



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 134**

Le mardi 29 octobre 2024

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le mardi 29 octobre 2024

• (1550)

[Traduction]

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

Bienvenue à la réunion numéro 134 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer la réunion, je tiens à rappeler à tous les participants en personne qu'ils doivent lire les directives relatives aux pratiques exemplaires qui figurent sur les cartes placées sur leur table. Ces mesures ont été mises en place pour garantir la santé et la sécurité de tous les participants.

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

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

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

Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

De la Boating Ontario Association, nous accueillons M. Rick Layzell, directeur général, qui participera à la réunion par vidéoconférence.

[Français]

De Memphrémagog Conservation inc., nous recevons Ariane Orjikh, directrice générale, par vidéoconférence. De la Municipalité de Lac-Simon, nous recevons, également par vidéoconférence, Chantal Crête, conseillère municipale, Jocelyn Martel, conseiller municipal, et Benjamin Furtado, directeur de l'urbanisme et de l'environnement.

Nous allons maintenant commencer les allocutions d'ouverture.

[Traduction]

Je vais donc vous donner la parole, monsieur Layzell. Vous avez cinq minutes.

**M. Rick Layzell (directeur général, Boating Ontario Association):** Je remercie le président et le Comité de m'avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Rick Layzell. Je suis le directeur général de la Boating Ontario Association, une association à but non lucratif qui représente l'industrie de la navigation de plaisance de l'Ontario depuis 1967. Nous servons aujourd'hui la communauté de la navigation de cette province, dont la valeur s'élève à 4,5 milliards de dollars, et nous représentons quelque 520 entreprises membres.

Je suis également président de l'Association canadienne de l'industrie nautique, qui regroupe les cinq associations de commerce maritime du Canada, à savoir Boating Atlantic, Nautisme Québec, la Mid-Canada Marine and Powersports Dealers Association, Boating BC et, bien sûr, Boating Ontario. L'Association canadienne de l'industrie nautique représente collectivement plus de 800 entreprises membres de la communauté nautique du Canada, dont la valeur s'élève à 9,2 milliards de dollars. Nous générons 4,6 milliards de dollars de recettes fiscales pour les gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral. La navigation de plaisance est un élément essentiel de l'industrie du tourisme au Canada. Elle est indispensable à la survie des collectivités dans d'innombrables marchés du Canada rural.

Nous vous remercions de nous donner l'occasion d'être ici aujourd'hui pour contribuer à l'analyse et à la réglementation de la navigation de plaisance sur les cours d'eau du Canada. La santé, la viabilité et la croissance de la navigation de plaisance au Canada, ainsi que notre passion pour la préservation des cours d'eau, profitent à des milliers de familles et de collectivités canadiennes. C'est pourquoi je souhaite aborder plusieurs sujets.

J'aimerais tout d'abord parler de la demande de l'industrie d'obtenir des données de pointe sur les ventes au détail afin de guider et de développer le secteur de la navigation de plaisance au Canada. Tous les secteurs utilisent les données de l'industrie pour aider les propriétaires de petites entreprises à déterminer leurs besoins en matière de stocks, de pièces de rechange, d'agrandissement de leurs ateliers d'entretien, de stratégies de marketing et bien plus encore. En tant que récipiendaire des données, Transports Canada joue un rôle essentiel à l'égard de cette stratégie de croissance. Dans le cadre du processus actuel d'immatriculation des bateaux, l'industrie et les consommateurs déclarent l'achat et la vente des bateaux à Transports Canada. Ce sont là les données que l'industrie souhaite obtenir pour faire avancer les choses.

Le deuxième élément concerne les espèces aquatiques envahissantes et le rôle de l'industrie. Peu de plaisanciers contesteraient le fait que la propreté et la santé des cours d'eau sont essentielles à notre passion pour la pêche, les sports nautiques et la navigation de plaisance. Ceux d'entre nous dont le travail consiste à servir ces clients sont parfaitement conscients de l'importance de la propreté des cours d'eau. En 2025, Boating Ontario célébrera le 30<sup>e</sup> anniversaire de son programme de pratiques exemplaires en matière d'environnement Clean Marine. Pour pouvoir arborer le drapeau « Clean Marine », les membres doivent réussir un audit approfondi en personne toutes les trois saisons. L'audit « Clean Marine » comprend l'analyse de nombreuses pratiques exemplaires en matière d'environnement, y compris l'engagement à l'égard de la conservation des cours d'eau.

En ce qui concerne le recyclage des fusées éclairantes, Transports Canada oblige les plaisanciers à transporter un certain nombre de fusées éclairantes à bord de leur bateau. Ces dispositifs pyrotechniques ont une date de péremption et, pendant de nombreuses années, Transports Canada a financé un programme de récupération des fusées avec les Escadrilles canadiennes de plaisance. Ce programme a été soudainement interrompu en 2024 et depuis, des milliers de fusées éclairantes périmées sont déposées à côté ou à l'intérieur des poubelles des ports de plaisance ou sont laissées à bord des bateaux des clients.

J'aimerais enfin aborder la question du port obligatoire des vêtements de flottaison individuels ou gilets de sauvetage, qui fait actuellement l'objet de consultations au sein de Transports Canada. L'enquête récemment publiée par Transports Canada sur le port obligatoire des vêtements de flottaison individuels par l'entremise de Parlons transport oriente les répondants vers des réponses qui sont uniquement favorables au port obligatoire. C'est pourquoi nous avons recueilli et soumis nos propres commentaires écrits.

Bien que notre industrie soit prête à soutenir immédiatement le port obligatoire dans certaines circonstances, nous demandons à ce que la décision soit fondée sur des preuves plus significatives. Dans cette optique, nous soutiendrions la tenue d'une enquête nationale triennale sur l'application de la loi, à laquelle participeraient tous les organismes chargés de l'application de la loi du secteur maritime, afin de recueillir des données complètes sur la taille et le type des embarcations concernées par les incidents de sécurité. Cette enquête fournira des renseignements essentiels sur le lien entre la taille des bateaux et les résultats en matière de sécurité. Les responsables politiques pourront ainsi prendre des décisions éclairées et fondées sur des preuves en ce qui concerne l'élargissement éventuel du port obligatoire de vêtements de flottaison individuels à des bateaux de différentes tailles.

En tant que représentants du secteur de la navigation de plaisance de l'Ontario et du Canada et en tant que partie prenante clé des intérêts des plaisanciers du monde entier, nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de comparaître aujourd'hui. Boating Ontario et l'Association canadienne de l'industrie nautique s'engagent à défendre des politiques qui favorisent la croissance du secteur et qui préservent la santé de nos cours d'eau tout en protégeant les droits des plaisanciers dans tout le Canada.

• (1555)

Je vous remercie encore une fois de me donner l'occasion de m'exprimer. J'ai hâte d'entendre vos questions et vos commentaires.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Layzell. Vous avez parfaitement respecté le temps imparti. Vous avez pris exactement cinq minutes. Nous vous en sommes reconnaissants.

Merci.

[Français]

Je passe maintenant la parole à Mme Orjikh pour cinq minutes.

**Mme Ariane Orjikh (directrice générale, Memphrémagog Conservation inc.):** Bonjour.

Mon nom est Ariane Orjikh. Je suis biologiste et directrice générale du Memphrémagog Conservation inc., aussi connu sous le sigle MCI, un organisme sans but lucratif qui a comme mission la protection du lac Memphrémagog, et ce, depuis 1967.

Le lac Memphrémagog est le plus grand plan d'eau de l'Estrie. Il est le réservoir d'eau potable pour plus de 175 000 personnes, incluant les villes de Sherbrooke et de Magog. Ainsi, la qualité de son eau est un enjeu de santé publique important pour la région. Le lac mesure 44 kilomètres de long et les trois quarts du lac se situent au Canada, tandis que 25 % sont situés au Vermont. Du côté canadien, le lac est entouré de six municipalités et compte plus de 2 000 résidences riveraines.

Le lac est un attrait touristique majeur pour la baignade, la pêche et la navigation de plaisance. En 2010, 4 137 embarcations permanentes avaient été comptabilisées du côté canadien seulement. En 2021, 5 203 embarcations permanentes ont été comptabilisées, soit une augmentation de plus de 1 000 embarcations, ou 25 %, en seulement 11 ans. Les types d'embarcation qui ont le plus augmenté sont des embarcations légères de type planche à pagaie et kayak, ainsi que des embarcations motorisées de types motomarine et bateau à fort sillage, qui sont utilisées pour pratiquer des sports générant des vagues surdimensionnées, tels que le surf sur sillage. Un sondage auquel ont répondu 643 usagers du lac Memphrémagog en 2021 a montré que les vagues qui incommode les autres usagers, ainsi que la sécurité, sont des problématiques importantes, qui peuvent être expliquées par l'augmentation du nombre d'embarcations légères devant cohabiter avec un nombre grandissant d'embarcations générant des vagues surdimensionnées.

L'impact environnemental des vagues surdimensionnées est bien connu et documenté scientifiquement. Une étude de l'Université de Québec à Montréal montre que les sports générant des vagues surdimensionnées à moins de 300 mètres des rives causent l'érosion des berges. Une étude de l'Université Laval montre que ces sports pratiqués où il y a moins de sept mètres de profondeur remettent en suspension les sédiments du fond. Ainsi, dans certains secteurs du lac Memphrémagog, les vagues des embarcations diminuent la transparence de l'eau, augmentent les concentrations de nutriments et favorisent l'éclosion des fleurs d'eau d'algues nuisibles, aussi appelées cyanobactéries, qui peuvent s'avérer dangereuses pour la santé humaine. Il est à noter que, depuis quelques années, le lac Memphrémagog connaît une forte prolifération d'algues nuisibles, un problème qui a fait l'objet d'une étude de la Commission mixte internationale en 2020.

Nous donnons souvent l'exemple de la baie Fitch du lac Memphrémagog, un secteur reconnu pour son aire de concentration d'oiseaux aquatiques, ses frayères pour plusieurs espèces de poissons et pour l'habitat du méné d'herbe, une espèce en péril désignée par le gouvernement du Canada. On y retrouve 17 propriétaires riverains qui ont des bateaux à fort sillage, sur un total de plus d'une centaine de propriétaires. La baie Fitch a une profondeur moyenne de 3,1 mètres et une profondeur maximale de seulement 5,8 mètres. La qualité de l'eau y est préoccupante et les proliférations d'algues nuisibles sont fréquentes. La pratique de sports générant des vagues surdimensionnées dans ce secteur soulève des problèmes considérables.

C'est pourquoi, en 2016, la municipalité régionale de comté de Memphrémagog a mis sur pied un comité afin d'analyser la possibilité de restreindre certaines pratiques de navigation dans certains secteurs problématiques. Étant donné qu'une étape de la procédure prescrite par Transports Canada consistait à essayer des solutions de remplacement autres que la restriction, une campagne de sensibilisation a été mise en place. Après 8 ans d'efforts, il y a encore des plaisanciers qui font des vagues à proximité des rives et dans des secteurs peu profonds. La sensibilisation requiert d'importantes ressources financières et humaines, s'appuie sur la bonne volonté des plaisanciers et doit constamment être répétée au bénéfice des nouveaux visiteurs.

Même en cas de problématique de sécurité et environnementale majeure, les municipalités désirant remédier à la situation par la réglementation n'ont d'autre choix que de suivre une procédure lourde et fastidieuse prescrite par Transports Canada, et ce, pour chacun de leurs plans d'eau. Étant donné que l'impact environnemental des vagues surdimensionnées est bien documenté, le Vermont a décidé de réglementer les bateaux à fort sillage sur l'ensemble de ses plans d'eau. Ainsi, pour protéger les lacs du Canada, le Memphrémagog Conservation inc. juge essentiel que le gouvernement fédéral établisse pour tous les lacs du Canada des normes nationales basées sur les données scientifiques et qu'il simplifie la procédure de restriction demandée aux administrations locales.

Merci.

• (1600)

**Le président:** Merci beaucoup, madame Orjikh.

Madame Crête, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Mme Chantal Crête (conseillère, Municipalité de Lac-Simon):** Merci beaucoup.

Nous sommes trois représentants de la Municipalité de Lac-Simon et on avait demandé à notre directeur du service d'urbanisme de nous représenter. Je vais donc passer la parole à M. Benjamin Furtado.

**M. Benjamin Furtado (directeur, Service de l'urbanisme et de l'environnement, Municipalité de Lac-Simon):** Bonjour.

Comme je n'étais pas sûr de la forme que cela allait prendre, je vais aussi reprendre ce que Mme Orjikh a mentionné, puisque nous étions tous d'accord, mais j'aimerais commencer par une mise en contexte.

La municipalité de Lac-Simon compte plusieurs cours d'eau, dont trois plans d'eau majeurs: le lac Viceroy, le lac Simon et le lac Barrière. C'est une petite municipalité dans la région de l'Outaouais. Nous avons un débarcadère municipal public, et la municipalité voisine a aussi un débarcadère public, qui est géré par le privé. L'accès à un de nos cours d'eau est restreint à une communauté plutôt privée, ce qui limite un peu, pour l'instant, les nuisances causées par les types d'embarcations que Mme Orjikh a mentionnés. Un de ces cours d'eau est accessible par notre principal plan d'eau, le lac Barrière. Ce sont donc des cours d'eau qui sont accessibles par l'un et par l'autre, généralement. De plus, nous avons cinq baies peu profondes, où le passage d'embarcations peut perturber des espèces sensibles, mais aussi remettre des sédiments en suspension.

Voilà les défis liés à nos plans d'eau principaux, mais il y en a d'autres, que j'aborderai après cette mise en contexte.

Les problèmes que l'on vit ne sont pas seulement dus à la pollution, mais aussi à des comportements et à certains types de bateaux. Il y a de la pollution et des déchets, notamment parce qu'il y a des gens qui jettent leurs contenants de boisson dans l'eau. Il y en a aussi qui, dans ces baies peu profondes, décident de débarquer pour faire leurs besoins. Il est difficile pour une municipalité de sanctionner ces comportements et de légiférer sur l'eau, car nous devons respecter les champs de compétence. Par ailleurs, les embarcations motorisées soulèvent aussi les sédiments dans ces mêmes baies, ce qui baisse la qualité de l'eau.

Nous avons aussi l'intention de vous faire part des problèmes liés au surf sur sillage et aux embarcations qui provoquent de l'érosion. Nous avons réussi à mettre en place une restriction, mais cela a été fastidieux. Cela a pris de nombreuses années. Comme l'expliquait Mme Orjikh, c'est une démarche coûteuse et laborieuse, mais nous sommes quand même allés chercher tout ce que nous pouvions obtenir. Nous appliquons le règlement, mais nous ne pouvons pas aller plus loin, parce que, justement, à titre de municipalité, notre pouvoir est limité à cet égard. Alors, même si nous limitons la vitesse des embarcations motorisées à 70 kilomètres à l'heure au milieu du lac, comme Mme Orjikh l'a mentionné aussi, elles sont souvent à moins de 300 mètres des berges et causent quand même de l'érosion, puisque, sur l'eau, 70 kilomètres à l'heure, cela demeure une vitesse considérable.

Voilà donc l'état de la situation. Nos pouvoirs sont limités par le fait qu'il s'agit d'un champ de compétence fédérale, et c'est là que le bât blesse. Le règlement fédéral actuel sur la navigation ne permet pas une protection adéquate de nos cours d'eau. Il protège surtout la sécurité des usagers, à notre humble avis. Il ne permet pas de limiter le nombre de bateaux. Par exemple, il peut y avoir 500 bateaux dans un lieu donné. Nous ne pouvons pas limiter cela. C'est très compliqué. Ensuite, nous ne pouvons pas contrôler les types de bateaux utilisés. Comme vous pouvez le voir, le surf sur sillage est un nouveau phénomène, et nous ne pouvons pas limiter cela pour éviter qu'il y ait trop de vagues. Nous n'avons aucun moyen de contrôler cela. Par ailleurs, il faut mentionner la lourdeur administrative liée à la procédure de demande, qui peut prendre régulièrement entre 5 et 10 ans, selon ce que j'entends. C'est aussi très coûteux.

D'autre part, il faut également soulever le phénomène des avions. J'ai consulté d'autres municipalités là-dessus. Il est aussi difficile de contrôler ce qui se passe de ce côté-là. On peut contrôler les polluants et les plantes aquatiques envahissantes sur la coque des bateaux, mais c'est beaucoup plus compliqué pour les gens qui ont des avions. Il semble y avoir un vide administratif à cet égard, où ni les provinces ni les municipalités ne peuvent intervenir.

• (1605)

On constate donc qu'il y a en quelque sorte un vide en matière de responsabilités partagées entre le fédéral et le provincial en ce qui concerne l'environnement et la navigation. Je ne sais pas si on peut parler d'incohérence, mais il est difficile, dans un contexte municipal, de faire respecter à la fois la navigation et l'environnement. Quand on réussit à le faire, c'est à la suite de longues démarches, après que des dégâts se soient déjà produits dans nos lacs.

Cela résume assez bien notre situation.

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

On va maintenant permettre aux membres du Comité de poser leurs questions.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci aux témoins pour cette première journée d'étude.

J'aimerais poser quelques questions à M. Layzell de Boating Ontario.

Vous avez décrit dans votre témoignage certaines des retombées économiques du secteur. Vous avez notamment dit que sa valeur s'élevait à 4,5 milliards de dollars en Ontario et que votre association comptait plus de 520 membres. Il s'agit bien sûr d'emplois directs, mais aussi d'emplois indirects, comme nous le savons, et de 4,6 milliards de dollars de recettes fiscales dans tout le Canada. Vous avez très bien expliqué que la navigation de plaisance est un moteur économique important et qu'elle est indispensable à la survie de nombreuses collectivités et régions de ce pays.

Ma question compte probablement trois parties. Vous n'avez pas beaucoup parlé, au cours de vos cinq minutes, — que vous avez respecté avec beaucoup de précision, comme l'a fait remarquer le président — de ce que l'on appelle la taxe de luxe. Nous savons que le propriétaire de bateau moyen appartient davantage à la classe moyenne qu'à la classe de luxe. Il y a aussi les conséquences de la taxe sur le carbone, qui a augmenté de 23 % en avril et qui devrait quadrupler. Cette situation est un double coup dur pour votre industrie sur le plan de la politique fiscale.

Pourriez-vous nous parler un peu de ces deux taxes, puis de leur effet cumulatif et de leur incidence sur les emplois directs et indirects et, comme vous l'avez mentionné, de l'exode de l'achat de bateaux vers les États-Unis?

**M. Rick Layzell:** Formidable. Merci beaucoup de me poser la question.

Je l'aborderai sous deux angles — la taxe de luxe et la taxe sur le carbone, comme vous l'avez indiqué — et je parlerai brièvement de l'impact de ces taxes sur l'emploi.

Nous suivons l'évolution de la situation depuis l'entrée en vigueur de la taxe sur les produits de luxe — ou de la taxe famille, comme nous l'appelons, étant donné 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.

Nous avons vu que le secteur a déjà perdu plus d'une centaine d'emplois. Je crois que l'une des principales conséquences... Si vous me le permettez, je rappellerai que le directeur parlementaire du budget avait prévu que, pour le seul secteur de la navigation de plaisance, la taxe de luxe allait générer 52 millions de dollars en recettes entre le 1<sup>er</sup> septembre 2022 et le 1<sup>er</sup> septembre 2024. Or, en juin, l'Agence du revenu du Canada a déclaré que jusqu'à cette date — c'est-à-dire après 21 mois et 1 semaine d'application —, la taxe avait généré des recettes de 12 millions de dollars. Comme nous le savons maintenant, il n'y a pas de stocks de bateaux parce que les concessionnaires et l'industrie ont refusé de les faire venir au Canada, attendu que les consommateurs ont dit qu'ils ne paieraient pas cette taxe. Par conséquent, il n'est même pas possible que l'Agence du revenu du Canada ait pu percevoir plus que 2 ou 3 millions de dollars durant le temps qui restait à la période visée.

Les projections du directeur parlementaire du budget concernant les recettes de la taxe de luxe étaient très loin de la réalité, car l'industrie a déclaré qu'elle ne ferait pas venir de bateaux au Canada étant donné que les consommateurs ont dit qu'ils n'allaient pas payer cette taxe.

Ce que nous avons constaté, c'est un exode des achats de bateaux vers les États-Unis. Comme nous le savons, de nombreuses familles canadiennes possèdent des maisons en Floride et dans le Sud des États-Unis. Ce qu'elles ont laissé entendre à l'industrie, c'est qu'elles allaient tout simplement acheter un nouveau bateau en Floride et garder le leur ici. Autrement dit, elles laisseront leur vieux bateau au Canada et s'en serviront pour croiser sur les voies navigables canadiennes. Ces nouveaux bateaux achetés...

• (1610)

**M. Dan Muys:** Si vous le permettez, je vais vous interrompre parce qu'il ne me reste qu'une ou deux minutes et que j'aimerais me focaliser sur un autre sujet. Je sais que certains de mes collègues pourraient avoir des questions complémentaires à ce sujet.

Vous avez mentionné un certain nombre de problèmes avec Transports Canada, tels que la question des fusées éclairantes, le port obligatoire de vestes de sauvetage, les données d'immatriculation des embarcations et les espèces aquatiques envahissantes.

Je voulais juste vous donner l'occasion de nous en dire un peu plus sur chacun de ces sujets et sur les écueils que vous rencontrez lorsque vous traitez de ces questions avec Transports Canada.

Ensuite, vous pourrez peut-être faire une comparaison avec la façon dont les choses se passaient il y a cinq ou dix ans en ce qui a trait au fardeau réglementaire et à son augmentation, et parler des relations que vous entretenez avec Transports Canada lorsqu'il s'agit d'obtenir des renseignements sur ces questions.

**M. Rick Layzell:** Je vous remercie également de cette question.

Commençons par le port obligatoire des vêtements de flottaison individuels, ou VFI. Sur cette question, nous sommes à la table de négociations avec Transports Canada depuis plusieurs années. Ce que je trouve le plus difficile, c'est que l'enquête qui a été publiée avait pour but d'inciter les répondants à soutenir le port obligatoire. L'industrie est tout à fait prête à soutenir le port obligatoire sur les bateaux humains en mouvement pour les enfants de moins de 12 ans, sur les motomarines et pour les personnes qui se font remorquer. Toutefois, il y a d'autres circonstances où nous ne l'appuyons pas. Il y a un véritable changement de dynamique dans nos conversations et nos dialogues avec Transports Canada.

En ce qui concerne les fusées éclairantes, nous avons été extrêmement contrariés par le retrait du programme de recyclage de l'escadrille de plaisance. Nous l'avons vu. Je sais qu'une autre réunion est prévue dans le courant de la semaine avec John Gullick des Escadrilles canadiennes de plaisance. Il parlera du nombre de fusées éclairantes qui s'accumulent dans l'industrie.

La discussion sur ces données existe depuis longtemps, monsieur le député Muys. Transports Canada détient ces données. Si nous pouvions trouver un moyen de les obtenir, cela nous aiderait énormément à développer ce secteur dans lequel tant de familles canadiennes sont investies. Pour être clairs, nous ne voulons pas des données sur les consommateurs. Ce que nous voulons, ce sont les données sur les produits pour nous aider à développer cette industrie.

**M. Dan Muys:** Il y a eu beaucoup de moments de frustration dans vos relations avec Transports Canada au cours des deux dernières années.

**M. Rick Layzell:** Oui, énormément...

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

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

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

J'aimerais remercier tous les témoins qui sont là, aujourd'hui, pour un dossier qui me tient particulièrement à cœur. La circonscription que je représente contient 41 municipalités et des centaines de lacs. D'ailleurs, trois témoins de ma circonscription sont présents aujourd'hui, et j'aimerais les remercier de leur présence. Il s'agit des conseillers de Lac-Simon Chantal Crête et Jocelyn Martel, et du directeur du service d'urbanisme de la municipalité, Benjamin Furtado.

Monsieur Furtado, dans votre présentation, vous avez parlé des zones réservées et des restrictions de vitesse au centre des lacs. Pouvez-vous parler davantage des restrictions que vous avez le droit d'imposer conformément aux lois mises en place par le ministère des Transports portant sur les restrictions de vitesse le long des berges et l'amarrage?

**M. Benjamin Furtado:** Je ne suis pas sûr de comprendre votre question. Les restrictions que vous venez de mentionner sont celles que nous avons pu aller chercher il y a au moins une bonne dizaine d'années. Si je ne me trompe pas, on peut naviguer à 25 kilomètres à l'heure dans la zone de 70 m à partir des berges, et à 70 kilomètres à l'heure au centre du lac. Cela peut quand même causer...

**M. Stéphane Lauzon:** Je veux parler davantage du 25 kilomètres à l'heure. Comment avez-vous mis en place des mesures de surveillance de la vitesse? Vous avez mis des balises indiquant la limite permise. Comment intervenez-vous auprès des fautifs, ceux qui vont trop vite et qui peuvent endommager les berges?

**M. Benjamin Furtado:** Nous avons engagé une firme de sécurité privée pour surveiller nos lacs en période estivale, surtout dans les périodes achalandées. C'est un service que la municipalité paie. Même si la Sûreté du Québec l'offre aussi, vous comprendrez qu'elle ne peut pas être partout au Québec. Nous avons donc mandaté cette firme pour surveiller nos lacs en vertu des compétences que nous détenons en matière de restriction de la vitesse des embarcations.

• (1615)

**M. Stéphane Lauzon:** Madame Crête, j'ai une question un peu plus politique pour vous. Des plaintes arrivent d'un peu partout, des résidents ou autres. La Municipalité a fait des études environnementales sur la protection des eaux et les espèces envahissantes. Selon votre expérience à la Municipalité, avez-vous constaté une évolution dans ce domaine depuis un certain nombre d'années?

**Mme Chantal Crête:** Merci de votre question.

Depuis plusieurs années, l'achalandage au lac a changé. On a beaucoup plus de bateaux, et le type de bateaux qui navigue sur le lac a aussi évolué. Depuis plusieurs années, on voit davantage de bateaux à fort sillage et de surf sur sillage. On voit aussi de plus en plus de planches à pagaie. On vit donc des conflits d'usages.

Il y a des enfants qui se promènent en pédalo au bord de l'eau ou qui font de la planche à pagaie ou du petit kayak. Or, les bateaux à fort sillage ou les adeptes de surf sur sillage qui naviguent sur le lac font de grosses vagues et nous recevons plusieurs plaintes à cet égard. Des riverains nous disent qu'ils ne veulent plus laisser leurs enfants se baigner au bord de leur plage à cause des grosses vagues, car cela devient dangereux et problématique. Il y a aussi tous les problèmes que peuvent entraîner l'érosion des berges et les vagues surdimensionnées. Nous avons aussi beaucoup de plaintes de bris d'équipement, puisque des citoyens nous informent qu'à cause des grosses vagues, leur bateau se retrouve sur le quai ou se frotte contre lui, ce qui endommage la coque.

**M. Stéphane Lauzon:** Merci, madame Crête.

Madame Orjikh, j'imagine que tous les éléments du témoignage de Mme Crête s'appliquent généralement à votre coin de pays. Est-ce que c'est le cas, ou avez-vous des nuances que vous pouvez apporter au Comité?

**Mme Ariane Orjikh:** C'est très semblable. On a fait un inventaire des embarcations, on les a comptabilisées et classées par catégories. C'était mandaté par les municipalités riveraines et c'est exactement la même situation. On a constaté une augmentation des petites embarcations de type planche à pagaie et kayak. Il y a aussi une augmentation des embarcations de type bateau à fort sillage et motomarine.

Comme je disais tout à l'heure, nous avons fait un sondage auprès de plus de 600 utilisateurs du lac et on voit vraiment qu'il y a un problème de vagues qui incommode les autres usagers et qu'il y a des préoccupations liées à la sécurité. Parmi les répondants, 30 % ont dit qu'ils avaient eu peur pour leur sécurité en naviguant sur le lac à cause des autres utilisateurs. Donc ça se ressemble beaucoup et c'est une problématique qui s'est amplifiée après la pandémie.

**M. Stéphane Lauzon:** Dans les mesures particulières dont vous avez parlé, vous avez mentionné le changement et l'amélioration des normes nationales qui sont déjà en place. Nous avons entendu Mme Crête dire que des mesures ont été prises et que ça permettait aujourd'hui de faire certains changements. Pour vous, quelles sont précisément ces normes nationales qu'on doit changer?

**Mme Ariane Orjikh:** J'ai cité deux études. Une étude de l'Université du Québec à Montréal montre comment les vagues causent de l'érosion lorsqu'on pratique des sports générant des vagues surdimensionnées à moins de 300 mètres des berges. Il s'agit de se baser sur ce type d'étude pour imposer des normes. C'est ce que l'État du Vermont a fait. Il a établi des normes basées sur les études qui ont été réalisées au Québec. Ce sont des normes en lien avec les sports générant des vagues surdimensionnées. Il faut s'assurer que ces sports sont pratiqués plus loin des berges, dans des secteurs plus profonds.

Chez nous, au lac Memphrémagog, la profondeur maximale est de 107 mètres. Il y a donc manifestement des secteurs où ces sports causent vraiment moins de dommages. Le fait de pratiquer ce genre de sport au milieu des grands plans d'eau comme le nôtre ne soulève donc pas de problème, mais le risque se pose quand on les pratique dans des baies peu profondes.

**Le président:** Merci beaucoup.

Le prochain à prendre la parole est M. Barsalou-Duval, pour six minutes.

• (1620)

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

Je remercie aussi nos témoins qui sont présents aujourd'hui. C'est une étude qui me tient très à cœur.

J'ai entendu des témoins se plaindre du temps que ça prend pour arriver à mettre en place une réglementation dans leur municipalité, que ce soit à Lac-Simon ou au lac Memphrémagog. Chez nous, dans ma circonscription, nous avons commencé à travailler sur une réglementation en 2017, puis elle a fini par être mise en place en 2024. Ça a pris sept ans pour arriver à avoir un règlement répondant aux demandes des municipalités.

Madame Orjikh, trouvez-vous normal que le processus prenne autant de temps?

**Mme Ariane Orjikh:** Bien sûr que non. Nous avons des centaines de milliers de lacs au Canada. Si on doit passer par ce processus chaque fois qu'on veut mieux réglementer les pratiques sur nos lacs, ce sera interminable. Nous croyons qu'une réglementation nationale serait plus pratique. Ça éviterait que chacun, dans sa municipalité, pour son plan d'eau, repasse par le même processus.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Donc, vous croyez qu'il devrait y avoir une sorte de cadre national de base qui s'applique de façon large. Présentement, s'il n'y a pas de règlement qui est demandé par une ville ou par une municipalité, il n'y a pas de règlement, tout simplement. C'est l'anarchie et le far west. Il n'y a aucune règle à défaut d'une demande municipale.

**Mme Ariane Orjikh:** Exactement.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** En plus des types de demande qui existent en ce moment, y a-t-il des demandes que vous aimeriez pouvoir faire pour ce qui est d'outils qui pourraient être utiles dans certaines régions?

**Mme Ariane Orjikh:** Ce serait pour des outils permettant de faciliter le processus. Il s'agit de simplifier le processus de réglementation par les municipalités. L'outil existe, mais il est mal adapté. Il faut passer par une procédure très lourde et fastidieuse, qui implique notamment des consultations publiques.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je n'ai peut-être pas été assez clair lorsque j'ai posé ma question.

Des représentants de certaines villes m'ont dit qu'ils auraient aimé interdire l'ancrage dans certains secteurs. Toutefois, dans les annexes des outils auxquels ils pouvaient avoir recours, l'interdiction d'ancrage ne semblait pas faire partie des choses que les villes pouvaient demander.

Certains nous ont dit que, ce qui leur pose problème, ce n'est pas la vitesse des bateaux à certains endroits, si elle est nécessaire, mais bien la vague générée par cette vitesse. Or, on peut réglementer la vitesse, mais pas la vague. Trouvez-vous que ce genre de situation est cohérent? Vivez-vous des situations semblables à l'échelle locale?

**Mme Ariane Orjikh:** Il est certain qu'il est difficile de mesurer une vague. Je crois qu'il est préférable de réglementer, par exemple, des pratiques comme les sports générant des vagues surdimensionnées ou de la vitesse. Je pense donc qu'il faut se baser sur des études scientifiques pour réglementer en fonction des données existantes.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Les villes devraient-elles avoir à suivre un long processus réglementaire où on les mène un peu

parce que le fardeau de la preuve leur incombe, ou devrait-on plutôt faire confiance aux élus municipaux pour présenter les demandes et prendre des décisions?

**Mme Ariane Orjikh:** Comme je l'ai dit précédemment, je pense que des normes basées sur des données scientifiques pourraient être appliquées partout, sans même que les municipalités n'aient à suivre une procédure.

Par contre, il y a toujours des cas propres à certaines localités, qui n'ont rien à voir avec la profondeur ou la distance de la rive. Je pense, par exemple, à la présence d'un herbier aquatique. Selon moi, il faut vraiment faire confiance aux municipalités dans de tels cas. Dans le cas d'un herbier aquatique, la preuve à fournir par les municipalités n'a pas à être aussi importante que celle que Transports Canada leur demande. Par exemple, l'herbier se trouvant dans la baie Fitch est entouré de milieux humides. Or, il y a des herbiers partout. De plus, des études démontrent que de soulever les sédiments dans des endroits peu profonds endommage les plans d'eau. Il n'est donc pas nécessaire de refaire l'étude dans la baie Fitch, mais Transports Canada demande de prouver que, dans cette baie, les bateaux causent des problèmes dans ce secteur en particulier.

La procédure que les municipalités doivent suivre est donc trop lourde.

• (1625)

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci. On a parfois l'impression qu'il faut quasiment posséder une thèse de doctorat pour pouvoir mettre en place un règlement dans une petite municipalité, alors que les municipalités se retrouvent à faire tout le travail et que Transports Canada les laisse à elles-mêmes.

Puisqu'il me reste encore du temps, j'aimerais poser une question aux représentants de la Municipalité de Lac-Simon.

Vous avez réussi à mettre en place des restrictions. Des municipalités m'ont dit avoir été un peu prises par surprise, parce que, après avoir présenté leur demande, elles ont constaté que c'est elles qui devaient assumer les coûts pour l'ensemble des installations, des bouées, de la publication de la réglementation, de la sensibilisation, et ainsi de suite. Elles devaient aussi payer les gens recrutés pour faire appliquer la réglementation.

Aurait-il pu être pratique pour vous qu'il y ait un accompagnement financier pour ce genre de dépenses importantes?

**M. Benjamin Furtado:** Je suis désolé, mais je ne travaillais pas pour la municipalité à cette époque. Toutefois, nos élus municipaux nous disent qu'un accompagnement financier aurait été le bienvenu.

Aujourd'hui, si nous présentions une nouvelle demande de restrictions, nous souhaiterions avoir un accompagnement, parce que, comme vous pouvez le voir, ce n'est pas une tâche facile. De plus, nous ne savons pas s'il y a de nouvelles procédures depuis ce temps, car cette procédure a eu lieu il y a 15 ans environ et les choses ont peut-être changé depuis.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Furtado et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous accueillons maintenant M. Bachrach.

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

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

Je remercie nos témoins de leur présence et de l'intérêt qu'ils portent à cette étude.

Je vais commencer par poser quelques questions à Mme Orjikh.

Dans votre rapport, vous mentionnez la recommandation concernant la possibilité de mesurer la capacité qu'a le lac Memphrémagog d'accueillir des bateaux de plaisance. Je me pose des questions sur cette idée de capacité d'accueillir des bateaux de plaisance. Comment feriez-vous pour mesurer ce genre de choses ou pour estimer la capacité du lac à accueillir des bateaux?

[Français]

**Mme Ariane Orjikh:** C'est une bonne question. Plusieurs études ont été faites en vue de mesurer la capacité de support d'un plan d'eau. Par exemple, vu qu'on a augmenté de 25 % le nombre d'embarcations sur le lac Memphrémagog, est-ce qu'on peut augmenter ce pourcentage indéfiniment? Pourrait-il y avoir, un jour, une limite d'embarcations sur un plan d'eau, voire une limite par type d'embarcation? Si on en arrive à 5 000 embarcations de type bateau à fort sillage, un jour, ce sera trop.

Des scientifiques se sont penchés là-dessus en Europe et aux États-Unis. De notre côté, nous sommes fiers d'avoir trouvé une étudiante à la maîtrise qui va se pencher là-dessus l'an prochain et passera en revue tout ce qui existe comme études axées sur la capacité de support d'un plan d'eau par rapport à la navigation. J'ai aussi lu un peu là-dessus. Il peut y avoir une superficie par type d'embarcation. Par exemple, s'il faut tant de kilomètres carrés pour un type donné d'embarcation, cela donnera le nombre limite d'embarcations pour un plan d'eau.

[Traduction]

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

Je pense que cette notion de capacité repose sur l'idée que l'incidence sur l'environnement est fonction du nombre de bateaux. Je représente une vaste circonscription rurale qui compte de nombreux lacs. Sur la plupart de ces lacs, vous pouvez rester dans votre bateau pendant des heures et des heures, voire des jours, sans jamais voir un autre bateau. En ce qui concerne l'idée de normes nationales, je me demande si l'on pourrait tenir compte du fait que le Canada est très diversifié et qu'il y a de vastes régions de notre pays où il n'y aura jamais une densité de navigation de plaisance suffisante pour nécessiter des règlements comme ceux qui sont envisagés.

Comment pouvons-nous créer des normes nationales qui tiennent compte des différents contextes propres à notre pays?

[Français]

**Mme Ariane Orjikh:** En fait, qu'on soit dans n'importe quel plan d'eau, si une embarcation passe à moins de 300 mètres de la rive et génère des vagues surdimensionnées, cela va toujours causer de l'érosion. Comme le Vermont l'a fait, je crois qu'il serait beaucoup plus facile d'établir des normes nationales basées sur la science que de demander à chaque municipalité de mettre en place une réglementation et de fournir des preuves pour chacun de ses plans d'eau.

En fait, il y a la municipalité de Nominique qui a pris 7 ans à réglementer un de ses plans d'eau. Elle compte pratiquement 100 plans d'eau sur son territoire. Il a fallu 7 ans pour réglementer un seul plan d'eau. Certaines normes peuvent s'appliquer, peut-être pas pour la limite d'embarcations parce que, évidemment, cela dépend

du plan d'eau, mais pour la distance de la rive. Par exemple, en ce qui concerne la pratique des sports générant des vagues surdimensionnées ou la vitesse maximale à une certaine distance de la rive, cette distance serait la même dans n'importe quel plan d'eau, finalement.

• (1630)

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Si de telles normes étaient mises en place, quel ordre de gouvernement serait chargé de faire respecter ces normes et de financer les efforts en ce sens?

[Français]

**Mme Ariane Orjikh:** C'est une très bonne question.

Memphrémagog Conservation inc. est un organisme sans but lucratif qui ne relève d'aucun ordre de gouvernement, qu'il soit municipal, provincial ou fédéral. Dans le cas du Vermont, c'est l'État lui-même qui a décidé de s'en occuper. Est-ce que c'est la meilleure façon de faire? C'est une bonne question.

[Traduction]

**M. Taylor Bachrach:** Si j'ai posé cette question, c'est parce que je pensais à mes électeurs et au contexte canadien et au fait que les lacs situés à proximité de zones très peuplées sont souvent très fréquentés par les bateaux de plaisance, ce qui a des répercussions sur l'environnement, comme vous l'avez mentionné. Il y a de nombreuses lacs dans de nombreuses régions du pays qui ont une incidence moindre et qui subissent moins de pression, et le gouvernement fédéral les fréquente très peu.

Si le gouvernement fédéral était chargé de faire respecter des normes nationales, il le ferait surtout dans les régions très peuplées, dans les régions où il y a beaucoup de chalets ou dans les endroits où il y a beaucoup de bateaux de plaisance. La question qui se pose alors est la suivante: comment répartir les coûts engagés pour faire respecter ces normes de manière à ce que cela soit équitable pour l'ensemble des Canadiens?

Bien entendu, si c'est Transports Canada qui se charge de voir à l'application des règlements — lui qui est financé par les contribuables canadiens —, il sera difficile de parvenir à cette équité et à cette impartialité. Je tenais simplement à porter cela à votre attention.

La dernière question que je souhaite poser à Mme Orjikh est la suivante: croyez-vous que les provinces ont un rôle à jouer dans ce processus réglementaire, ou si les municipalités et le gouvernement fédéral sont les deux ordres de gouvernement qui devraient vraiment se préoccuper de ce problème dont vous avez parlé?

[Français]

**Mme Ariane Orjikh:** C'est une autre bonne question.

Le gouvernement du Québec pourrait-il se charger de cela? Les municipalités trouvent que la procédure est beaucoup trop difficile. C'est le défi, pour l'instant.

J'aurais envie de demander aux gens de la Municipalité de Lac-Simon de répondre à cette question. Préfèrent-ils que le gouvernement provincial soit responsable de cela? Si la procédure était simplifiée pour les municipalités et que ces dernières pouvaient facilement réglementer des normes scientifiques évidentes, elles préféreraient peut-être appliquer elles-mêmes la réglementation.

**Le président:** Malheureusement, le temps de parole de M. Bachrach est écoulé. Vous pourrez en dire davantage au prochain tour de questions.

[Traduction]

Monsieur Vis, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

**M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC):** Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adresseront aujourd'hui à M. Layzell.

À la fin de vos observations de tout à l'heure, vous avez mentionné que les rapports du directeur parlementaire du budget avaient considérablement sous-estimé l'impact global que la taxe de luxe allait avoir sur le secteur. Vous avez souligné que cela était dû au fait que les consommateurs canadiens n'achetaient pas de bateaux aux États-Unis, mais qu'ils allaient au sud de la frontière pour dépenser beaucoup d'argent sur de nouveaux produits. Est-ce exact?

**M. Rick Layzell:** Ce n'est pas tout à fait cela. Les consommateurs canadiens achètent des bateaux aux États-Unis. Ils n'en achètent pas lorsque ceux-ci sont visés par le régime de la taxe de luxe au Canada.

**M. Brad Vis:** L'une de mes grandes préoccupations concernant cette taxe sur les bateaux de plaisance c'est que les travailleurs qui gagnent leur vie en entretenant et en réparant les bateaux et en leur fournissant divers services risquent de voir s'éteindre la perspective de nouveaux clients parce que les achats de nouvelles embarcations ne se font pas au Canada. Cela vous préoccupe-t-il aussi?

• (1635)

**M. Rick Layzell:** Beaucoup... Nous avons cette même préoccupation pour les personnes qui transportent les bateaux, les nettoient, les préparent à l'achat, les remettent pour l'hiver et les entreposent, oui. Ce sont des emplois de cols bleus qui, nous le savons, ont déjà été perdus dans ce secteur.

**M. Brad Vis:** Avez-vous une idée du nombre d'emplois perdus depuis l'entrée en vigueur de cette taxe?

**M. Rick Layzell:** Nous avons mené une enquête au cours des 12 premiers mois de la mise en œuvre de la taxe. À l'époque, nous en avions plus de 100. Nous n'avons pas fait enquête en 2024. Il est certain que ce chiffre a augmenté.

**M. Brad Vis:** Est-ce que cela concerne uniquement l'Ontario ou si c'est pour l'ensemble du pays?

**M. Rick Layzell:** C'est à l'échelle du pays. Y sont représentées les entreprises qui ont produit un rapport, soit environ 200 entreprises.

**M. Brad Vis:** J'ai remarqué que la taxe exonère certains types de navires, notamment pour la pêche commerciale. Ce qui me préoccupe — et je viens d'une région du pays où beaucoup de gens viennent du monde entier pour pêcher —, c'est que la taxe n'exempte pas les bateaux utilisés pour le tourisme. Dans ma circonscription, il s'agirait du tourisme autochtone. Cela a-t-il eu une incidence sur le tourisme en Ontario et sur le type d'équipement utilisé par les exploitants d'entreprises touristiques et les propriétaires de petites entreprises?

**M. Rick Layzell:** Cela a assurément eu une incidence sur le type d'équipement. Ce qui se passe, c'est qu'à cause de la taxe, les exploitants ne mettent tout simplement pas à jour les bateaux qui croisent sur nos voies navigables. Donc oui, du point de vue du type d'équipement, il y a une incidence.

**M. Brad Vis:** Je vais bifurquer un instant du côté de la taxe sur le carbone.

Combien y a-t-il de fabricants de bateaux au Canada?

**M. Rick Layzell:** Je n'ai pas le chiffre exact. Il n'y a pas plus de 15 fabricants à grande échelle. Nous avons Princecraft au Québec, Stanley Boats en Ontario, Westwinn en Colombie-Britannique et un certain nombre sur l'île de Vancouver. Il n'y en a sûrement pas 20.

**M. Brad Vis:** Il n'y a qu'un petit nombre de fabricants au pays qui construisent des bateaux de plaisance qui seraient assujettis à cette taxe. Est-ce exact?

**M. Rick Layzell:** C'est exact. Nous estimons que 96 % des bateaux qui entrent au Canada viennent des États-Unis.

**M. Brad Vis:** Pourquoi croyez-vous que le gouvernement a pensé que c'était une bonne idée d'imposer cette taxe aux travailleurs et aux entreprises du Canada, alors que la base manufacturière du pays est déjà si modeste?

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Nous allons arrêter le chronomètre ici. Il vous reste une minute vingt.

Allez-y, madame Koutrakis.

**Mme Annie Koutrakis:** Je veux simplement dire, monsieur le président, que je m'interroge sur la pertinence de ce questionnaire, étant donné que l'étude que nous faisons aujourd'hui n'a rien à voir avec la taxe de luxe.

**M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC):** Allons, allons. Nous parlons de navigation de plaisance. La taxe s'applique à la navigation de plaisance. Cela ne pourrait pas être plus pertinent. Il est ridicule de soulever une telle chose.

Pouvons-nous, s'il vous plaît, revenir aux questions du député?

**Le président:** Je vais vous laisser continuer à poser vos questions, monsieur Vis.

**M. Brad Vis:** Avant cela, j'aimerais répondre au rappel au Règlement soulevé par Mme Koutrakis.

En fait, les mesures prises par le gouvernement...

**Le président:** Monsieur Vis, ce n'est pas un rappel au Règlement. Elle a fait son rappel au Règlement. J'ai tranché. La parole est à vous. Il vous reste une minute vingt.

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

Eh bien, en réponse à cette question, pourquoi le gouvernement imposerait-il une taxe aussi punitive à un si petit nombre de fabricants de bateaux au Canada?

**M. Rick Layzell:** J'aimerais vraiment pouvoir répondre à cette question.

Ce que je peux vous dire, c'est que l'industrie s'est rendue à Ottawa à plusieurs reprises pour faire des représentations et expliquer les projections et les prévisions. Malheureusement, nos prévisions se réalisent. Ottawa a choisi de ne pas écouter.

**M. Brad Vis:** C'est une honte.

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

Nous allons maintenant passer à M. Iacono.

Monsieur Iacono, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie tous les témoins.

Madame Crête, messieurs Martel et Furtado, comment la Municipalité de Lac-Simon sensibilise-t-elle les plaisanciers à la protection de l'environnement? Sur quoi vous basez-vous? En particulier, sur quelles études universitaires vous basez-vous? Pouvez-vous nous en parler?

**M. Benjamin Furtado:** Pour la sensibilisation, nous avons un règlement, mais aussi des dépliants d'information, une infolettre et une page Internet, qui est très visible et très bien faite. Nous remettons des dépliants aux usagers qui arrivent au débarcadère pour utiliser la rampe d'accès, pour qu'ils aient toute l'information nécessaire pour être sensibilisés et pour qu'ils connaissent les règlements applicables.

Même si nous n'avons pas vraiment le droit d'interdire la pratique de sports nautiques, nous proposons au moins des secteurs où les pratiquer. Comme je l'ai mentionné tantôt, nous avons aussi mandaté une firme privée de sécurité pour faire des patrouilles nautiques. Elle fait de la sensibilisation et fait respecter le peu de règlements que la Municipalité est en droit de faire respecter. Je pense que la Municipalité est très proactive, pour l'instant, là-dessus.

Nous nous basons sur une politique provinciale sur la protection de l'environnement, surtout en ce qui concerne l'érosion des berges. Je suis sûr que nous pouvons trouver des études concernant la qualité de l'eau.

• (1640)

**M. Angelo Iacono:** Vous parlez de beaucoup de bonnes mesures, aux effets différents. Est-ce que vous pourriez déposer des documents au Comité au sujet de ce que vous êtes en train de nous expliquer?

**M. Benjamin Furtado:** Parlez-vous de la sensibilisation qu'on fait?

**M. Angelo Iacono:** Oui.

**M. Benjamin Furtado:** Oui, je pourrais vous envoyer de la documentation à ce sujet.

**M. Angelo Iacono:** À part engager une firme de sécurité, quelles autres démarches avez-vous entreprises pour voir à ce que les règlements soient respectés?

Où est-ce que l'impact est le plus touché?

**M. Benjamin Furtado:** Voulez-vous savoir quelle infraction est le plus souvent commise?

**M. Angelo Iacono:** Tout à l'heure, vos collègues ont parlé d'activités et de façons de se comporter au lac Simon qui vont à l'encontre des règlements. Quel processus est-ce que la Municipalité suit quand quelqu'un contrevient aux règlements?

**M. Benjamin Furtado:** Généralement, on identifie le plaisancier, notamment à l'aide des vignettes qu'on remet pour les embarcations. Puis, selon le cas, on lui envoie un constat d'infraction.

**M. Angelo Iacono:** Quel est l'impact négatif de ces règlements? Qu'est-ce que ça touche, exactement? De quelle façon l'impact nuit-il à l'environnement?

**M. Benjamin Furtado:** Comme nous l'avons expliqué tout à l'heure, il y a l'érosion des berges et la remise en suspension des sé-

diments dans l'eau. Comme je l'ai aussi expliqué, on doit composer avec un phénomène un peu spécial, où des gens s'ancrent dans des baies peu profondes, consomment ce qu'ils ont à consommer et font leurs besoins dans l'eau.

**M. Angelo Iacono:** J'ai une dernière question pour vous: comme mes collègues conservateurs l'ont suggéré tout à l'heure, est-ce que la taxe sur l'essence, ou taxe sur le carbone, a un effet sur les règlements?

**M. Benjamin Furtado:** Pas du tout.

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

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

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

Jusqu'à présent, nous avons parlé de l'encadrement de la navigation sur les lacs par les municipalités ou autres.

J'aimerais que les représentants de la Municipalité de Lac-Simon et du Memphrémagog Conservation me donnent leurs commentaires sur les prérequis quant à l'utilisation d'une embarcation. Si une personne veut obtenir son permis pour conduire un bateau, comment cela fonctionne-t-il? Pensez-vous que les méthodes pour obtenir ces permis sont adéquates, pour le moment?

**Mme Ariane Orjikh:** Il faut passer un examen en ligne pour obtenir son permis, mais je ne crois pas qu'il soit vraiment possible de l'échouer. Chaque année, nous engageons une patrouille de jeunes, et il n'est jamais arrivé qu'ils échouent à cet examen en ligne. Cela dit, l'examen pourrait comprendre des questions sur l'environnement des lacs. Présentement, il ne contient rien au sujet du fait qu'il faut se tenir loin des berges pour éviter leur érosion. On pourrait donc saisir l'occasion pour sensibiliser les plaisanciers à l'impact qu'ils ont sur l'environnement. C'est le commentaire que je voulais faire.

Pour naviguer sur le lac Memphrémagog, les riverains doivent avoir une vignette qui prouve qu'ils sont des résidents. Si on n'a pas cette vignette, on doit faire laver son embarcation avant de naviguer sur le lac, et ce, afin d'éviter de propager des espèces exotiques envahissantes. Cependant, un riverain qui a sa vignette peut naviguer sur le fleuve Saint-Laurent, sur le lac Champlain ou n'importe où et revenir sur le lac Memphrémagog sans avoir besoin de laver son embarcation de nouveau. Je précise que la vignette est valide pour toute la saison.

• (1645)

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

[Traduction]

Notre prochain intervenant est M. Bachrach.

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

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

Je vais poser une question à M. Layzell sur la réglementation des vêtements de flottaison individuels, ou VFI. Je n'aborde pas la question sous un angle particulier, si ce n'est que je suis curieux de savoir ce que disent les données jusqu'ici.

Je suis certain que M. Layzell connaît certaines des données relatives aux accidents de navigation de plaisance, et je me demande quelles seraient ses recommandations, sachant qu'il y a effectivement des personnes qui se noient lors d'accidents de navigation de plaisance. Faut-il se baser sur la taille de l'embarcation? Faut-il se baser sur le type de propulsion? Quelle est la recommandation jusqu'à présent? Je sais que vous recommandez la tenue d'une enquête assez longue basée sur l'application de la loi, mais je sais qu'il existe déjà des données à ce sujet. Que peuvent nous dire ces données?

**M. Rick Layzell:** Les données actuelles ne sont pas concluantes, en particulier en ce qui concerne la longueur des navires impliqués dans les incidents. C'est ce que nous avons communiqué à Transports Canada et à nos partenaires. Nous souhaitons connaître la taille des bateaux qui posent problème.

L'un des problèmes que nous avons constatés est que, généralement, lorsque les données sont présentées, il y a une ventilation pour les canoës et les kayaks, mais qu'ensuite, tous les bateaux à moteur impliqués dans un incident à l'échelle du Canada sont mis dans le même panier. C'est pourquoi nous nous sommes prononcés collectivement en faveur du port obligatoire pour les embarcations à propulsion humaine, car si l'on met ces deux catégories ensemble — les canoës et les kayaks —, les occurrences d'incident sont nettement plus élevées que pour les bateaux à moteur.

Ce que nous voulons, ce sont des solutions réfléchies qui permettront aux Canadiens de naviguer et de profiter de ce sport tout en étant correctement protégés. Nous pensons qu'une enquête appropriée et complète... À l'heure actuelle, la Police provinciale de l'Ontario a déclaré qu'elle voulait des limites de six mètres et moins. Nous voulons une enquête complète qui recueillera concrètement les données de la GRC, de la Garde côtière, de la Sûreté du Québec, de l'OPP, de la police de Toronto et d'autres organismes d'un peu partout au Canada, et qui répertoriera correctement la taille des bateaux impliqués dans les incidents. Nous pourrions alors prendre des décisions fondées sur des preuves.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Layzell.

Je ne sais pas si vous connaissez l'étude du Centre de recherche sur la prévention des noyades, réalisée en collaboration avec Transports Canada. Elle va de 2008 à 2017. Elle compile tous les décès liés à la navigation de plaisance par type de bateau. Elle distingue les bateaux de plus de cinq mètres de ceux de moins de cinq mètres. Je me demande si cinq mètres est un seuil logique pour l'analyse des données.

Votre fonction vous amène à travailler avec de très nombreux bateaux. S'agit-il d'un seuil commun pour distinguer les petits bateaux à moteur des grands bateaux à moteur?

**M. Rick Layzell:** Cela dépend de la personne à qui l'on s'adresse. Pour beaucoup, un bateau de cinq mètres est un petit bateau. Pour d'autres, un bateau de moins de neuf mètres est considéré comme un petit bateau.

Je suis plutôt familier avec cette étude. Certaines des données recueillies et présentées dans cette étude nous posent problème, et c'est pourquoi nous avons demandé le lancement d'une enquête plus complète auprès des forces de l'ordre.

Pour répondre à votre question, je répète que cinq mètres est le bon chiffre. Nous pensons qu'il faudrait tenir compte de la taille réelle des bateaux concernés, et pas seulement d'un seuil. Il y a une différence entre un bateau de trois mètres et un bateau de cinq

mètres. C'est ce dont nous parlons ici. Avec cinq mètres, c'est pratiquement 16 pieds. Il y a donc une très grande différence entre une embarcation de trois mètres et un bateau de cinq mètres. Nous cherchons à sécuriser ces données.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs.

En tant que grand navigateur, je rêve moi aussi d'un été sans fin.

**Des voix:** Oh, oh!

• (1650)

[Français]

**Le président:** Je veux remercier les témoins de notre première heure de réunion aujourd'hui de leur temps et de leur contribution.

[Traduction]

Chers collègues, je vais suspendre la séance pendant quelques minutes avant d'accueillir notre prochain groupe d'invités.

• (1650)

(Pause)

• (1655)

**Le président:** La séance reprend.

Nous allons maintenant entendre les déclarations préliminaires de nos témoins.

Mme Marie-France MacKinnon, directrice générale de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, est présente par vidéoconférence.

[Français]

De l'Organisme de bassin versant de la Yamaska, nous accueillons par vidéoconférence Mme Sonia Daoust, directrice générale.

[Traduction]

Nous avons également le plaisir d'accueillir M. Ron Bankes, qui représente le Port Rowan Harbour Committee. M. Bankes se joint à nous par vidéoconférence.

[Français]

Madame Daoust, comme vous ne pouvez rester avec nous que jusqu'à 17 h 15, je vous donne la parole. Vous avez cinq minutes pour faire votre présentation.

**Mme Sonia Daoust (directrice générale, Organisme de bassin versant de la Yamaska):** Merci beaucoup. Bonjour, tout le monde.

L'Organisme de bassin versant de la Yamaska a été mandaté par le Comité Yamaska, composé de certains maires de la circonscription de M. Simon-Pierre Savard-Tremblay, afin de réaliser une analyse documentaire sur les effets des bateaux à fort sillage et de la vitesse des embarcations motorisées sur l'érosion des rives et la remise en suspension des sédiments dans certains tronçons de la rivière Yamaska. Je vous présenterai aujourd'hui les conclusions de cette analyse, conclusions qui peuvent également s'appliquer à d'autres contextes.

Il y a quelques concepts à définir, dont celui de l'eutrophisation. Il s'agit du phénomène de vieillissement des cours d'eau, qui vieillissent comme les êtres humains, mais maintenant à un rythme beaucoup plus accéléré. C'est ce qui est inquiétant.

Ensuite, j'aimerais parler du mouvement et de l'effet des vagues, qu'on appelle le batillage. Lorsque les embarcations nautiques produisent des vagues, chacune d'entre elles possède de l'énergie cinétique de turbulence, et c'est ce qui pose problème ici. Plus une vague arrive rapidement sur la rive, plus son énergie se dissipe, non pas dans l'eau, mais bel et bien sur la rive.

Parlons maintenant des bateaux à fort sillage, qui sont conçus pour produire de grandes vagues de forme particulière à l'aide de leur système de ballast. Cela permet la pratique de certains sports nautiques tels que la planche de sillage et le surf sur sillage, dont vous avez déjà entendu parler dans d'autres témoignages.

Pour évaluer l'effet des vagues des bateaux, dont les bateaux à fort sillage, il faut être en mesure de démontrer qu'il y a une différence entre l'énergie d'une vague résultant du vent et des processus naturels et celle des vagues produites par les bateaux. Si l'énergie des vagues reçues sur la berge est plus élevée lorsqu'elles sont produites par des bateaux que lorsqu'il s'agit de vagues dites naturelles, il est raisonnable de croire que les rives et le fond des cours d'eau seront plus endommagés par les vagues des bateaux. Ensuite, il faut démontrer, évidemment, que cette différence d'énergie va avoir un effet marqué sur l'érosion et le brassage des sédiments.

De manière générale, le passage des bateaux circulant à une vitesse normale contribue peu à l'énergie des vagues en comparaison du vent. En revanche, les vagues générées par les bateaux à fort sillage ont un impact plus fort sur la rive. En effet, ces bateaux génèrent des vagues transférant davantage d'énergie à la rive que le vent, les embarcations à rames, les barques à fond plat, les moteurs de pêche à la traîne ou encore les bateaux à grande vitesse. On parle d'une énergie de quatre à douze fois plus élevée, selon les études qui sont consultées. Il est donc raisonnable d'affirmer que le passage régulier de bateaux à fort sillage accélère l'érosion de la rive.

Certaines de ces mêmes études vont également démontrer une corrélation positive entre la turbidité et le phosphore en suspension. Cela démontre que l'augmentation de l'énergie des vagues générées par les bateaux peut entraîner une augmentation de la concentration en phosphore dans l'eau via l'effet de brassage des différents sédiments de fonds et la libération des nutriments, ce qui va évidemment accélérer l'eutrophisation.

À ces concepts, il faut ajouter la vitesse de navigation, qui est connue pour influencer la force de dégradation de la rive. Vous l'avez déjà entendu. Des études montrent une réduction significative de l'érosion des berges lorsque les bateaux circulent à basse vitesse, soit à 10 kilomètres à l'heure.

Dans le cadre de cette analyse documentaire, nous avons également recensé d'autres effets sur les écosystèmes liés au passage des bateaux à fort sillage. D'abord, il y a l'augmentation des risques d'invasion du plan d'eau par des espèces exotiques envahissantes. Vous avez entendu parler de l'importance du nettoyage des bateaux. Avec le système de ballast, on doit nettoyer l'intérieur du bateau et non seulement l'extérieur. Sinon, cela peut poser davantage de problèmes. Ensuite, il s'agit de la perturbation et de la dégradation des herbiers aquatiques et des habitats fauniques par les turbulences, ainsi que de la perturbation de la nidification des oiseaux, toujours liée au bruit et à l'impact des vagues.

Par conséquent, les bateaux à fort sillage ne peuvent pas circuler près de la rive. La distance nécessaire entre ceux-ci et la rive, selon les études consultées, varie entre 90 et 190 mètres. Étant donné que plusieurs des secteurs de la Yamaska, comme d'autres secteurs et

d'autres plans d'eau, n'ont pas la largeur requise pour ce type d'embarcation, notre recommandation est d'interdire ce type de bateau, et donc la pratique d'activités telles que la planche de sillage et le surf sur sillage, et de limiter la vitesse de circulation des embarcations à 10 kilomètres à l'heure.

• (1700)

Nous croyons qu'avec les nouvelles connaissances acquises et celles qui sont à venir, nous pouvons mieux encadrer les activités aquatiques et mieux partager nos cours d'eau.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Daoust. Vous avez fait votre allocution en cinq minutes pile. Nous aimons ça ici.

Je cède maintenant la parole à Mme Marie-France MacKinnon, pour cinq minutes.

**Mme Marie-France MacKinnon (directrice générale, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques):** Merci, monsieur le président.

Je remercie le Comité de son invitation.

[Traduction]

Bonjour à tous, je m'appelle Marie-France MacKinnon, et je suis la directrice générale de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques.

En tant que principale association représentant l'industrie de la navigation de plaisance dans notre pays, nous comptons plus de 80 sociétés membres, dont des fabricants de bateaux et de moteurs renommés, des fournisseurs d'accessoires marins, et des organisations de services.

Le secteur de la navigation de plaisance constitue un moteur essentiel pour l'économie canadienne, puisqu'il fournit plus de 80 000 emplois dans tout le pays, et notamment au sein des zones rurales, où ce type d'emplois servent souvent à revitaliser les économies locales.

[Français]

Notre industrie contribue à hauteur de plus de 9,2 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada et génère 4,6 milliards de dollars de recettes fiscales pour les gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral.

[Traduction]

Cependant, il faut garder à l'esprit que cette réussite économique repose sur un principe fondamental: le droit des Canadiens à accéder aux voies navigables partout au pays.

[Français]

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques encourage les processus consultatifs qui impliquent activement les organisations de navigation de plaisance nationales, régionales et locales. Cette participation est essentielle pour s'assurer que les voix des plaisanciers sont entendues et prises en compte lorsque des réglementations sont proposées.

[Traduction]

Nous pensons qu'il est essentiel d'éviter toute réglementation inutile en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, et de rechercher des solutions non réglementaires et consensuelles aux problèmes locaux. Nous ne pouvons pas créer des obstacles à l'accès à nos lacs, à nos belles rivières et à nos zones côtières, auxquels tous les Canadiens ont le droit d'accéder. En ce qui concerne les changements réglementaires à venir décrits dans la Gazette du Canada, nous demandons la mise en place d'un processus de consultation formel lorsque les autorités locales demandent des restrictions à la navigation sur l'une de leurs voies d'eau. Nous sommes convaincus que nous pouvons trouver des solutions pratiques et non réglementaires aux problèmes locaux si tous les partenaires acceptent de collaborer: les gouvernements fédéral et provinciaux, les représentants de l'industrie, les communautés locales, et les plaisanciers. C'est grâce à la collaboration et au consensus communautaire que nous pouvons améliorer la sécurité et le plaisir sur l'ensemble des voies navigables, sans crouler sous la paperasserie et les restrictions inutiles.

Nous avons également besoin d'investissements importants pour moderniser les infrastructures de plein air du Canada afin de rendre la navigation de plaisance plus accessible. La modernisation de nos marinas, rampes de mise à l'eau et points d'accès publics vieillissants est essentielle pour améliorer la sécurité, promouvoir les loisirs de plein air et stimuler le tourisme.

[Français]

Ces améliorations offrent une meilleure expérience aux plaisanciers, encouragent la communauté et la gestion de l'environnement, et inspirent une appréciation durable de nos ressources naturelles au bénéfice des générations futures.

• (1705)

[Traduction]

Enfin, je voudrais profiter de l'occasion pour aborder une question cruciale pour notre industrie, la taxe de luxe, dont vous avez entendu parler. Cette taxe a gravement affecté l'industrie canadienne de la navigation de plaisance, entraînant une baisse cruciale des ventes de bateaux de plaisance de plus de 250 000 \$. Soyons clairs. Ce ralentissement menace les emplois, les moyens de subsistance du secteur et les Canadiens qui travaillent dur et qui sont fiers de fabriquer des produits canadiens.

[Français]

La Loi sur la taxe sur certains biens de luxe doit être modifiée, afin que les bateaux de plaisance ne soient plus soumis à cette taxe injuste.

[Traduction]

L'imposition d'une telle taxe aura pour effet de réduire considérablement le chiffre d'affaires des entreprises concernées, de même qu'une perte de recettes fiscales pour le gouvernement. Les données de l'ARC pour la période allant de septembre 2022 à juin 2024 font état d'une collecte totale de 12 millions de dollars. C'est donc 40 millions de dollars de moins que les prévisions du DPB. En conséquence, les gens achètent des bateaux aux États-Unis et non au Canada. Nous perdons également des recettes touristiques essentielles, en particulier en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. Il ne s'agit pas d'une taxe sur les bateaux de luxe et les plus riches du Canada. C'est plutôt une taxe sur la classe moyenne et sur les emplois canadiens qui dépendent de ce secteur. C'est une taxe

sur les petites entreprises, les communautés rurales et les économies locales partout au pays.

[Français]

Je vous remercie de l'invitation. Nous voulons travailler ensemble pour nous assurer que tous les Canadiens peuvent accéder à leurs voies navigables et créer avec leur famille des souvenirs sur nos magnifiques plans d'eau. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, madame MacKinnon.

[Traduction]

Monsieur Bankes, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour vos remarques préliminaires.

**M. Ron Bankes (Port Rowan Harbour Committee):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je m'appelle Ron Bankes. Je vis à Port Rowan, en Ontario, et j'y exploite mon entreprise depuis 37 ans. Lorsque j'exploitais mon entreprise de construction et de restauration de bateaux, j'utilisais fréquemment la marina du port de Port Rowan.

Je représente aujourd'hui le Port Rowan Harbour Committee. Il s'agit d'un comité bénévole dont l'objectif est de collaborer avec le comté de Norfolk pour assurer la préservation et l'amélioration de la marina du port de Port Rowan en tant que ressource publique accessible, durable et magnifique pour le plaisir et le bien-être de la communauté et des visiteurs.

Il s'agit d'une propriété unique au bord de l'eau à Norfolk qui offre un accès complet au public tout en conservant les aspects commerciaux et culturels de ses activités, comme c'est le cas depuis de nombreuses générations. Le parc du port est utilisé par le public pour la célébration de trois jours de la Bayfest, les marchés de producteurs à l'automne tous les vendredis après-midi, les services de prière le dimanche matin de mai à septembre et les concerts occasionnels dans le parc.

Le comté de Norfolk a rédigé un rapport détaillé décrivant les mesures à prendre pour assurer le fonctionnement du port au cours des prochaines années. Le plus important est le dragage du port afin que les plaisanciers puissent accéder à la marina en toute sécurité. L'amélioration de la rampe de mise à l'eau et de l'accueil des bateaux de passage attirerait davantage de plaisanciers dans le port, et nous reconnaissons l'importance du port de plaisance pour Port Rowan et l'ensemble du comté de Norfolk.

En bref, l'intérêt, les suggestions et la volonté de groupes de bénévoles tels que le Lions Club et d'autres de réaliser ces objectifs ne manquent pas; seul le financement des projets d'infrastructure fait défaut.

Nous soutenons Norfolk dans tous les aspects de la collecte de fonds et nous offrons toute l'assistance possible à ce comité lors de l'élaboration des politiques qui garantiront la propriété et l'accès du public tout en maintenant un fonctionnement sûr de cette ressource précieuse pour de nombreuses générations à venir.

Voilà donc un résumé de l'historique de Port Rowan et de sa situation actuelle.

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

Nous allons à présent entamer une série de questions, à commencer par M. Lawrence.

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

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

Mes questions s'adressent à Mme MacKinnon.

Madame MacKinnon, je voudrais vous parler un peu de ce qui s'est passé au cours des neuf dernières années et de l'impact que cela a eu sur votre secteur. Au cours de ces neuf dernières années, nous avons assisté à une augmentation exponentielle de la bureaucratie et de la fiscalité. Plus précisément, je parle de la taxe sur le carbone qui, bien entendu, risque d'augmenter le coût du carburant, ce qui représente une dépense importante pour les propriétaires de bateaux de plaisance. Nous avons également vu, bien sûr, comme vous l'avez mentionné, la taxe sur les bateaux de luxe.

Votre secteur est responsable de la création de milliers d'emplois. La navigation de plaisance représente des milliards de dollars pour notre économie. Pourriez-vous nous parler un peu de la manière dont la taxe sur le carbone, la taxe sur les bateaux de luxe, et la multiplication des formalités administratives ont affecté votre secteur?

**Mme Marie-France MacKinnon:** La taxe sur les bateaux de luxe en est un excellent exemple. Il ne s'agit pas seulement d'une taxe sur les bateaux; c'est une taxe sur les emplois que nous voyons dans tout le pays. Ce qui semble se perdre dans tout cela, c'est l'impact plus large, au-delà des bateaux de plaisance. Il ne s'agit pas seulement de notre secteur; pensez à une marina et à tout ce qui l'entoure, avec le tourisme des personnes qui viennent naviguer dans des zones spécifiques. L'impact touristique est énorme.

M. Layzell a parlé tout à l'heure des emplois perdus, mais c'est spécifique à notre industrie. Quand on pense aux restaurants locaux, aux marinas, aux magasins et à tout ce qui s'y rapporte, toutes ces taxes compilées représentent une charge énorme pour nos entreprises.

Il ne reste qu'une poignée de fabricants dans notre pays parce qu'il est parfois beaucoup plus logique pour les fabricants d'aller au sud de la frontière. C'est de la même manière que les propriétaires de bateaux cherchent aujourd'hui à acheter au sud de la frontière en raison de la charge fiscale qui pèse sur eux au Canada.

Le poids de tous ces coûts supplémentaires sur nos entreprises et nos fabricants qui essaient d'exporter des bateaux vers d'autres marchés est énorme. Avec la taxe supplémentaire sur les propriétaires de bateaux de plaisance, si vous possédez un bateau, c'est une chose de devoir composer avec une taxe sur le carbone et une taxe sur les bateaux de luxe, mais il y a des régions où il vous en coûte 350 \$ pour lever l'ancre pendant une seule journée afin d'emmener votre enfant pêcher. C'est déraisonnable. Les Canadiens devraient avoir accès à toutes les voies navigables sans qu'il semble y avoir une privatisation de certaines zones.

Toutes ces taxes constituent un fardeau pour les fabricants et les entreprises qui tentent de développer leurs activités économiques au Canada.

• (1710)

**M. Philip Lawrence:** Je vous remercie, madame MacKinnon.

Je vais me pencher sur quelques questions que vous avez soulevées.

Je commencerai par la taxe sur le carbone. Le quadruplement de cette taxe risque d'augmenter de manière considérable le coût du

carburant utilisé par les propriétaires de bateaux. Je tiens à souligner que 60 % des propriétaires de bateaux gagnent moins de 100 000 \$ par année. Il ne s'agit donc pas de soi-disant ultra-riches, mais bien de membres de la classe moyenne.

Ma question est donc la suivante: le quadruplement de la taxe sur le carbone risque-t-elle d'aider votre industrie, ou de lui nuire?

**Mme Marie-France MacKinnon:** Cela nuirait à l'industrie. En fait, toute taxe supplémentaire nuit à l'industrie.

Comme vous l'avez si bien dit, la plupart des propriétaires de bateaux ne sont pas des propriétaires de yachts. Ce sont des Canadiens de la classe moyenne qui possèdent simplement un bateau et qui emmènent leur enfant à la pêche ou leur ponton sur l'eau avec leur famille le week-end.

Avec l'essence et tout ce qui est imposé aux Canadiens en ce moment, il est de plus en plus difficile pour eux de profiter de nos magnifiques lacs et rivières. Nous le constatons dans la baisse des ventes. Les ventes ont été excellentes pendant la pandémie, lorsque notre industrie a sauvé de nombreux Canadiens, parce que c'était la première chose à faire pour sortir et profiter de la nature.

Toutes ces charges fiscales supplémentaires finissent par peser lourd sur notre secteur. De nombreux emplois sont en jeu, et beaucoup de fabricants et de petites entreprises sont affectés.

**M. Philip Lawrence:** Nous avons entendu les deux points de vue concernant la taxe sur le carbone et la taxe sur les bateaux de luxe, à savoir qu'elles s'appliquent aux travailleurs et à l'industrie canadienne. Elle affectera la classe moyenne, c'est-à-dire les travailleurs qui construisent ces bateaux dans les usines, et les parents qui désirent emmener leur fille ou leur fils à la pêche.

Quant aux fameux propriétaires de yachts, ils ont la possibilité de s'en tirer en déménageant aux États-Unis.

J'ai une autre question: un citoyen canadien qui s'achète un bateau aux États-Unis sera-t-il tenu de s'acquitter de la taxe sur les bateaux de luxe, ainsi que de la taxe sur le carbone?

**Mme Marie-France MacKinnon:** Ils laissent simplement leur bateau dans un port américain. Si vous décidez d'acheter un yacht ou un bateau de plus de 250 000 \$ et que vous décidez de l'acheter en Floride, pour l'argent que vous économisez sur la taxe sur les bateaux de luxe, vous pouvez souvent prendre l'avion pour la Floride ou y aller en voiture. Vous pouvez donc constater que les gens s'adaptent à ces nouvelles taxes, et prennent des décisions importantes en conséquence.

Je parlais à un concessionnaire du Québec qui m'a dit qu'il avait l'habitude de faire 70 % de ses ventes au Québec et 30 % de l'autre côté de la frontière. Aujourd'hui, la situation s'est inversée: il réalise 70 % de ses ventes de l'autre côté de la frontière, et seulement 30 % au Québec.

À quoi cela sert-il? Cela permet aux Canadiens et aux Québécois de traverser la frontière et de découvrir d'autres régions magnifiques des États du Nord où l'on peut faire de la navigation de plaisance. Nous sommes donc en train de perdre notre avantage concurrentiel en matière de tourisme.

**M. Philip Lawrence:** Il s'agit d'une taxe qui nuit aux familles canadiennes, et qui affecte particulièrement les Québécois.

**Mme Marie-France MacKinnon:** Tout à fait.

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

• (1715)

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour six minutes.

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

Madame MacKinnon, je suis intéressé par ce que vous avez dit en parlant de chiffres. Vous dites par exemple qu'on incite les gens à aller acheter un bateau en Floride. Lorsqu'un acheteur va chercher son bateau en Floride au coût de 250 000 \$, il doit payer une taxe de luxe de 10 %, soit 25 000 \$. Vous dites qu'il est plus rentable d'aller aux États-Unis pour l'acheter. Toutefois, lorsqu'on traverse la frontière pour entrer au Canada, il faut payer les droits de douane sur la valeur exacte du bateau acheté en Floride. Tenez-vous compte de ces chiffres voulant qu'il faille repayer la taxe d'une autre façon avant d'apporter le bateau au Canada?

**Mme Marie-France MacKinnon:** Je vous dirais que ceux qui achètent des bateaux en Floride le laissent sur place. Le problème n'est pas uniquement le fait qu'ils l'achètent et le ramènent au Canada. Le problème, c'est qu'ils décident simplement de laisser le bateau aux États-Unis, parce que, pour eux, il est plus logique de le laisser là-bas que de l'apporter au Canada et de devoir payer les taxes.

**M. Stéphane Lauzon:** Madame MacKinnon, nous avons des plaisanciers canadiens sur les rivières. Dans ma circonscription, il y en a qui naviguent sur la rivière des Outaouais. Au Fairmont Le Château Montebello, il y a des bateaux de 400 000 \$ ou de 500 000 \$. Ces gens ne laissent pas leur bateau en Floride parce qu'ils auraient 25 000 \$ de taxes à payer sinon. Ce n'est pas logique. Ma circonscription, Argenteuil—La Petite-Nation, compte 41 municipalités et, dans chacune d'elles, il y a des propriétaires de bateaux. Cela dit, je n'ai pas besoin de vous questionner à ce sujet.

Madame Daoust, en ce qui concerne l'Organisme de bassin versant de la Yamaska, j'aimerais savoir quelle est votre collaboration avec les municipalités. Je suppose, car je ne connais pas trop votre territoire, que vous avez plusieurs municipalités qui sont situées dans le bassin versant de la Yamaska. Quelle est votre collaboration? Comment travaillez-vous avec les municipalités en tant qu'organisme et pour donner de l'information?

**Mme Sonia Daoust:** En fait, c'est un petit peu plus complexe. Je vais devoir vous parler de notre financement.

Nous sommes financés en partie par le gouvernement du Québec pour mener des tables de concertation. À partir des tables de concertation, nous dressons un plan directeur de l'eau. Notre mandat est de faire travailler les différents acteurs de l'eau du territoire pour gérer de façon pérenne cette fameuse ressource en eau.

Deuxièmement, à travers tout cela, nous recevons des demandes, notamment du Comité Yamaska. Nous travaillons sur un projet à la fois, et ce, grâce à des subventions. Nous ne travaillons pas gratuitement et nous n'offrons pas de services gratuitement, malheureusement. Quand nous collaborons avec les gens, ils doivent payer pour obtenir nos services.

Nous avons une très bonne collaboration avec les municipalités, ainsi qu'avec les municipalités régionales de comtés de l'ensemble du territoire. Nous pouvons jouer un rôle de conseiller. Nous pouvons aussi jouer un rôle de coordonnateur et nous pouvons travailler sur différents projets, notamment des projets de caractérisation de milieux urbains, et sur différentes études. Nous pouvons

aussi offrir nos services à titre d'experts lorsque nous sommes sollicités.

Évidemment, nous aimerions que notre mandat puisse être élargi. Je sais que cela ne relève pas de vous, mais nous aimerions que notre mandat soit élargi de manière à collaborer de façon plus importante à tout ce qui va toucher les cours d'eau et l'environnement.

**M. Stéphane Lauzon:** À titre d'information et au bénéfice de ce comité, un financement fédéral a été accordé pour améliorer la santé du lac Massawippi. Un comité de gestion de crise a été créé afin d'évaluer les effets environnementaux sur le lac. Ce financement provient, entre autres, de Pêches et Océans Canada et de la Régie du parc régional Massawippi. Il s'agit d'une belle collaboration, et celle-ci est en cours depuis 2021.

Je veux revenir sur un point. Je veux parler des embarcations qui produisent de grosses vagues. Vous avez utilisé un terme qui était nouveau pour moi. Quand vous avez parlé de ces embarcations, vous avez parlé de bateaux à fort sillage, et aussi de bateaux à grande vitesse.

Plusieurs témoins et vous-même avez beaucoup parlé de la hauteur des vagues qui ont un impact environnemental sur les berges. Toutefois, vous nous avez peu parlé des changements climatiques responsables des températures ou des vents excessifs que nous avons aujourd'hui et que nous n'avions pas auparavant, et de leur effet sur les vagues.

Prenez-vous en considération les changements climatiques dans vos études?

**Mme Sonia Daoust:** En fait, il faut faire la différence entre les bateaux à fort sillage et les bateaux à grande vitesse.

Pour notre part, nous avons passé en revue tout ce qui a été publié sur les bateaux à fort sillage et les bateaux à grande vitesse. Pour ce qui est des bateaux à grande vitesse, nous n'avons pas trouvé d'étude indiquant qu'il y avait des répercussions. De plus, nous nous sommes bornés à faire cette revue de ce qui avait été publié, sans faire d'étude ni d'analyse. Je vous donne les conclusions d'études faites par d'autres personnes.

Voilà pourquoi, malheureusement, je ne peux pas...

• (1720)

**M. Stéphane Lauzon:** Dans les conclusions de vos études et dans votre revue, avez-vous pris en considération les changements climatiques?

**Mme Sonia Daoust:** Je ne saurais vous le dire. On m'a dit que les auteurs de certaines des études vers lesquelles nous avions dirigé les gens seraient invités comme témoins. Malheureusement, je vais devoir m'en tenir à ma réponse. Je ne peux pas vous répondre là-dessus, parce qu'il faudrait mesurer la force du vent dans le temps. Pour ma part, je ne connais pas d'étude à ce sujet, pour l'instant.

**M. Stéphane Lauzon:** Dans toutes vos lectures, vous avez beaucoup consulté les municipalités, les plaisanciers et les propriétaires de gros bateaux. Combien d'entre eux vous ont parlé de l'incidence du prix de l'essence qu'ils mettent dans leurs bateaux, qu'il s'agisse de petits bateaux, de bateaux moyens ou de bateaux de 250 000 \$ et plus?

**Mme Sonia Daoust:** Encore une fois, je vous remercie de votre question, mais je ne peux vous répondre, puisque nous nous sommes limités à consulter ce qui avait été publié.

Nous n'avons pas consulté les gens sur le terrain. Nous avons vraiment consulté plusieurs études, dont la liste tient sur deux pages, sur ce qui existe présentement au sujet de la navigation.

**M. Stéphane Lauzon:** En terminant, est-il possible de déposer ces documents d'études auprès du Comité pour que nous puissions les annexer à nos dossiers dans le cadre de notre étude?

**Mme Sonia Daoust:** Je vais demander au Comité Yamaska, auquel nous avons remis notre résumé. Si nous pouvons le faire, je remettrai les documents par l'entremise de votre collègue M. Simon-Pierre Savard-Tremblay. Nous le ferons avec plaisir.

**M. Stéphane Lauzon:** Merci beaucoup, madame Daoust. Je vous remercie de votre temps.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Daoust et monsieur Lauzon.

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

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

Madame Daoust, je sais que vous devez quitter la réunion sous peu. Vous avez terminé votre présentation en mentionnant que vous demandez de limiter la vitesse maximum à 10 kilomètres l'heure sur votre cours d'eau et d'y interdire la pratique d'activités de type surf sur sillage. Si je comprends bien, ce sont les recommandations que vous ou le Comité Yamaska allez déposer éventuellement.

Par ailleurs, comment trouvez-vous le processus réglementaire? Croyez-vous qu'il devrait y avoir des ajustements, ou est-il parfaitement convenable de la façon dont il fonctionne? Je pose la question parce que nous avons eu d'autres témoins qui en ont déjà parlé.

**Mme Sonia Daoust:** De notre côté, nous avons remis au Comité Yamaska une analyse documentaire.

Je suis désolée, mais j'ai oublié le début de votre question. Voulez-vous me le rappeler?

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Si je comprends bien, ce n'est pas vous qui êtes responsable du processus réglementaire. Vous avez simplement remis une analyse documentaire au Comité Yamaska, et c'est ce dernier qui s'en occupe. Est-ce exact?

**Mme Sonia Daoust:** C'est exact.

De plus, nous avons parlé de l'interdiction de pratique de certaines activités. Pour nous, le cadre est très précis et concerne certains endroits de la rivière Yamaska, qui fait 160 kilomètres de longueur. On parle principalement des secteurs de Saint-Césaire, de Saint-Damase, de Saint-Pie et de Saint-Hyacinthe, dans lesquels la rivière est beaucoup plus étroite.

Dans le même esprit que les propos des autres témoins, nous avons donc formulé notre recommandation en tenant compte de la largeur de la rivière et de la proximité des berges. Évidemment, lorsque la largeur est plus grande, les bateaux à fort sillage pourraient naviguer, mais dans d'autres endroits.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Vous nous avez beaucoup parlé de bateaux à fort sillage, mais y a-t-il d'autres types d'embarcation qui feraient l'objet de restrictions? Y a-t-il des éléments de votre analyse documentaire qui mériteraient d'être portés à la connaissance du Comité ou n'était-il question que des bateaux à fort sillage?

**Mme Sonia Daoust:** Notre recommandation concernait principalement les bateaux à fort sillage.

Cependant, compte tenu de la largeur du cours d'eau, on retient que la vitesse de circulation des bateaux a bel et bien un effet dé-

pendant de la force des vagues, donc de leur énergie cinétique, comme je le disais. Au fond, plus la vague met du temps à atteindre la berge, moins elle a de force. Plus elle arrive rapidement sur la berge, plus elle a un effet sur l'érosion et sur les différents habitats.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

Madame MacKinnon, je ne sais pas si vous avez écouté les témoins qui vous ont précédée, mais je présume que c'est le cas. C'est ce que les témoins font souvent.

Mme Daoust a aussi parlé des bateaux à fort sillage. J'ai l'impression que ce type de bateau revient beaucoup dans les commentaires jusqu'à présent. Du côté de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, est-on conscient de l'effet que peuvent avoir ces types de produits sur les berges? Existe-t-il une volonté de trouver des façons de réduire cet impact?

• (1725)

**Mme Marie-France MacKinnon:** Absolument. Je pense que nous sommes tous conscients de cet effet. Dans les médias, on entend bien sûr parler de certaines plaintes.

Cependant, il existe des lacunes du côté de l'éducation, mais aussi de la consultation avec l'industrie et de partenariats entre les municipalités et l'industrie. Il existe des associations nautiques provinciales. Au Québec, par exemple, Nautisme Québec propose beaucoup de moyens de sensibiliser les propriétaires de bateaux. Nous voulons participer aux initiatives d'éducation et collaborer avec les municipalités et l'industrie pour trouver des solutions, tant du côté des manufacturiers que de celui des usagers. En gros, c'est notre position.

On entend beaucoup de choses négatives sur le surf sur sillage. Je suis dans le domaine de l'industrie nautique depuis à peine un an et je constate, entre autres, un manque de consultation et de collaboration avec l'industrie. Au lieu de dénoncer ce qui ne fonctionne pas et de dire que certains types de bateaux produisent trop d'effets néfastes, il faudrait nous demander comment nous pourrions travailler ensemble. Si nous collaborons, je pense que nous arriverons à contenter un peu plus tout le monde et à faire un peu moins de vagues.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie de votre réponse.

Tout à l'heure, le représentant de la Boating Ontario Association, qui est aussi président de l'Association canadienne de l'industrie nautique, a déclaré ne pas pouvoir dire si un bateau de cinq mètres, ou 16 pieds, était considéré gros ou petit. À votre avis et selon vos connaissances, combien faut-il dépenser en essence pour passer une journée sur l'eau avec un tel bateau?

**Mme Marie-France MacKinnon:** Je ne pourrais pas le dire. Je n'ai absolument pas cette information.

Ça dépend du type de bateau, de l'endroit où on est au Canada et de ce qu'on fait de sa journée. Si on utilise une petite chaloupe pour aller pêcher avec son enfant au milieu d'un lac et que le moteur est éteint, on ne dépense pas autant d'essence que si on se promène sur la rivière ou si on est au Château Montebello. Certains plaisanciers ne font que jeter l'ancre et profiter d'une belle journée sur l'eau, alors que d'autres vont faire du surf sur sillage, pêcher ou simplement flâner sur un quai.

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

[Traduction]

Nous allons à présent passer à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, à vous la parole pour les six prochaines minutes, je vous prie.

**M. Taylor Bachrach:** La question de la taxe sur les bateaux de luxe m'intrigue.

Je prends au sérieux certaines critiques concernant les taxes de luxe en général. Je pense que c'est un bon point. Elles n'ont pas tendance à générer beaucoup de recettes. À mon avis, si nous voulons nous attaquer à des problèmes tels que l'inégalité des richesses, nous devrions obliger les riches à payer leurs impôts sur le revenu. Nous devrions les empêcher de dissimuler leur fortune dans d'autres pays. Si nous faisons cela, nous obtiendrions beaucoup plus de recettes que si nous les frappions pour l'achat de bateaux de luxe, d'avions et d'autres choses de ce genre.

Je pense que le commentaire qui a suscité l'étonnement de beaucoup d'entre nous, madame MacKinnon, est le fait que vous ayez indiqué que la taxe sur les produits de luxe frappe durement la classe moyenne. Mon collègue, M. Lawrence, a fait des commentaires allant dans le même sens. Je comprends ce que vous voulez dire, mais je m'interroge sur la définition que votre organisation donne de la « classe moyenne », et sur le niveau de revenu qu'elle englobe.

Pourriez-vous nous indiquer quels sont les revenus considérés comme faisant partie de la classe moyenne?

**Mme Marie-France MacKinnon:** La plupart des Canadiens qui possèdent un bateau gagnent moins de 100 000 \$. Bien que cette taxe sur les bateaux de luxe... Les 250 000 \$ et plus peuvent sembler beaucoup, mais ce bateau dure 25 à 30 ans pour une famille. On peut dire qu'un bateau a une certaine longévité. Si une personne gagne 100 000 \$, elle n'achètera pas un yacht. Un bateau de 250 000 \$ n'est pas non plus un yacht. Il peut s'agir d'un très beau ponton sur lequel vous emmenez votre famille. Tout dépend donc du type de bateau.

La classe moyenne est touchée, parce qu'il y a des gens qui travaillent sur les bateaux. Il y a les gens de la marina. Il y a l'industrie des services. Il y a tout ce qui entoure le secteur du tourisme, où chaque communauté locale a des gens qui dépendent de l'industrie de la navigation de plaisance et de la saison de navigation, qui est très courte au Canada. Elle est déjà très courte. Il y a un impact sur ce secteur, à cause de la diminution de la durée de la saison de navigation de plaisance... Les ventes de bateaux diminuent de manière drastique à cause de cette taxe. Là encore, cela se répercute sur la chaîne d'approvisionnement. Il ne s'agit pas seulement des ventes de bateaux en tant que telles.

• (1730)

**M. Taylor Bachrach:** Bien sûr. Je comprends qu'il y a des Canadiens de la classe moyenne qui travaillent dans l'industrie de la navigation de plaisance. Je pense que c'est un bon argument.

La question portait précisément sur les personnes qui achètent des bateaux de plus de 250 000 \$. Je voudrais savoir si ces gens — ceux qui sont touchés par la taxe — sont des Canadiens de la classe moyenne. Je connais beaucoup de gens qui gagnent environ 100 000 \$. Ce n'est pas le salaire le plus élevé au Canada. Par contre, je ne connais personne qui achète des bateaux de 250 000 \$.

Si vous me le permettez, monsieur le président, l'organisation doit recueillir des données très détaillées sur les consommateurs. Je me demande combien de clients qui achètent des bateaux de 250 000 \$ gagnent moins de 100 000 \$.

**Mme Marie-France MacKinnon:** Je n'ai pas l'information en main, mais je ne manquerai pas de la transmettre au Comité.

**M. Taylor Bachrach:** Je vous en suis très reconnaissant.

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

Nous passons maintenant à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

**Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC):** Madame MacKinnon, vous parliez des gens qui achètent des bateaux de 250 000 \$.

Certains d'entre eux ne devraient-ils pas contracter un prêt ou une hypothèque, quitte à parfois refinancer leur propriété, pour ce faire?

**Mme Marie-France MacKinnon:** Oui. Cela dépend des circonstances du propriétaire du bateau.

**Mme Leslyn Lewis:** Ces gens n'ont pas nécessairement une somme de 250 000 \$ qui dort dans leur compte. Il s'agit parfois de bateaux qu'ils ont hérités de leurs parents.

N'est-ce pas le cas?

**Mme Marie-France MacKinnon:** Absolument. Ce peut être un héritage. On peut aussi acheter le bateau au moyen d'un financement à long terme. Il s'agit d'un bien qui dure très longtemps.

J'ai des enfants qui pratiquent des sports de compétition. Les paiements que j'effectue pour mon bateau seront avantageux lorsque mes enfants auront terminé de jouer au hockey de compétition, parce que le montant d'argent que je paie... Cela dépend de la famille et de ses champs d'intérêt. C'est là que certains veulent dépenser leur argent à la fin du mois ou pendant l'été. Chaque famille a des décisions à prendre, et la navigation de plaisance en fait partie. C'est l'une des nombreuses occasions pour les Canadiens de passer du temps en plein air.

**Mme Leslyn Lewis:** Bon nombre de ces familles passent parfois tout l'été sur le bateau au lieu de s'offrir des vacances de luxe. N'est-ce pas exact, là encore?

**Mme Marie-France MacKinnon:** C'est exact, et ce qui est merveilleux, comme je ne cesse de le répéter, ce sont les retombées touristiques qui en découlent. La famille qui reste sur place et qui va... Je vis à Ottawa, alors si je descends la rivière des Outaouais, je peux me rendre dans différentes municipalités et accoster dans diverses marinas pour dîner ou souper, et je reste dans la région.

Il y a d'excellentes possibilités. La navigation de plaisance a une incidence sur toutes les collectivités locales. Il y a différents facteurs, mais cela va bien au-delà de la navigation de plaisance et des moments passés sur l'eau. C'est en soi une activité formidable, mais il y a davantage en jeu que la navigation de plaisance et le fait d'être sur l'eau avec sa famille.

**Mme Leslyn Lewis:** C'est toute l'économie qui en profite, en effet.

Monsieur Bankes, j'ai une brève question à vous poser au sujet de Port Rowan Harbour. Vous avez mentionné le manque de financement pour les projets d'infrastructure. Est-il possible d'assurer la sécurité de votre port sans recourir à la privatisation?

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Bankes, mais votre micro est en sourdine. Puis-je vous demander d'activer votre micro et de recommencer votre réponse?

**M. Ron Bankes:** D'accord. Est-ce que c'est mieux?

**Le président:** C'est mieux. La parole est à vous, monsieur.

**M. Ron Bankes:** Très bien.

Oui, c'est possible. Le comté de Norfolk a réalisé une étude détaillée qui démontre qu'il peut l'exploiter, le garder ouvert au public et le financer au moyen des recettes perçues.

**Mme Leslyn Lewis:** Les exploitants de marinas vous disent-ils qu'ils doivent faire face à des coûts d'électricité, de services publics et d'exploitation plus élevés? Cela a-t-il quelque chose à voir avec la taxe sur le carbone?

**M. Ron Bankes:** Oui, tout le monde subit des coûts plus élevés et les refile aux utilisateurs. Je dois présumer qu'une partie de ce coût supplémentaire est attribuable à la taxe sur le carbone, car nous devons tous la payer pour le carburant et pour bien d'autres choses.

• (1735)

**Mme Leslyn Lewis:** Quelles sont certaines des contributions de la navigation de plaisance et des marinas à la collectivité locale de Norfolk?

**M. Ron Bankes:** La navigation de plaisance a une incidence énorme sur le tourisme. Les gens viennent à Port Rowan pour voir le port. Ils arrivent par bateau ou en voiture. Il y a d'énormes retombées touristiques pour les boutiques locales et les régions du comté de Norfolk.

**Mme Leslyn Lewis:** M. Layzell a parlé un peu du problème des fusées éclairantes. Avez-vous affaire à des fusées éclairantes péri-mères?

**M. Ron Bankes:** Oui. Presque tous les plaisanciers ont des fusées éclairantes sur leur bateau, et nous sommes tous rendus à un point où nous ne savons pas quoi en faire. Nous n'avons tout simplement pas de méthode d'élimination appropriée à ce stade-ci, puisque cette possibilité a été annulée.

Auparavant, nous pouvions les amener à l'escadrille de plaisance, qui avait les moyens de s'en débarrasser correctement, mais maintenant, nous n'avons plus aucun endroit où nous départir des fusées éclairantes.

**Mme Leslyn Lewis:** Pourquoi est-il si dangereux de vous en débarrasser vous-mêmes?

**M. Ron Bankes:** Je n'en suis pas vraiment certain, et il n'y a pas eu de lignes directrices sur la façon de nous en débarrasser nous-mêmes, pour autant que je sache.

**Mme Leslyn Lewis:** D'accord. Je vous remercie.

**M. Ron Bankes:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lewis.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

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

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, monsieur Bankes, je tiens à vous féliciter et à vous remercier. Il ne fait aucun doute que vous en avez plein les bras à exploiter une marina municipale. Je le sais, pour en avoir fait l'expérience dans mon ancienne vie — ou, devrais-je dire, dans une de mes anciennes vies. J'ai été propriétaire et exploitant d'une marina privée en Floride, puis, en tant que maire de la ville de Port Colborne pendant 14 ans, j'ai veillé au bon fonctionnement de la marina Sugarloaf — que vous connaissez très bien, j'en suis sûr, puisque c'est à côté de votre marina, sur le lac Érié. Encore une fois, je tiens à vous féliciter pour le travail que vous essayez d'accomplir, car je sais à quel point il est difficile, dans le secteur public, d'exploiter une marina avec les fonds limités que votre conseil municipal vous accorde.

Je suppose que mes questions porteront sur la différence entre le secteur public et le secteur privé et sur les façons dont nous pouvons vous aider, du côté public, et vous faire part des attentes en matière de capital et d'exploitation. Je sais que la marina de Norfolk, par exemple, est dotée de postes d'amarrage transitoires, mais elle dispose aussi de postes d'amarrage équipés de prises d'eau et d'électricité. Elle offre une gamme de services: mécaniciens sur place, levage, hivernage, pompage, ravitaillement en carburant, et j'en passe. Je remarque que vous n'offrez pas de tels services. Je suis sûr que cela a beaucoup à voir avec les ressources en capital nécessaires pour mettre ces choses en place.

Je suis également au courant des contributions fédérales qui ont été versées à différentes municipalités au cours des dernières années. Je sais que dans ma région, Niagara, nous avons eu la chance de recevoir du financement fédéral pour la navigation de plaisance par l'entremise des ministres chargés du Tourisme, de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario — FedDev Ontario — et de Transports Canada.

Je remarque que vous avez besoin d'environ 21 millions de dollars en capital pour améliorer la marina. Ma question est la suivante: d'après ce que vous avez constaté, dans quels domaines pouvons-nous investir en tant que partenaires? Quand je dis « nous », je ne parle pas seulement du gouvernement fédéral, mais aussi des provinces et des municipalités, qui conjuguent leurs efforts pour optimiser ce financement grâce à des programmes comme ceux offerts par la ministre du Tourisme, FedDev Ontario et Transports Canada.

**M. Ron Bankes:** Je ne suis pas certain de pouvoir répondre à cette question. Il s'agit d'un comité de bénévoles, et je n'aurais pas le pouvoir, par l'entremise du conseil de Norfolk, d'intervenir ou de répondre directement à certaines de ces questions. C'est mon impression.

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur Bankes.

Je ne vais pas utiliser tout mon temps de parole parce que je ne suis pas ici pour faire de la politique ou de la partisanerie ou quoi que ce soit du genre. Je m'intéresse davantage à ce dont vous avez besoin pour faire en sorte que votre marina continue d'être exploitée par le secteur public. Voilà pour le premier point. Deuxièmement, je veux m'assurer qu'elle continue d'offrir un accès public, ainsi que d'éventuelles commodités supplémentaires — parcs, jets d'eau, etc. Je sais que dans ma collectivité, Port Colborne, la marina Sugarloaf nous offre tout cela — restaurants, services de réparation, possibilités de générer des recettes plutôt que de simplement essayer de maintenir à flot une marina en fonction de nos dépenses. Il s'agit vraiment d'un carrefour communautaire. Je suis d'accord pour dire que c'est un pôle d'attraction touristique. Il ne fait aucun doute que le rendement des investissements, peu importe leur source, constitue un avantage pour la collectivité.

Je vous dirai donc ceci, monsieur Bankes: en ma qualité de secrétaire parlementaire du ministre des Transports, je mets la politique et la partisanerie de côté. Ce qui m'intéresse — sans vouloir faire de jeu de mots —, c'est de vous aider à maintenir à flot cette commodité pour la collectivité. Prenons contact après la réunion — et je lance la même invitation à Mme Lewis, car je sais que c'est dans sa circonscription — pour voir ce que nous pouvons faire afin de vous permettre de bénéficier de certains des programmes offerts par le gouvernement fédéral, ainsi que par la province et la municipalité. D'accord?

C'est parfait.

Merci, monsieur le président.

• (1740)

**M. Ron Bankes:** Merci beaucoup.

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

[Français]

Nous poursuivons avec M. Barsalou-Duval, pour deux minutes et demie.

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

Madame MacKinnon, j'écoutais les différents témoins, dont vous, parler de l'importance d'être consultés. Ça m'a amené à une réflexion sur le fait que certains témoins, jusqu'à présent, ont dit qu'il pourrait être intéressant de mettre en place des normes nationales en matière de navigation. Je me suis imaginé dans vos souliers et j'aimerais vous entendre parler de votre perspective vis-à-vis de telles normes nationales. Il pourrait par exemple être interdit de naviguer à moins de 50 mètres d'une berge à plus de 10 kilomètres à l'heure ou d'utiliser un bateau à fort sillage à moins de 200 mètres d'une berge.

À l'heure actuelle, chaque fois que vos clients arrivent sur un lac ou sur une rivière, ils doivent s'informer de la réglementation en place. Des normes nationales ne simplifieraient-elles pas la pratique pour vos clients? De votre côté aussi, ce serait plus facile, lorsque vous lancez de nouveaux produits. Les associations font une espèce de compilation de la réglementation et vous devez suivre ce qui se passe dans chacune des municipalités. Serait-il intéressant pour votre association qu'il y ait une espèce de règle de base à laquelle on pourrait se fier?

**Mme Marie-France MacKinnon:** Ce qui est intéressant dans ce que vous soulevez, c'est le processus de collaboration. Je ne sais pas s'il doit venir du gouvernement fédéral ou provincial. Entre-

temps, on peut au moins commencer ces discussions-là dans chaque province.

En tant qu'association nationale, ça nous ferait plaisir d'entamer ce processus-là. Il y a plusieurs associations provinciales comme la Boating Ontario Association, dont vous avez reçu le directeur général, Rick Layzell. Il y a aussi Nautisme Québec. Ce sont toutes des organisations qui veulent s'impliquer et qui veulent essayer de régler les problèmes qui achalent peut-être quelques personnes autour des lacs. Nous sommes là pour travailler ensemble. Que le processus soit mis en place par le gouvernement fédéral ou provincial, il y a là une occasion de travailler ensemble et de collaborer...

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci. Je dois vous interrompre parce que je n'ai presque plus de temps.

Madame Daoust, j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**Mme Sonia Daoust:** Je pense que la collaboration va amener un meilleur usage sur l'eau et va apporter plus de paix. L'objectif est que les uns et les autres puissent avoir du plaisir et que l'environnement ne soit pas perturbé par ces activités-là.

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

[Traduction]

Nous terminons aujourd'hui avec M. Bachrach.

Vous avez la parole pendant deux minutes et demie.

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

J'ai une dernière question pour Mme Daoust.

Nous avons entendu plus tôt la suggestion selon laquelle les approches non réglementaires axées sur le consensus sont la meilleure façon d'aborder certaines des répercussions comme celles que vous subissez dans votre bassin versant. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet et savoir si les approches non réglementaires seront suffisantes pour faire face à l'ampleur des répercussions que vous avez constatées. Par ailleurs, avez-vous vu d'autres administrations en Amérique du Nord qui ont réussi grâce à des approches non réglementaires dans des contextes similaires?

**Mme Sonia Daoust:** Je n'ai pas vu cela ailleurs au Canada parce que je suis ici au Québec, mais vous parlez à une avocate, alors bien sûr, je vais vous dire que les deux démarches sont importantes. Il faut instaurer et appliquer la réglementation, mais il faut d'abord que les gens comprennent les conséquences de leurs gestes. S'ils en comprennent les effets, ils poseront peut-être moins souvent de tels gestes, et ils utiliseront peut-être d'autres moyens pour faire les choses.

Il faut aider les gens à comprendre. Les gens sont instruits et ils veulent savoir. Il faut aussi un règlement parce que, sinon, comme on l'a dit, on doit s'ajuster en fonction de chaque lac ou chaque rivière. Il y a ensuite quelques grands principes, que les gens doivent comprendre, et il faut surtout leur expliquer pourquoi il faut les appliquer.

• (1745)

**M. Taylor Bachrach:** Je suppose que ma dernière question serait de savoir à qui revient la décision et comment nous devons valoriser les différentes voix en fonction de leur lien avec l'endroit dont nous parlons.

À mon avis, si on habilite les municipalités, on donne aux riverains la voix la plus forte pour réglementer l'utilisation d'un cours d'eau. Est-ce là une approche pertinente, selon vous, ou est-ce que les gens qui se trouvent à quatre heures de route devraient avoir une voix égale dans la détermination des règlements qui seront mis en place?

**Mme Sonia Daoust:** Je vous répondrai qu'il faut donner une voix à l'environnement, aux oiseaux, à ceux qui subissent des dommages; donc, bien sûr, il faudra ratisser large, mais nous devons savoir de quoi nous parlons. Nous devons connaître les répercussions.

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

Madame Daoust, madame MacKinnon et monsieur Bankes, je tiens à vous remercier, au nom de tous les membres du Comité, de nous avoir accordé de votre temps et de nous avoir fait profiter de votre expertise aujourd'hui dans le cadre de cette étude très importante.

Sur ce, chers collègues, 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>