ministre des Services aux Autochtones. Pour les conservateurs, ce sont des incontournables.

L'autre point que je tiens à souligner, c'est qu'il est question d'un minimum de deux réunions. Bien sûr, nous sommes maîtres de notre propre processus et nous pouvons donc, si nécessaire, prolonger l'étude si les preuves montrent que la question mérite d'être discutée plus avant. Je ne vois pas beaucoup de choses plus importantes que la santé des enfants autochtones qui nagent dans de l'eau potentiellement contaminée, et peut-être en toute connaissance de cause. C'est du moins ce qu'affirment les médias.

Faisons les choses correctement. Allons chercher toute l'histoire. Faisons venir les ministres, même si ce n'est que pour une heure chacun. Nous pourrions passer assez rapidement cette étape afin d'obtenir un portrait complet et ainsi contribuer ne serait-ce que modestement à la réconciliation.

Je ne sais pas si M. Bachrach veut nous communiquer son amendement, mais je serais ravi de l'entendre.

• (1805)

Le président: J'ai M. Bachrach, suivi de M. Badawey.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Si nous avons deux séances, nous aurons quatre heures de témoignages. Habituellement, nous recevons les groupes d'experts pour des segments d'une heure. Nous pourrions donc avoir quatre groupes de témoins à notre disposition. À mon avis — et je suis désolé si j'empiète sur les rôles du greffier et des analystes —, il y a quatre groupes de témoins qui sont, à mon avis, les plus appropriés. Il y a d'abord les Premières Nations, puis les ministres. Je suis d'accord avec M. Lawrence pour dire qu'il est essentiel que nous les recevions, parce qu'en fin de compte, ce sont eux qui doivent rendre des comptes. L'un des aspects de cette affaire qui sont particulièrement frustrants pour la communauté, c'est qu'elle a signalé le problème aux ministres à plusieurs reprises, qu'elle leur a demandé de s'y attaquer et qu'elle n'a pas reçu de réponses adéquates. Je pense qu'il s'agit là de questions très importantes que ce comité, dont l'une des fonctions est de demander des comptes, devrait examiner. Le troisième groupe est celui des experts indépendants et le quatrième, celui des fonctionnaires.

Si nous pouvons inviter des témoins pour ces quatre groupes, je pense que nous pourrions réaliser une étude condensée en deux réunions, rédiger une lettre percutante à l'intention du gouvernement et la présenter à la Chambre.

En ce qui concerne l'amendement, la version que j'ai est la suivante. Si le Comité le souhaite, je peux demander à mon personnel de la fournir au greffier. L'amendement se lirait comme suit...

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Bachrach, mais pour clarifier les choses, s'agit-il d'une autre motion à laquelle vous avez eu accès, ou est-ce que cela a quelque chose à voir avec les deux versions différentes envoyées par le Comité? Le greffier et moi voulons nous assurer que nous n'avons pas...

M. Taylor Bachrach: Il s'agit d'une proposition d'amendement. Je crois qu'il s'agit au départ de la motion de M. Lauzon.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach. Nous voulons simplement clarifier cela.

Allez-y.

M. Taylor Bachrach: Par souci de clarté, cette motion a-t-elle déjà été présentée?

Le président: Oui, nous sommes présentement saisis de cette motion et il n'y a pas d'autres amendements. Vous êtes le premier à en proposer un.

• (1810)

M. Taylor Bachrach: L'amendement vise à supprimer certains mots après la première phrase. Je vais simplement lire le préambule modifié:

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, et suite à la nouvelle de l'inaction du gouvernement du Canada concernant un quai contaminé de Transports Canada situé à Fort Chipewyan, en Alberta, mettant en péril la santé et la sécurité des communautés autochtones, le comité invite les témoins suivants....

Suit une liste de témoins. Je pense qu'elle regroupe des témoins des quatre groupes que j'ai mentionnés. Ces témoins sont Billy-Joe Tuccaro, chef de la Première Nation crie Mikisew, Kendrick Cardinal, président de Fort Chipewyan Métis Nation, la ministre des Transports et le ministre de l'Environnement et du Changement climatique. D'autres ministres sont également sur la liste: le ministre de la Protection civile, la ministre des Services aux Autochtones et le ministre des Relations Couronne-Autochtones.

Compte tenu de la longue liste de témoins, nous n'aurons pas assez de deux réunions pour toucher à tout. Je propose donc d'amender la première partie du texte, et le Comité pourra ensuite inviter les témoins qu'il jugera utile d'inviter.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Je vais d'abord donner la parole à M. Lauzon.

M. Stéphane Lauzon: D'accord, commençons par ça.

[Français]

Ce n'est pas vraiment clair pour moi en ce moment. Je pense que l'idée est bonne, au départ. C'est sûr que la personne la plus directement concernée, parmi les ministres mentionnés, c'est la ministre des Transports. Je suis prêt à l'ajouter à la motion, mais pas les autres ministres.

M. Bachrach devrait envoyer son amendement par écrit à la greffière, pour que nous puissions l'analyser. Il est un peu revenu sur sa parole. Quand on lit une motion en comité, on la lit intégralement pour que tous comprennent son contenu. On ne donne pas d'explications et on n'ajoute pas d'idées pendant la lecture de la motion comme M. Bachrach vient de le faire en lisant son amendement. Pour moi, c'est important d'avoir le texte de l'amendement dans les deux langues officielles afin que tous puissent le lire et l'analyser. Il faudrait prendre le temps qu'il faut.

Monsieur le président, comme nous avons dépassé l'heure prévue pour la fin de la réunion, je veux m'assurer que des interprètes sont encore disponibles. Peut-on vérifier auprès de la greffière?

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Nous avons des ressources jusqu'à 18 h 21. Il nous reste donc huit minutes.

M. Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais recevoir l'amendement par écrit. Si on veut pouvoir intervenir, il faut pouvoir voir par écrit, de façon claire et nette, quelles modifications sont proposées à la motion.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, pouvez-vous nous communiquer ce que vous avez? L'avez-vous aussi en version papier? Si oui, pourriez-vous l'envoyer au greffier pour qu'il puisse la faire circuler? Nous aurions ainsi une idée de ce que vous proposez de conserver ou d'ajouter à ce que M. Lauzon a proposé.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, pouvez-vous suspendre la séance pendant cinq minutes pour que je puisse préparer ce document et le faire parvenir au greffier.

Le président: Oui. Je vais suspendre la séance pendant cinq minutes pour que vous puissiez remettre cela au greffier. Nous reprendrons à 18 h 18. Pourriez-vous faire cela rapidement?

En fait, monsieur Bachrach — et je m'en excuse —, il semble qu'il y ait une liste de personnes qui souhaitent intervenir. Vous devez transmettre tout cela au greffier.

En fait, je me demande si nous ne pourrions pas revenir là-dessus à la prochaine réunion. Je pense que nous sommes censés procéder à l'étude article par article.

Monsieur Badawey, nous vous écoutons.

M. Vance Badawey: J'aimerais simplement formuler une observation.

Il faut régler cette question. M. Lawrence y a fait allusion et je suis sûr que nous partageons tous le même sentiment. Il faut non seulement s'en occuper, mais aussi le faire de façon appropriée.

Cette question traîne depuis trop longtemps, quelle qu'en soit la raison. Je ne me soucie pas vraiment de la raison. Ce qui m'importe, c'est de régler cela maintenant. Le passé est le passé. Nous devons nous focaliser sur la suite des choses. Il y a un site contaminé et nous devons nous en occuper.

Ce qui me préoccupe, c'est que nous sommes en train de le faire de façon disparate. Si nous décidons de le faire, faisons-le correctement.

Ce que je propose, c'est que M. Bachrach et M. Lauzon se rencontrent afin de mettre leurs idées en commun, puis présentent la motion. Nous pourrions ajouter tous les témoins que nous souhaitons entendre, ministres ou non. Au sujet des ministres, je suis d'avis qu'ils n'apporteront pas une grande valeur ajoutée. C'est l'aspect technique qui m'intéresse avant tout. C'est le « comment » et la nature même de ce problème. Nous pensons savoir ce qu'il en est, mais est-ce vraiment le cas? Je pose la question parce que les implications de la contamination sont liées à la nature même de cette dernière. Vous n'irez pas au fond des choses tant que vous n'aurez pas de données scientifiques, ce qui nous ramène à l'aspect technique.

Si nous devons faire cela, faisons-le correctement. Mettons nos idées en commun. Revenons à la prochaine réunion avec une motion qui est à la hauteur du problème au lieu d'avoir un ensemble disparate que nous devons réexaminer année après année.

• (1815)

Le président: Je vous remercie.

Je pense que tous les membres sont d'accord pour que nous essayions de régler la question du libellé en marge de la présente séance et que nous revenions avec une motion que nous pourrions tous approuver, attendu que nous convenons tous qu'il s'agit de quelque chose d'important. Est-ce que tout le monde est d'accord avec cela?

Des députés: Oui.

Le président: Chers collègues, je vous remercie de cette formidable journée. Bonne fin de soirée. Nous reviendrons là-dessus après la semaine de relâche.

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>