



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

RENFORCER L'ENCADREMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

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

Peter Schiefke, président

MARS 2026
45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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.

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 : www.noscommunes.ca

RENFORCER L'ENCADREMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

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

**Le président
Peter Schiefke**

MARS 2026

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Dan Albas

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Will Greaves

Mike Kelloway

Stéphane Lauzon

Philip Lawrence

Leslyn Lewis

Dan Muys

Chi Nguyen

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Connie Cody

Dave Epp

Chris Lewis

GREFFIER DU COMITÉ

Philip den Ouden

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Joey Arseneault-Watters, analyste

Stephanie Feldman, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

44^e LÉGISLATURE – 1^{re} SESSION

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Philip Lawrence

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Stéphane Lauzon

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

Brad Vis

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Mel Arnold

Adam Chambers

Serge Cormier

Leila Dance

Terry Dowdall

Jacques Gourde

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Carine Grand-Jean

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié l'encadrement de la navigation de plaisance dans les cours d'eau du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS	3
RENFORCER L'ENCADREMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE	5
Introduction	5
Contexte législatif et réglementaire	5
Compétences	5
Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments	6
Les répercussions environnementales de la navigation	9
Les défis en matière de réglementation	12
Les exigences relatives à l'obtention d'un permis d'embarcation de plaisance	13
Le vêtement de flottaison individuel	14
Le recyclage des fusées de détresse	15
Les répercussions des taxes sur l'industrie nautique	16
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS	19
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES	21
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	23
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA	25
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS	27

SOMMAIRE

En octobre et en novembre 2024, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a mené une étude sur l'encadrement de la navigation de plaisance dans les cours d'eau du Canada. Parmi les témoins figuraient des universitaires ainsi que des représentants de municipalités, d'organisations environnementales, de l'industrie nautique et des forces de l'ordre.

De nombreux témoins ont mis l'accent sur les impacts environnementaux de la navigation, notamment en matière d'érosion des berges, et sur les processus réglementaires complexes auxquels les municipalités sont confrontées dans leurs efforts pour atténuer ces impacts sur leur territoire. Le Comité a entendu des recommandations visant à simplifier ce processus ainsi que des propositions d'efforts éducatifs visant à promouvoir une utilisation partagée durable des voies navigables qui apporterait également des avantages économiques locaux.

Certains témoins ont également abordé d'autres sujets, comme le renforcement des exigences en matière de permis de navigation, les effets des taxes élevées sur l'industrie nautique et les répercussions économiques connexes, ou encore la récente suppression d'un programme d'élimination sécuritaire des fusées de détresse périmées. Le Comité a également entendu des points de vue divergents concernant le port obligatoire d'un vêtement de flottaison individuel.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada délègue aux municipalités le pouvoir de réglementer elles-mêmes la navigation de plaisance sur les plans d'eaux à circuit fermé en fonction de leurs propres besoins et de leur réalité locale.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada allège et simplifie le processus du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)* afin de s'assurer qu'un demandeur qui entreprend des démarches puisse avoir un espoir raisonnable de croire que l'entrée en vigueur d'une réglementation se fera à temps pour la saison de navigation suivante.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada soutienne le développement des connaissances scientifiques en matière de navigation de façon à protéger la biodiversité et la qualité de nos plans d'eau.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada mette en place une réglementation exigeant le port d'une veste de flottaison individuelle (VFI) sur les embarcations les plus à risque, en fonction des données existantes.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada modernise le processus d'obtention des cartes de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) en intégrant un volet environnemental lors de l'évaluation théorique pour s'assurer que les plaisanciers soient conscients des impacts potentiels de leur comportement.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada envisage de moderniser le processus d'obtention des cartes de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) afin que leur nature et leur complexité varient en fonction de la taille et de la puissance de l'embarcation et de mettre en place un examen pratique obligatoire en personne pour tous les conducteurs.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada rétablisse un programme de collecte et d'élimination des fusées éclairantes de détresse.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada soutienne davantage les initiatives visant à favoriser la navigation responsable et le civisme.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada mette en place des mesures pour identifier adéquatement les propriétaires des navires afin de réduire les cas de navires abandonnés ou naufragés et de faciliter la disposition appropriée des navires.



RENFORCER L'ENCADREMENT DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE

INTRODUCTION

La pandémie de COVID-19 a entraîné une forte augmentation de la navigation de plaisance sur les voies navigables du Canada, ce qui a exacerbé les tensions existantes entre les différents utilisateurs et les propriétaires fonciers. Les municipalités peuvent avoir du mal à mettre en place des solutions pour régler ces tensions, notamment en raison du partage des compétences entre les gouvernements fédéral et provinciaux et des cadres réglementaires existants.

Le 18 septembre 2023, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la [motion](#)¹ suivante :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur l'encadrement de la navigation de plaisance dans les cours d'eau du Canada; que l'étude comprenne au moins huit heures de témoignage réparties sur quatre rencontres du Comité; que le Comité fasse rapport de ses observations et recommandations à la Chambre.

Du 29 octobre au 7 novembre 2024, le Comité a tenu quatre réunions à ce sujet. Il a entendu 25 témoins et reçu trois mémoires.

Contexte législatif et réglementaire

Compétences

En vertu de la [Loi constitutionnelle de 1867](#), le gouvernement fédéral a le pouvoir de légiférer dans les domaines visés à l'article 91, tandis que les gouvernements provinciaux ont le pouvoir de légiférer dans les domaines visés à l'article 92. Une municipalité, quant à

1 Comme ce rapport n'était pas terminé au moment de la dissolution de la 44^e législature, le 23 mars 2025, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a adopté, le 18 septembre 2025, une [motion](#) visant à entreprendre une étude sur l'encadrement de la navigation de plaisance dans les cours d'eau du Canada et à examiner les témoignages et les documents reçus au cours de la législature précédente. Aucun témoignage supplémentaire n'a été recueilli à la suite de l'étude menée par le Comité au cours de la 44^e législature.



elle, ne peut édicter des règlements que dans les domaines de compétence qui lui ont été délégués par les provinces. Au Québec, par exemple, cette délégation se fait par la voie de la [Loi sur les compétences municipales](#) qui, entre autres, confère à toute « municipalité locale » la compétence en matière de « nuisances² ».

Selon le paragraphe 91(10) de la [Loi constitutionnelle de 1867](#), le Parlement du Canada détient l'autorité exclusive d'adopter des lois portant sur « [l]a navigation et les bâtiments ou navires (shipping) ». La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) (LMMC 2001) est la principale législation fédérale régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance ainsi que la protection de l'environnement marin. Elle s'applique à tous les navires canadiens, des canots et kayaks aux navires de croisière et aux pétroliers circulant dans les eaux canadiennes. Le ministre des Transports est responsable de l'application de la Loi.

Compte tenu de la compétence fédérale en matière de navigation, la circulation (et l'amarrage) de bateaux de plaisance ne peut pas être réglementée par une autorité provinciale ou municipale. Cela dit, certaines municipalités pourraient avoir recours à des règlements municipaux pour tenter de limiter le bruit causé par des bateaux de plaisance. Les autorités locales doivent cependant porter une attention particulière aux limites de leur champ de compétence. Comme le Comité l'a appris au cours de son étude, ces questions de compétence peuvent compliquer et ralentir les efforts déployés par les municipalités pour réglementer certains comportements sur les cours d'eau³.

Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Il est possible pour une administration locale de faire une demande au gouvernement fédéral, en vertu de l'article 4 du [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#) (DORS/2008-120) (RRVUB), pour imposer des restrictions à la navigation dans certains plans d'eau. Ces restrictions peuvent, par exemple, interdire l'utilisation de tout bâtiment, ou d'un bâtiment à moteur, dans certains plans d'eau, imposer des limites de vitesse, ou encore interdire des activités sportives ou récréatives hors de certaines heures autorisées. Avant 2025, les restrictions en vigueur étaient indiquées dans les annexes du RRVUB et les autorités responsables de les appliquer étaient également

2 [Loi sur les compétences municipales](#), RLRQ, ch. C-47.1, art. 4.

3 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 44^e législature, 1^{re} session : [Benjamin Furtado](#), directeur, Service de l'urbanisme et de l'environnement, Municipalité de Lac-Simon (Lac-Simon); [Ariane Orjikh](#), directrice générale, Memphrémagog Conservation inc.; [André Bélanger](#), directeur général, Fondation Rivières; [Constance Ramacieri](#), présidente, Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau (FQDLC); [Claude Sicard](#), administrateur, FQDLC; [Denise Cloutier](#), vice-présidente, Coalition Navigation; et [Sarrah Storey](#), mairesse, Village de Fraser Lake.

précisées à l'article 16 du RRVUB. Des restrictions universelles sont également prévues à l'alinéa 2(7)a) du RRVUB. Il est notamment interdit à une embarcation d'excéder une vitesse de 10 km/h à une distance de 30 mètres ou moins de la rive dans les eaux situées dans certaines provinces⁴.

Le processus permettant aux administrations locales de soumettre une demande de restrictions nouvelles ou modifiées en vertu du RRVUB est décrit dans le [Guide des administrations locales](#). Il est à noter que seulement les administrations locales peuvent faire une demande, et non des groupes de citoyens. Le processus comporte les six étapes suivantes :

- a) Évaluation préliminaire du problème
- b) Préparation et soumission d'une demande officielle de restriction
- c) Examen de la demande par Transports Canada
- d) Préparation du Résumé d'étude d'impact de la réglementation
- e) Publication dans la *Gazette du Canada*
- f) Mise en place de la restriction

Dans un [document d'intention](#) publié en 2023 par Transports Canada en vue d'une consultation sur la modernisation du RRVUB, le Ministère reconnaît que le processus peut prendre jusqu'à quatre ans et plus et note qu'« [i]l n'est pas rare qu'une restriction demandée entre en vigueur après une ou deux saisons de navigation ». Transports Canada soutenait ensuite que les processus de demande et de mise en œuvre « doivent être modernisés » afin de simplifier le premier et de réduire les délais pour le second. Plusieurs témoins, en particulier ceux représentant des municipalités ou des groupes de citoyens, ont fait écho à ce point de vue selon lequel le processus est trop long et fastidieux⁵.

En juin 2023, la LMMC 2001 a été modifiée par la [Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 mars 2023](#). En vertu de ces modifications, le ministre des Transports peut prendre des arrêtés afin de suspendre ou

4 L'application de cette restriction en Ontario a été mentionnée par le [sergent Dave Moffatt](#), coordonnateur provincial des services de sécurité nautique, Police provinciale de l'Ontario (PPO).

5 TRAN, *Témoignages* : [Bélanger](#) (Fondation Rivières); [Orjikh](#) (Memphrémagog Conservation inc.); [Furtado](#) (Lac-Simon); [Raynald Collard](#), relationniste, Médias et relations avec la presse, Association des riverains et amis du Richelieu (ARAR); [Ramacieri](#) (FQDLC); et [Laurence Renaud-Langevin](#), directrice générale, Bleu Massawippi.



de modifier l'application de règlements qui sont pris dans l'intérêt public et afin d'assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation ou de protéger l'environnement et de réglementer ou d'interdire la navigation, le mouillage et l'amarrage des bâtiments. Il peut également prendre des arrêtés pour régir la sécurité des personnes sur les eaux canadiennes pour les activités ou événements sportifs, récréatifs ou publics. Ainsi, le ministre des Transports pourrait, par exemple, prendre un arrêté afin de mettre en œuvre de nouvelles restrictions d'utilisation de bâtiments qui ne sont pas actuellement énoncées dans le RRVUB. [Selon Transports Canada](#), cela « permet aux problèmes urgents d'être résolus immédiatement, avant d'entamer le processus réglementaire complet ». La période de validité de tels arrêtés est d'un maximum de deux ans.

De plus, le ministre des Transports a maintenant le pouvoir de recourir à l'incorporation par renvoi pour modifier les annexes du RRVUB (où sont énoncées les restrictions)⁶. [Selon Transports Canada](#), ceci permettrait au ministre de modifier ou d'ajouter des restrictions d'utilisation de bâtiments sans avoir à passer par le processus réglementaire. Transports Canada apporte toutefois la précision suivante :

[L]es représentants de Transports Canada ne pourront modifier le RRVUB pour y intégrer de nouvelles restrictions qu'après avoir reçu une demande de restriction municipale. Ceci comprendrait une résolution de la ville ou de la municipalité, effectuée après examen et consultation des membres du grand public et des communautés autochtones⁷.

Le RRVUB a été modifié le 30 juillet 2025 afin d'abroger ses annexes et de déplacer les restrictions qui y étaient énoncées dans une publication du ministère des Transports, qui serait incorporée par renvoi au RRVUB. Les modifications ont également abrogé l'article 16 du RRVUB, qui contenait la liste des autorités chargées de l'application du RRVUB, au profit de l'article 135 de la LMMC 2001 « pour désigner tous les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi autorisés à assurer la conformité du RRVUB⁸ ». Bien que ces modifications aient été adoptées après l'étude du Comité, elles sont pratiquement identiques à la [proposition réglementaire](#) publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 14 septembre 2024, et les témoins en auraient donc pris connaissance. En effet, [Marie-](#)

6 L'incorporation par renvoi est un mécanisme qui permet d'intégrer le contenu d'un document dans un règlement. « Les documents incorporés par renvoi ont la même force que le règlement dans lequel ils sont incorporés ». [Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#), *Gazette du Canada*, Partie I, 14 septembre 2024.

7 L'article 4 du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (RRVUB) stipule que l'administration locale qui souhaite assujettir des eaux à une restriction autre que ce qui est déjà prévu par le RRVUB « entreprend des consultations publiques auprès des parties qui seraient touchées par la restriction proposée ».

8 [Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments](#) : DORS/2025-158.

[France MacKinnon](#), directrice générale de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, et [Constance Ramacieri](#), présidente de la Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau, ont toutes les deux fait référence aux modifications proposées dans leur témoignage.

LES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES DE LA NAVIGATION

Bien que les questions relatives à la réglementation des embarcations de plaisance ne soient pas récentes, plusieurs témoins ont signalé une augmentation significative de l'utilisation des embarcations de plaisance pendant la pandémie de COVID-19⁹. Cela a exacerbé ou mis en évidence les tensions existantes entre les différents utilisateurs des lacs et des rivières. Bien que ces tensions puissent inclure des problèmes comportementaux, comme des plaisanciers jetant des déchets ou se soulageant dans l'eau¹⁰, l'accent a été davantage mis sur les répercussions environnementales causées par la navigation.

Certains témoins ont souligné le risque d'introduire des espèces aquatiques envahissantes¹¹. Plusieurs autres ont estimé que les bateaux à moteur réduisaient généralement la qualité de l'eau, dont celle des sources d'eau potable, parce qu'ils émettent des gaz à effet de serre et remuent le fond ou les berges des lacs et des rivières¹².

Plusieurs études ont été mentionnées, notamment une menée par l'Université Laval, qui a révélé que les sédiments présents au fond des eaux de moins de sept mètres de profondeur peuvent être remués par la pratique de sports nautiques¹³, et une autre étude commandée par Transports Canada en 2018, qui a démontré que l'intensité du

9 TRAN, *Témoignages* : [Orijkh](#) (Memphrémagog Conservation inc.); [Marie-France MacKinnon](#), directrice générale, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques (ACMPN); [Ramacieri](#) (FQDLC); [Jesse Vermaire](#), professeur agrégé, Université Carleton, à titre personnel; [Brad Thomson](#), directeur général, MacDonald Turkey Point Marina Inc.; [Colin Rennie](#), professeur, Université d'Ottawa, à titre personnel; et [sergent Moffatt](#) (PPO).

10 TRAN, *Témoignages* : [Furtado](#) (Lac-Simon).

11 TRAN, *Témoignages* : [Rick Layzell](#), directeur général, Boating Ontario Association; [Furtado](#) (Lac-Simon); [Sonia Daoust](#), directrice générale, Organisme de bassin versant de la Yamaska (OBV Yamaska); et [Cloutier](#) (Coalition Navigation).

12 TRAN, *Témoignages* : [Furtado](#) (Lac-Simon); [Cloutier](#) (Coalition Navigation); [Daoust](#) (OBV Yamaska); [Ramacieri](#) (FQDLC); et [Sicard](#) (FQDLC).

13 Raymond et Galvez-Cloutier, *Impact de la Navigation en Milieu Lacustre – Étude sur la remise en suspension des sédiments : Cas du Lac Masson et du Lac des sables*, Université Laval, 2015, cité par : TRAN, *Témoignages*, [Orijkh](#) (Memphrémagog Conservation inc.).



trafic maritime peut augmenter la turbidité de l'eau et les niveaux de phosphore, car les hélices perturbent les sédiments jusqu'à une profondeur de neuf mètres¹⁴. [Laurence Renaud-Langevin](#), directrice générale, Bleu Massawippi, a expliqué que des taux élevés de phosphore peuvent accélérer l'eutrophisation¹⁵, ou le vieillissement, des cours d'eau. [Sara Mercier-Blais](#), agente de recherche de l'Université du Québec à Montréal qui a comparu à titre personnel, a expliqué que l'effet est cumulatif : « 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. »

[Denise Cloutier](#), vice-présidente de la Coalition Navigation, a expliqué au Comité que la « capacité portante » d'un lac, c'est-à-dire le nombre maximal de bateaux qui peuvent se trouver simultanément sur un lac donné, peut être déterminée en fonction de divers facteurs, comme la taille et la profondeur du lac, et le type d'embarcation qui y circule. [M^{me} Ramacieri](#) a ajouté que cette donnée vise à déterminer la capacité de l'environnement à se régénérer d'une saison de navigation à une autre et de revenir à son état naturel : « Si on exerce trop de pression, s'il y a trop de bateaux, trop d'essence, trop de phosphore, l'environnement écologique meurt. » [Sarrah Storey](#), mairesse du village de Fraser Lake, a convenu que la protection de l'environnement devait être conciliée avec le développement économique afin de garantir la pérennité des activités récréatives sur les lacs.

La question de l'érosion des berges causée par les vagues générées par la navigation de plaisance a également été abordée par plusieurs témoins¹⁶, tandis que l'érosion des berges causée par le transport maritime commercial a fait l'objet d'un rapport publié par le Comité en 2023¹⁷. [Colin Rennie](#), professeur à l'Université d'Ottawa qui a comparu à titre personnel, a expliqué que, tout comme les grands navires peuvent causer l'érosion des berges, les bateaux de plaisance plus petits peuvent également le faire, en fonction de la puissance des vagues et de la nature même de la rive. Au même titre que l'impact général sur la qualité de l'eau, [il](#) a expliqué que même si une seule vague produite par un

14 TRAN, *Témoignages* : [Renaud-Langevin](#) (Bleu Massawippi).

15 TRAN, *Témoignages* : [Daoust](#) (OBV Yamaska).

16 TRAN, *Témoignages* : [Orjikh](#) (Memphrémagog Conservation inc.); [Furtado](#) (Lac-Simon); [Chantal Crête](#), conseillère, Municipalité de Lac-Simon (Lac-Simon); [Daoust](#) (OBV Yamaska); [Collard](#) (ARAR); [Renaud-Langevin](#) (Bleu Massawippi); [Bélanger](#) (Fondation Rivières); [Rennie](#) (à titre personnel); [Vermaire](#) (à titre personnel); [Thomson](#) (MacDonald Turkey Point Marina Inc.); et [Sara Mercier-Blais](#), agente de recherche, Université du Québec à Montréal (à titre personnel).

17 TRAN, *Réduire l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges dans le corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent*, 44^e législature, 1^{re} session, avril 2023.

bateau de plaisance est trop faible pour provoquer un recul mesurable des berges, l'imagerie satellite révèle clairement l'impact cumulé au fil des ans.

Certains témoins ont souligné que l'érosion affecte aussi les infrastructures construites, comme les quais, les rampes de mise à l'eau et les barrages, en plus des berges naturelles. Cela peut avoir un impact négatif sur la valeur des propriétés locales et ensuite réduire la capacité d'une municipalité à augmenter ses revenus grâce aux taxes foncières¹⁸. D'autres ont ajouté qu'une grande partie des infrastructures extérieures du Canada, comme les marinas, les rampes de mise à l'eau et les points d'accès publics, ont déjà un besoin urgent d'être rénovées et modernisées afin de garantir leur utilisation continue en toute sécurité et de promouvoir les loisirs de plein air et le tourisme, et ce sans tenir compte de la pression supplémentaire causée par des vagues surdimensionnées¹⁹.

M^{me} Mercier-Blais a mentionné une étude qu'elle a entreprise et qui a démontré que les vagues surdimensionnées causées par les sports nautiques peuvent entraîner l'érosion des berges, même si le bateau qui les génère se trouve à une distance de 300 mètres de la côte. Plusieurs témoins ont insisté sur le problème des bateaux à fort sillage, qui sont spécialement conçus pour provoquer de grosses vagues²⁰. Bien que la diversité des facteurs en jeu exige normalement que les règlements soient déterminés au cas par cas, en fonction du type de rivage et de l'environnement d'un plan d'eau particulier, M^{me} Mercier-Blais s'est déclarée favorable à des normes simplifiées et généralisées basées sur la distance de 300 mètres dans le but d'appliquer les règlements de manière plus large et de protéger un plus grand nombre de plans d'eau contre la dégradation environnementale.

Le Comité a également appris que les vagues plus importantes produites par le nombre croissant de bateaux à fort sillage naviguant à grande vitesse peuvent causer des tensions, sans parler des problèmes de sécurité, avec les autres utilisateurs des voies navigables, notamment les enfants ou les utilisateurs de kayaks et de planches à pagaie²¹.

18 TRAN, *Témoignages* : Cloutier (Coalition Navigation); Ramacieri (FQDLC); et Collard (ARAR).

19 TRAN, *Témoignages* : MacKinnon (ACMPN); Ron Bankes, Port Rowan Harbour Committee (Port Rowan HC); et Amy Martin, mairesse, Norfolk County.

20 TRAN, *Témoignages* : Furtado (Lac-Simon); Rennie (à titre personnel); Cloutier (Coalition Navigation); Sicard (FQDLC); Mercier-Blais (à titre personnel); Crête (Lac-Simon); et Daoust (OBV Yamaska).

21 TRAN, *Témoignages* : Crête (Lac-Simon); Orjikh (Memphrémagog Conservation inc.); et Bélanger (Fondation Rivières).



LES DÉFIS EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

Le [sergent Dave Moffatt](#), coordonnateur provincial des services de sécurité nautique de la Police provinciale de l'Ontario (PPO), a affirmé qu'il serait très difficile de faire respecter une distance de 300 mètres par rapport à la rive. En effet, les agents chargés de l'application de la loi ne peuvent pas être sur place en permanence, et même s'ils l'étaient, il peut être difficile de mesurer une distance sur un lac sans délimitations claires. [M^{me} Mercier-Blais](#) a également reconnu cette difficulté, mais a avancé que l'installation de panneaux sur place pourrait aider à sensibiliser les gens à cette restriction. Le [sergent Moffatt](#) s'est dit convaincu que la majorité des plaisanciers essaient généralement de respecter les règlements et veulent simplement profiter de leur sortie sur l'eau. D'ailleurs, [il](#) privilégiait une approche fondée sur la sensibilisation des plaisanciers au partage des voies navigables et sur le fait de devenir « de bons plaisanciers ».

À titre d'exemple de cette approche, [M^{me} Renaud-Langevin](#) a mentionné le projet « Nautisme intelligent » de Transports Canada, qui a financé des efforts d'éducation active sur le lac Massawippi, en fournissant des informations sur le « comportement à adopter sur le lac, peu importe le type d'embarcation utilisé », ainsi que des bouées, des couloirs de navigation et une carte interactive.

[Jesse Vermaire](#), professeur agrégé à l'Université Carleton qui a comparu à titre individuel, a également affirmé que, lors d'une étude menée sur la rivière des Outaouais, il avait constaté que les plaisanciers respectaient généralement les zones sans sillage signalées près des marinas. Par ailleurs, [M^{me} MacKinnon](#) a souligné que l'industrie nautique n'avait pas été suffisamment consultée sur la question des bateaux à fort sillage, alors qu'elle était prête et disposée à collaborer sur la question de la taille des vagues et à promouvoir l'éducation afin d'assurer une utilisation harmonieuse des voies navigables.

Toutefois, [André Bélanger](#), directeur général de la Fondation Rivières, n'était pas d'accord avec le principe d'une approche exclusivement axée sur l'éducation. Selon lui, « [l]es conflits viennent du fait que certains usages ne sont pas compatibles ». Il a avancé que si l'éducation peut aider à faire en sorte que « les gens de bonne volonté » cohabitent pacifiquement sur les voies navigables partagées, la réglementation est néanmoins requise pour encadrer le comportement de « ceux et celles qui ne veulent pas entendre raison, qui croient que le plan d'eau leur appartient et qui n'écoutent pas les recommandations ».

Comme mentionné précédemment, de nombreux témoins ont souligné la complexité du processus permettant aux municipalités de demander des restrictions par l'intermédiaire du RRVUB. Certains ont évoqué des obstacles procéduraux qui peuvent durer des

années²². [M^{me} Ramacieri](#) a ajouté qu'une municipalité souhaitant modifier la réglementation sur 25 lacs relevant de sa compétence devrait déposer 25 demandes distinctes auprès de Transports Canada.

D'ailleurs, le Comité a entendu des recommandations visant à simplifier le processus, voire à imposer une restriction nationale généralisée sur les sports provoquant des vagues surdimensionnées à moins de 300 mètres des côtes. À titre d'exemple d'une telle restriction, plusieurs témoins ont cité les récentes réglementations imposées par les États du Vermont et du Maine, qui limitent la pratique de la planche nautique à certains lacs ou fixent des distances minimales par rapport au rivage. Il a été mentionné que les réglementations établies dans le Vermont s'appuyaient en partie sur des études menées au Québec²³.

La [maireesse Storey](#) a également soulevé la question des récifs non balisés et cachés qui constituent un problème de sécurité croissant en raison de la baisse du niveau de l'eau causée par la sécheresse. Elle a expliqué que le village de Fraser Lake n'avait pas pu installer de bouées de signalisation en raison de problèmes de responsabilité civile et avait plutôt été contraint d'adopter une résolution demandant au gouvernement du Canada de le faire.

[M^{me} Mercier-Blais](#) et [M^{me} Ramacieri](#) ont clairement indiqué que toute réforme réglementaire devrait tenir compte de l'impact des bateaux sur l'environnement.

LES EXIGENCES RELATIVES À L'OBTENTION D'UN PERMIS D'EMBARCATION DE PLAISANCE

La [carte de conducteur d'embarcation de plaisance](#) (CCEP) est un moyen pour les plaisanciers de prouver leur compétence à conduire un bateau à moteur à des fins récréatives. Certains témoins ont souligné que ce processus de preuve de compétence était un moyen de renforcer les connaissances des plaisanciers canadiens.

Plusieurs témoins ont exprimé leurs inquiétudes quant à la facilité avec laquelle une CCEP peut être obtenue en ligne. En effet, [M^{me} Cloutier](#) a laissé entendre que le processus pouvait prendre aussi peu que quatre heures, tandis qu'[Ariane Orjikh](#), directrice générale de Conservation Memphrémagog inc., s'est demandé s'il était même possible d'échouer à l'examen. Par ailleurs, le [sergent Moffatt](#) a souligné la complexité

22 TRAN, *Témoignages* : [Orjikh](#) (Memphrémagog Conservation inc.); [Collard](#) (ARAR); [Renaud-Langevin](#) (Bleu Massawippi); et [Bélanger](#) (Fondation Rivières).

23 TRAN, *Témoignages* : [Orjikh](#) (Memphrémagog Conservation inc.); [Cloutier](#) (Coalition Navigation); [Ramacieri](#) (FQDLC); [Sicard](#) (FQDLC); et [Renaud-Langevin](#) (Bleu Massawippi).



de la conduite d'un bateau et a proposé d'instaurer une formation plus approfondie pour l'obtention d'une CCEP, à l'instar de l'obtention d'un permis de conduire automobile, « parce que ce [qu'il voit] en ce moment n'est pas adéquat ».

Des témoins ont présenté des suggestions, comme l'ajout d'une formation pratique et d'un examen, en plus de la composante écrite actuelle²⁴, l'obligation de renouveler régulièrement les CCEP au lieu de les rendre valides à vie comme c'est le cas actuellement²⁵, la création de CCEP propres à chaque type de bateau de plaisance²⁶ ainsi que l'obligation d'avoir une CCEP pour louer un bateau ou une motomarine. Sur ce dernier point, les entreprises de location sont actuellement habilitées à délivrer des permis temporaires aux locataires²⁷. [M^{me} Renaud-Langevin](#) a même proposé que les plaisanciers devraient démontrer certaines compétences et connaissances locales avant d'être autorisés à naviguer sur un plan d'eau donné.

Enfin, certains témoins ont recommandé d'intégrer une composante environnementale au processus d'évaluation de la CCEP pour s'assurer que les plaisanciers soient conscients des impacts environnementaux potentiels de la navigation²⁸.

LE VÊTEMENT DE FLOTTAISON INDIVIDUEL

Le Comité a entendu des recommandations contradictoires de deux témoins sur la question du port obligatoire d'un vêtement de flottaison individuel (VFI). En effet, le [sergent Moffatt](#) a clairement indiqué que la Police provinciale de l'Ontario, appuyée par l'Association des chefs de police de l'Ontario et l'Association canadienne des chefs de police, était en faveur du port obligatoire d'un VFI pour les plaisanciers à bord de bateaux de six mètres et moins. [Il](#) considérait que le seuil de six mètres était un objectif plus « réaliste » que l'exigence générale qu'il aurait préférée, étant donné que 88 % des décès survenus en Ontario chez des plaisanciers ne portant pas de VFI ont eu lieu sur des bateaux de cette taille.

Cependant, [Rick Layzell](#), directeur général de la Boating Ontario Association, a recommandé de mener une enquête exhaustive sur les données recueillies par la Garde

24 TRAN, *Témoignages* : [Cloutier](#) (Coalition Navigation) et [Renaud-Langevin](#) (Bleu Massawippi).

25 TRAN, *Témoignages* : [Cloutier](#) (Coalition Navigation) et [Mairesse Storey](#) (Fraser Lake).

26 TRAN, *Témoignages* : [Renaud-Langevin](#) (Bleu Massawippi).

27 TRAN, *Témoignages* : [Margaret Creighton](#), directrice, Port Dover Waterfront Preservation Association (Port Dover WPA).

28 TRAN, *Témoignages* : [Orjikh](#) (Memphrémagog Conservation inc.); [Cloutier](#) (Coalition Navigation); et [André Philippe Hébert](#), administrateur et conseiller en génie, Coalition Navigation.

côtière canadienne et les services de police à travers le pays. Selon lui, les études actuelles sur la longueur des bateaux impliqués dans des accidents mortels ne sont pas concluantes, car les bateaux à moteur sont généralement tous mis dans le même panier, tandis que les canots et les kayaks affichent un taux d'incidence plus élevé. À ce titre, [il](#) a déclaré au Comité que l'industrie nautique était favorable au port obligatoire d'un VFI pour les embarcations à propulsion humaine, pour les enfants de moins de douze ans à bord d'un bateau en mouvement, les motomarines et les personnes qui se font remorquer. Les détails supplémentaires et les situations dans lesquelles le port d'un VFI ne devrait pas être obligatoire font actuellement l'objet de discussions entre Transports Canada et d'autres intervenants. Cette position a été reprise dans un [mémoire](#) présenté par la Fédération des chasseurs et pêcheurs de l'Ontario, qui a fourni les résultats d'un sondage mené auprès de ses membres. La Fédération s'est opposée à l'obligation générale de porter un VFI dans toutes les situations. Selon elle, d'autres facteurs de risque devaient être pris en compte et des stratégies non réglementaires et des initiatives éducatives pourraient être envisagées.

Le [sergent Moffatt](#), quant à lui, a souligné que les données recueillies en Ontario montrent clairement que la taille du bateau est un facteur plus révélateur du risque de décès que d'autres, comme l'âge du plaisancier, puisque moins de 2 % des décès concernent des enfants de moins de 14 ans. Il a également précisé que les enfants sont plus susceptibles de porter un VFI que les adultes.

LE RECYCLAGE DES FUSÉES DE DÉTRESSE

De nombreux témoins ont vivement recommandé au gouvernement du Canada de rétablir un programme qui, avant 2024, fournissait des fonds pour la récupération et l'élimination sécuritaire des fusées pyrotechniques marines. La récupération et l'élimination étaient organisées par [NautiSavoir](#), un organisme national à but non lucratif dédié à la navigation de plaisance et géré par les Escadrilles canadiennes de plaisance (ECP).

Les plaisanciers sont tenus, en vertu du [Règlement sur les petits bâtiments](#) (DORS/2010-91), d'avoir à bord de leur bateau des fusées de détresse, en fonction de la taille du bateau, de la taille de la voie navigable et de la proximité prévue du bateau par rapport à la terre ferme, afin de pouvoir signaler une situation de détresse. Les navires de plus grande taille peuvent être tenus de transporter jusqu'à douze dispositifs de ce type à la fois, tandis que la réglementation stipule également qu'une fusée de détresse expire quatre ans après sa date de fabrication.

Depuis le 9 novembre 2021, Transports Canada accepte l'utilisation de signaux de détresse visuels électroniques à bord des embarcations de plaisance à la place des signaux pyrotechniques. Cependant, [Brad Thomson](#), directeur général de MacDonald



Turkey Point Marina Inc., a indiqué que ce ne sont pas tous les plaisanciers qui sont au courant de cette mesure, d'autant plus que le [Guide de sécurité nautique](#) de Transports Canada date de 2019, avant l'entrée en vigueur de ce changement réglementaire.

À ce titre, le Comité a appris que les fusées pyrotechniques périmées s'accumulent sans qu'il existe de moyens sûrs pour les éliminer. [John Gullick](#), gestionnaire, Programmes gouvernementaux et spéciaux, Escadrilles canadiennes de plaisance, a expliqué que le programme de collecte et d'élimination était en place à l'échelle nationale depuis 2000 et avait permis de détruire plus de 200 000 fusées périmées rapportées par des plaisanciers. Le programme était mené en collaboration avec CIL Orion Explosives, qui gère l'élimination et finançait 40 % du coût de celle-ci, qui s'élevait en moyenne à 2,50 \$ par fusée, en plus des frais d'expédition de 1,00 à 1,50 \$. [Il](#) a ajouté que d'autres options qui étaient auparavant disponibles, comme l'élimination par le biais des programmes municipaux de gestion des déchets, avec la police ou les services d'incendie, ont été abandonnées ces dernières années.

Le Comité a appris que, faute de pouvoir disposer de méthodes d'élimination sûres, certains plaisanciers ont recours à des pratiques illégales, comme lancer des fusées de détresse périmées, les jeter par-dessus bord ou dans des décharges, les laisser dans les marinas ou simplement les entreposer dans leur garage ou leur sous-sol. Toutes ces pratiques sont dangereuses et risquent de nuire à l'environnement en plus de provoquer des incendies ou des explosions²⁹. Le [sergent Moffatt](#) a souligné que, si le programme d'élimination des fusées de détresse était rétabli, il faudrait davantage de sites d'élimination à travers le pays afin d'assurer l'accès dans les régions plus éloignées, comme le nord de l'Ontario.

LES RÉPERCUSSIONS DES TAXES SUR L'INDUSTRIE NAUTIQUE

Le Comité a entendu plusieurs témoins affirmer que les taxes élevées avaient un impact négatif sur le secteur nautique, tant en raison de la baisse des ventes que de la diminution de l'utilisation des bateaux de plaisance depuis l'augmentation survenue pendant la pandémie de COVID-19.

Plus particulièrement, certains témoins ont parlé de la [Loi sur la taxe sur certains biens de luxe](#)³⁰ et de son application à l'achat ou à l'importation de bateaux d'une valeur

29 TRAN, *Témoignages* : [Bankes](#) (Port Rowan HC); [sergent Moffatt](#) (PPO); [Creighton](#) (Port Dover WPA); et [John Gullick](#), gestionnaire, Programmes gouvernementaux et spéciaux, Escadrilles canadiennes de plaisance.

30 Depuis que ce témoignage a été entendu, le gouvernement du Canada [a annoncé](#) que la taxe de luxe ne serait plus payable relativement aux aéronefs et aux navires assujettis à compter du 5 novembre 2025.

supérieure à 250 000 \$. [M. Thomson](#) et [M^{me} MacKinnon](#) ont fait valoir que ce seuil était beaucoup trop bas, ce qui avait pour conséquence d'avoir un impact plus important sur la classe moyenne que sur les riches propriétaires de yachts. [M. Layzell](#) était d'accord avec cette position. Il a d'ailleurs affirmé que « 250 000 \$ ne sont pas une somme suffisante pour acheter un yacht de luxe. Dans le monde actuel, elle permet d'acheter un petit bateau de croisière familial ou un ponton, ce qui, pour les familles, est une solution de rechange au fait de posséder un chalet ou autre chose du genre. »

Selon [M. Layzell](#) et [M^{me} MacKinnon](#), moins de Canadiens achetaient des bateaux de grande taille au Canada, préférant les acheter aux États-Unis et les y laisser, ce qui a entraîné des recettes fiscales sur les produits de luxe bien inférieures à celles initialement prévues par le directeur parlementaire du budget. Outre les pertes subies par les fabricants et les concessionnaires, ils ont expliqué que cela avait un impact économique significatif sur un large éventail d'emplois connexes, c'est-à-dire « les personnes qui transportent les bateaux, les nettoient, les préparent à l'achat, les remettent pour l'hiver et les entreposent³¹ » ainsi que sur les emplois liés au tourisme, notamment dans « [les] restaurants locaux, [les] marinas, [les] magasins et [...] tout ce qui s'y rapporte³² ».

[M. Thomson](#) a également exprimé sa frustration à l'égard du prix du carbone pour les consommateurs (la « taxe carbone »)³³, qui, selon lui, dissuade les plaisanciers de voyager au-delà des cours d'eau situés à proximité. Il a affirmé ceci : « Au lieu d'accoster au quai de ravitaillement tous les samedis ou dimanches après-midi, ils viennent maintenant une fois par mois, et ils ne font que monter la plage et jeter l'ancre. » [Ron Bankes](#), du Port Rowan Harbour Committee, a expliqué que les coûts plus élevés pour les entreprises, notamment ceux liés à la taxe carbone, seraient nécessairement transférés aux consommateurs, tandis que [M^{me} McKinnon](#) était d'avis que « toute taxe supplémentaire nuit à l'industrie ». Bien qu'elle n'ait pas pu se prononcer sur son impact sur l'industrie nautique, [Amy Martin](#), mairesse du comté de Norfolk, a confirmé l'estimation que le prix du carbone devrait coûter près d'un million de dollars à son comté en opérations municipales d'ici 2030.

31 TRAN, *Témoignages* : [Layzell](#) (BOA).

32 TRAN, *Témoignages* : [MacKinnon](#) (ACMPN).

33 Depuis que ce témoignage a été entendu, le gouvernement du Canada [a éliminé la tarification du carbone pour les consommateurs](#) à compter du 1^{er} avril 2025.

ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

44^e législature – 1^{ère} session

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques Marie-France MacKinnon, directrice générale	2024/10/29	134
Boating Ontario Association Rick Layzell, directeur general	2024/10/29	134
Memphrémagog Conservation inc. Ariane Orjikh, directrice générale	2024/10/29	134
Municipalité de Lac-Simon Chantal Crête, conseillère Benjamin Furtado, directeur, Service de l'urbanisme et de l'environnement Jocelyn Martel, conseiller	2024/10/29	134
Organisme de bassin versant de la Yamaska Sonia Daoust, directrice générale	2024/10/29	134
Port Rowan Harbour Committee Ron Bankes	2024/10/29	134
Association des riverains et amis du Richelieu Raynald Collard, relationniste, médias et relations avec la presse	2024/10/31	135
Bleu Massawippi Laurence Renaud-Langevin, directrice générale	2024/10/31	135

Organismes et individus	Date	Réunion
Coalition Navigation Denise Cloutier, vice-présidente André Philippe Hébert, administrateur et conseiller en génie	2024/10/31	135
Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau Constance Ramacieri, présidente Claude Sicard, administrateur	2024/10/31	135
Village of Fraser Lake Sarrah Storey, mairesse	2024/10/31	135
À titre personnel Colin Rennie, professeur, Université d'Ottawa Jesse Vermaire, professeur agrégé, Carleton University	2024/11/05	136
Escadrilles canadiennes de plaisance John Gullick, gestionnaire, Programmes gouvernementaux et spéciaux	2024/11/05	136
Fondation Rivières André Bélanger, directeur général Coralie Massey-Cantin, conseillère, Développement philanthropique	2024/11/05	136
MacDonald Turkey Point Marina Inc. Brad Thomson, directeur général	2024/11/05	136
À titre personnel Sara Mercier-Blais, agente de recherche, Université du Québec à Montréal	2024/11/07	137
Norfolk County Amy Martin, mairesse	2024/11/07	137
Police provinciale de l'Ontario Dave Moffatt, coordonnateur provincial des services de sécurité nautique	2024/11/07	137
Port Dover Waterfront Preservation Association Margaret Creighton, directrice	2024/11/07	137

ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

44^e législature – 1^{ère} session

MacDonald Turkey Point Marina Inc.

Ontario Federation of Anglers and Hunters

Port Dover Waterfront Preservation Association

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 12 et 20) de la 45^e législature, 1^{ère} session, et (réunions n^{os} 134, 135, 136 et 137) de la 44^e législature, 1^{ère} session est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke

**CPC opinion complémentaire - Encadrement de la navigation de plaisance dans les cours d'eau du
Canada**

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

Au cours de l'étude sur la navigation de plaisance, de nombreux témoins ont déclaré que les taxes élevées et la réglementation excessive freinaient la croissance des industries canadiennes de la navigation et du tourisme. Par conséquent, les conservateurs demandent au gouvernement d'éliminer la taxe sur la norme sur les combustibles propres et la taxe carbone industrielle.

Opinion complémentaire

Rapport sur le renforcement de l'encadrement de la navigation de plaisance

Par la présente, le député du Bloc Québécois, Xavier Barsalou-Duval, entend déposer un rapport complémentaire au rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) adopté le 26 février 2026. Le Bloc Québécois souscrit aux conclusions du rapport, mais estime que les recommandations finales demeurent trop timides et ne traduisent pas pleinement la volonté du législateur de légiférer sur cet enjeu important.

Une fois de plus, le Bloc Québécois déplore l'adoption de mesures superficielles au détriment de véritables solutions structurantes. Le BQ propose les recommandations supplémentaires suivantes :

- Que le gouvernement du Canada mandate Transports Canada d'élaborer un cadre réglementaire de base en matière d'utilisation des plans d'eau pour la navigation de plaisance lequel s'appliquerait par défaut à l'ensemble des cours d'eau pour lesquels il n'existe pas de réglementation spécifique;
- Que le gouvernement du Canada établisse une formule permettant de déterminer la capacité portante des cours d'eau selon leur bathymétrie, dans une perspective de sécurité nautique, de qualité de l'eau ainsi que de préservation de la biodiversité et qu'il élabore une stratégie d'application de celle-ci;
- Que le gouvernement du Canada mandate Transports Canada afin d'établir des directives sur l'utilisation des bâtiments, notamment en fonction de leur taille et de leur puissance, et que les détaillants aient la responsabilité d'informer les acheteurs des restrictions applicables aux embarcations dont ils font l'acquisition;
- Que le gouvernement du Canada participe aux charges financières associées à la mise en œuvre de nouvelles réglementations, notamment en matière de signalisation.

