



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 135

Le jeudi 31 octobre 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 31 octobre 2024

• (1600)

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC)): C'est ce que j'ai toujours voulu faire, alors allons-y.

Bienvenue au comité des transports.

Je vais commencer par vous rappeler les indications d'usage.

[Français]

Je m'excuse pour la mauvaise qualité de mon français.

J'ouvre maintenant la séance.

Je vous souhaite la bienvenue à la 135^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de continuer, je rappelle à tous les participants qui sont ici en personne de lire les directives inscrites sur les cartes se trouvant devant eux sur la table. Ces mesures sont en place pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride.

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

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

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins.

[Traduction]

Aujourd'hui, nous accueillons Denise Cloutier et André Philippe Hébert de la Coalition Navigation.

De la Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau, nous recevons Constance Ramacieri et Claude Sicard.

[Français]

Nous accueillons aussi M. Raynald Collard, de l'Association des riverains et amis du Richelieu.

[Traduction]

C'est bien cela, madame la greffière?

Madame la greffière me donne un coup de main. C'est la première fois que j'occupe ce fauteuil.

Veillez à éloigner vos oreillettes des microphones, car cela peut provoquer un effet Larsen, qui peut causer des dommages importants à nos interprètes.

Nous allons commencer par donner la parole à une personne par groupe pendant cinq minutes. Je vous arrêterai lorsque vous aurez atteint environ cinq minutes et 15 secondes, afin que nous puissions nous assurer que nous disposons de tout le temps nécessaire.

J'aimerais remercier tous les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Je remercie également nos interprètes, nos analystes et notre greffière. Nous avons la crème de la crème ici à la Chambre des communes.

Nous allons commencer par la Coalition Navigation qui dispose de cinq minutes.

[Français]

Mme Denise Cloutier (vice-présidente, Coalition Navigation): Bonjour. Je vous remercie de nous recevoir à votre comité.

Je m'appelle Denise Cloutier et je suis vice-présidente de la Coalition Navigation. Je suis accompagnée de l'administrateur André Philippe Hébert.

La Coalition pour une navigation responsable et durable, que nous appellerons la Coalition Navigation, est une organisation pan-canadienne à but non lucratif dont la mission est de veiller à ce que la législation sur l'utilisation des bateaux à moteur protège les écosystèmes des plans d'eau et des voies navigables au Canada.

Depuis 2013, l'organisation élabore et soumet au gouvernement fédéral des propositions législatives basées sur des faits scientifiques afin d'encadrer l'usage des plans d'eau.

Notre objectif est de faire en sorte que la législation soit basée sur la science et sur les meilleures connaissances scientifiques pour assurer la protection et la qualité de nos plans d'eau. Nous voulons aussi travailler à financer des études qui vont pousser encore plus loin les connaissances à cet égard.

Aujourd'hui, nous savons que la navigation a des répercussions sur les plans d'eau, ainsi que des répercussions importantes sur les prises d'eau potable. Comme on le sait, plusieurs plans d'eau servent de prises d'eau potable.

Nous savons également que la navigation a des répercussions sur la faune et la flore. Elle contribue notamment à la prolifération d'espèces exotiques envahissantes dans les lacs, à la détérioration de la qualité de l'eau et à l'eutrophisation des lacs. Or, comme on le sait, l'eutrophisation peut amener des cyanobactéries potentiellement toxiques.

De plus, la navigation contribue à briser non seulement les infrastructures naturelles, notamment les bandes riveraines, mais aussi les infrastructures anthropiques, comme les quais et les barrages.

La navigation a aussi des répercussions sur la santé physique et mentale des riverains ainsi que sur la sécurité des utilisateurs.

En outre, la navigation contribue à la production de gaz à effet de serre non seulement par la voie des combustibles utilisés, mais aussi par l'eutrophisation des rives.

Toute notre action se fonde sur deux études scientifiques produites au Québec. Selon ces études, un bateau à fort sillage navigant avec ses ballasts engagés remue les sédiments jusqu'à 7 mètres de profondeur, ce qui contribue à l'eutrophisation des lacs. De plus, un tel bateau navigant à moins de 300 mètres de la rive en provoque l'érosion, car il faut une distance d'au moins 300 mètres avant que l'énergie produite par ce type de bateau se dissipe complètement. Ce type de bateau devrait donc naviguer à plus de 300 mètres de la rive, et même au-delà d'un corridor de 600 mètres de la rive, idéalement.

La Coalition Navigation souhaite protéger les plans d'eau et s'assurer que la navigation se fait en fonction de la bathymétrie des lacs. La bathymétrie nous permet de connaître la profondeur et la largeur des cours d'eau. Nous recoupons ces informations et celles provenant d'études scientifiques afin d'améliorer les pratiques de navigation.

Nous souhaitons la mise en place d'un code de navigation sécuritaire et durable. Plus précisément, nous souhaitons que l'actuel Guide de sécurité nautique soit remplacé par un code obligatoire, au même titre qu'un code de la route, qui contiendrait un préambule où l'on insisterait sur les répercussions de la navigation sur l'environnement. Actuellement, le Guide de sécurité nautique ne comporte aucune notion en matière d'environnement.

Nous souhaitons également que les navigateurs soient conscients des répercussions de la navigation sur l'environnement. On peut obtenir très facilement en ligne sa carte de conducteur d'embarcation de plaisance, mais la formation préalable obligatoire ne contient aucune information sur les répercussions de la navigation sur l'environnement. Nous souhaitons que les exigences d'obtention de cette carte soient révisées, qu'un examen de conduite de bateau soit obligatoire, comme c'est le cas pour le code routier, et que la formation présente toutes les informations liées à un code de navigation durable et sécuritaire.

La Coalition Navigation a mis sur pied une offre de services pour accompagner les municipalités dans le processus fastidieux de modification des règlements en vue d'obtenir des restrictions en matière de navigation. Nous voulons travailler avec les municipalités, tout en respectant les règles prévues dans le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Nous avons d'ailleurs commencé à faire ce travail.

Nous souhaitons également naviguer vers un avenir durable. Je ne sais pas si vous avez en main notre présentation, messieurs et mesdames, mais l'une des pages montre une publicité réalisée par des fabricants de bateaux, où on peut voir un lac, un bateau et la mention « terrain de jeu illimité ». C'est faux, un lac n'est pas un terrain de jeu illimité. Nous voulons contrer ces publicités en menant une campagne de sensibilisation.

Nous avons déjà bâti notre campagne. Elle comprend six messages, que je vous présente à l'instant.

Premièrement, nous parlons du fait de naviguer tout en préservant l'écosystème. Ce volet s'adresse aux gens qui font des vagues. Je ne sais pas si vous pouvez voir cette publicité dans la présenta-

tion, mais elle est très attrayante. Les gens peuvent s'y reconnaître. Elle vise à inciter les gens à faire attention à l'environnement.

• (1605)

Deuxièmement, nous parlons du fait de naviguer tout en conservant l'eau claire...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Pourriez-vous conclure en une dizaine de secondes, s'il vous plaît?

[Français]

Mme Denise Cloutier: D'accord, je vais donc résumer rapidement nos recommandations.

Tout d'abord, il faudrait que la loi reconnaisse les répercussions environnementales de la navigation de plaisance.

Ensuite, il faudrait définir une législation moderne sur la navigation de plaisance qui tienne compte des études environnementales.

De plus, il faudrait définir les zones de navigation de plaisance en fonction de la bathymétrie des plans d'eau.

Il faudrait également établir et mettre en vigueur un code obligatoire de navigation sécuritaire et durable, de même qu'adapter les exigences des cours de navigation à ce code et y introduire, dès le départ, les notions d'environnement durable.

Enfin, il faudrait tout naturellement mener une campagne de sensibilisation à l'échelle du Québec.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à la Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau.

[Français]

Mme Constance Ramacieri (présidente, Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau): Merci, monsieur le président.

Je remercie le Comité de nous recevoir.

Je m'appelle Constance Ramacieri et je suis présidente de la Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau. Je suis accompagnée par M. Claude Sicard, qui est membre du conseil d'administration.

Incorporée en 2022, la Fédération est relativement jeune, mais elle compte déjà près de 150 membres provenant de 11 régions administratives du Québec. Sa mission est de donner une voix aux associations et aux municipalités qui sont préoccupées par la navigation et par la protection des plans d'eau de façon générale.

C'est à l'insistance de nos membres que nous avons participé aux dernières consultations en ligne portant sur le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, communément appelé le RRVUB, et que nous avons soumis trois avis. Ceux-ci ont été co-signés par 35 associations de protection des lacs.

Nous profitons de l'occasion qui nous est offerte aujourd'hui pour vous faire part de trois constats qui sont au centre de notre réflexion et de notre engagement relativement à la navigation de plaisance.

Le premier constat, c'est qu'il faut éviter un déficit démocratique. Je pense qu'il s'agit d'une question importante et centrale à toute démocratie. Je dois dire que, quand nous parlons du déficit démocratique, nous parlons de ce que représente, pour les petites municipalités du Québec, le fait de ne pas avoir accès à un règlement fédéral sur la navigation. Je dois aussi dire que, quand je n'exerce pas mon rôle de présidente de la Fédération, je suis conseillère municipale. Vous comprendrez que cet aspect intéresse beaucoup les petites municipalités du Québec.

La *Gazette du Canada* de septembre 2024 nous apprenait que, chaque année, Transports Canada reçoit en moyenne trois demandes relatives au Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Or, à cette même date, le Québec recensait 1 104 municipalités, dont environ 700 comptant moins de 2 000 habitants. Le territoire du Québec compte plus de 500 000 lacs. À raison de trois demandes par année, ce sera très long. Nous sommes loin de suggérer que les municipalités du Québec souhaitent régler la navigation. Cependant, notre jeune fédération reçoit beaucoup plus que trois demandes par année.

Selon l'analyse d'impact de Transports Canada publiée en 2023, il est estimé qu'il faudrait 2 380 heures aux administrations locales pour remplir une seule demande d'inscription à un règlement et que cela représente un coût d'à peu près 100 000 \$. Vous comprendrez que la vaste majorité des petites municipalités du Québec et du Canada n'ont pas accès à ce type de ressources pour faire une demande au gouvernement fédéral. Il est clair que ces conditions découragent les élus locaux de se prévaloir des mesures de protection des lacs qu'offre ce règlement.

La quasi-impossibilité d'avoir accès à un règlement fédéral représente, pour la majorité des municipalités du Québec, un déficit démocratique important.

Nous sommes d'avis que c'est Transports Canada qui a le devoir de s'assurer que les autorités locales peuvent se prévaloir des avantages que procure un règlement fédéral, et ce, sans délais, sans contraintes excessives ni coûts restrictifs.

Il s'agit du premier constat.

Notre deuxième constat, c'est qu'il faut reconnaître les menaces à l'environnement comme le moteur principal d'une restriction. La modernisation du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments doit être entreprise dans une perspective de protection de l'environnement. Si les questions de sécurité et de quiétude demeurent importantes, les menaces environnementales et leurs conséquences sont de plus en plus sérieuses. Ainsi, plusieurs plans d'eau, notamment là où les activités humaines sont plus intenses, présentent des signes d'eutrophisation accélérée, c'est-à-dire de vieillissement accéléré.

Bien que la dégradation soit multifactorielle, nombre d'études scientifiques font le lien entre certaines activités nautiques et les effets considérables observés sur la qualité de l'eau. On en a parlé, et on va continuer à en parler. Nous pourrions vous transmettre l'étude de 2017 sur le lac Noir. On y démontre clairement le lien entre la navigation et la qualité de l'eau. Cette étude est cosignée par Mme Rosa Galvez, qui, dans ses temps libres, est sénatrice au Parlement du Canada.

La Fédération est d'avis que la mise à jour du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments doit intégrer la reconnaissance des menaces à l'environnement comme moteur principal

d'une restriction et que, conséquemment, elle doit s'accompagner d'une révision des normes d'attribution afin qu'on priorise les réponses à une urgence environnementale. Vous connaissez aussi bien que nous les urgences environnementales, que ce soit le risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes, la fréquence des éclosions de cyanobactéries ou la protection d'espèces menacées ou vulnérables.

• (1610)

Le troisième constat, c'est qu'il faut exercer un leadership gouvernemental responsable. Nous voulions vous parler de l'exemple du Vermont, mais il en a été question mardi. Nous avons donc décidé de vous parler des répercussions économiques. Il en a aussi été question mardi, mais nous aimerions vous parler de certaines répercussions économiques qui sont moins reconnues...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Je suis désolé, mais pourriez-vous conclure? Le temps est écoulé, il ne reste que 10 secondes.

Mme Constance Ramacieri: Je vais conclure très rapidement.

[Français]

Je parle ici des répercussions économiques sur la valeur des propriétés riveraines. Par exemple, s'il y a des cyanobactéries dans un lac, les propriétés riveraines risquent de perdre 52 % de leur valeur. Vous pouvez imaginer ce que cela représente pour une administration municipale et son assiette fiscale.

Étant donné que l'ère du transport des marchandises...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Je suis désolé, mais vous pourriez nous en dire davantage en répondant aux questions des députés.

Mme Constance Ramacieri: Merci. Je vais m'assurer de le faire.

[Français]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Je vous remercie de votre bon témoignage.

Mme Constance Ramacieri: Merci beaucoup.

[Traduction]

Cinq minutes, c'est vite passé.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Effectivement.

[Français]

C'est maintenant au tour de l'Association des riverains et amis du Richelieu.

[Traduction]

Monsieur Collard, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Raynald Collard (relationniste, Médias et relations avec la presse, Association des riverains et amis du Richelieu): Bonjour.

Je fais partie d'une association qui a été créée à la demande de mon député fédéral, qui avait remarqué qu'il y avait un conflit entre les riverains et les plaisanciers, surtout dans le cas des embarcations à moteur. Nous nous sommes réunis — nous étions une douzaine de personnes — et nous avons brossé un portrait de la situation.

Il y a évidemment un problème d'érosion des berges. La rivière Richelieu connaît des débâcles au printemps, mais il y a aussi une débâcle continue pendant six à huit mois en raison des vagues provoquées par les bateaux. Il faut comprendre que, depuis une vingtaine d'années, on voit se multiplier le nombre de marinas et, conséquemment, le nombre de bateaux. En plus, les bateaux sont plus gros et la cylindrée de leur moteur a augmenté. Ils produisent donc de plus grosses vagues, ce qui accélère la destruction des berges. Nous nous sommes donc penchés sur ce problème.

Nous avons aussi remarqué que, dans les villages, beaucoup de gens ayant des quais et de petites embarcations souffraient de ces vagues excessives. Nous leur avons permis de s'exprimer.

Comme vous le savez, la rivière Richelieu est une voie navigable assez extraordinaire. Je pense que c'est la rivière la plus fréquentée au Québec, si ce n'est au Canada. Elle s'étend sur près de 130 kilomètres. Le long de cette rivière, on compte une vingtaine de marinas ainsi que de 800 à 1 000 quais privés. Je les ai comptés sur Google Earth. C'est sans compter le passage des bateaux en provenance du fleuve Saint-Laurent qui transitent par cette voie navigable pour se rendre au fleuve Hudson. Ce n'est pas négligeable. Ces bateaux sont souvent, bien sûr, des voiliers qui vont naviguer aux Bahamas et dans les Caraïbes.

En parallèle, il y a aussi eu une multiplication extraordinaire des loisirs nautiques au cours des 20 dernières années. Il s'agit souvent de loisirs motorisés, comme le ski nautique, la bouée gonflable tirée par un bateau, la motomarine, ou encore le fameux surf sur sillage. Dans ce dernier cas, c'est une horreur. Comment se fait-il qu'on pratique ce loisir dans une petite rivière d'une largeur de 200 mètres? On devrait plutôt le pratiquer dans les rapides de Lachine ou dans le golfe du Saint-Laurent, par exemple.

Bref, en brossant le portrait de la situation, nous nous sommes aperçus qu'il n'y avait pas de réglementation pour endiguer ce nouveau flot de loisirs nautiques. Nous nous sommes donc penchés sur la question.

Il fallait notamment atténuer les répercussions des vagues sur les berges ainsi que sur les installations privées et publiques, comme les quais et les rampes de mise à l'eau.

Il fallait aussi se pencher sur la situation des espèces animales endémiques du Richelieu. Pensons au chevalier cuirvé, un poisson dont l'exemple est bien connu. Il vient se reproduire dans le Richelieu, en sort par la suite, pour y revenir au printemps. Sans le Richelieu, ce poisson disparaîtrait complètement.

On a parlé tantôt d'eau potable. Juste dans le Bas-Richelieu, où je demeure, 24 000 personnes consomment cette eau. C'est 12 600 000 litres par jour. Sur toute la longueur de la rivière, il y a 100 000 consommateurs. Alors, on a une responsabilité importante à cet égard.

Le Richelieu a longtemps eu des problèmes en raison de l'ancienne usine de CIL, soit Canadian Industries Limited, et des biphenyles polychlorés, ou BPC. Dernièrement, quelqu'un m'a demandé si on pourrait pomper le fond du Richelieu et enlever toute cette

boue polluée. Je lui ai dit que ce serait une mission impossible. La dépense serait astronomique.

Que peut-on faire, alors, pour atténuer le problème? Ce n'est pas compliqué. Comme cela se trouve dans la boue au fond de la rivière, il est important d'arrêter de jouer dans cette boue. Nous demandons donc aux plaisanciers de passer par le chenal principal. Tout à l'heure, quelqu'un a fourni des chiffres à ce sujet. Je pense qu'on a dit que des bateaux remuaient les sédiments jusqu'à une profondeur de sept mètres.

• (1615)

La modification réglementaire que nous avons réussi à faire adopter en décembre 2023 porte justement sur la vitesse des bateaux en fonction des berges et des hauts-fonds...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Monsieur Collard, si vous pouviez conclure en 10 secondes ou moins, ce serait formidable.

[Français]

M. Raynald Collard: Je vais juste dire que nous sommes très contents d'avoir fait adopter cette mesure au fédéral. Il a fallu sept ans pour monter ce projet et cela a été accepté. Il reste maintenant à l'appliquer. Il faudra peut-être un peu de surveillance sur l'eau pour que ça fonctionne.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci, monsieur Collard.

Je crois que nous commençons du côté des conservateurs pour une première période de six minutes.

Madame Lewis, je pense que c'est vous qui allez partir le bal.

Désolé, toutes mes excuses. Ce sera plutôt M. Muys.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci. Bienvenue à tous.

Je vais demander à chacun des témoins s'il a des données sur la circulation des bateaux dans sa région.

Je sais que chacun d'entre vous représente une région différente. Il y a la Fédération québécoise, mais il y a aussi le Richelieu, et pour la Coalition, je ne suis pas certain de la zone géographique couverte. Existe-t-il des données sur la circulation des bateaux, disons, il y a cinq ans, avant la pandémie, après la pandémie et cette année? Y a-t-il eu augmentation ou diminution? Quelle est la situation?

• (1620)

[Français]

Mme Constance Ramacieri: Je peux tenter de répondre à la question.

Nous sommes voisins du lac Memphrémagog. L'organisme Memphrémagog Conservation inc., ou MCI, dont une représentante a témoigné devant ce comité mardi, a fait le dénombrement des bateaux sur le lac Memphrémagog avant la pandémie, pendant celle-ci et après celle-ci. C'est sûr qu'il y a eu une augmentation considérable pendant la pandémie, mais cela s'estompe maintenant. Je suis certaine que l'organisme MCI se ferait un plaisir de vous transmettre ces informations sur ce lac d'envergure. En effet, le lac Memphrémagog s'étend quand même sur une longueur de 40 kilomètres.

Cela donne une idée assez juste de la situation ailleurs aussi. Je sais que, dans de petits lacs, des nombres extraordinaires de bateaux se sont manifestés au cours des dernières années, au point où on parle de la capacité portante des lacs. À un moment donné, il faut commencer à évaluer si un lac est capable de se régénérer après de nombreux passages de bateaux et une grande activité de navigation pendant une saison.

[Traduction]

M. Dan Muys: Merci.

Quelqu'un d'autre a-t-il un commentaire à faire sur les données réelles sans nécessairement exprimer une opinion?

[Français]

Mme Denise Cloutier: J'aimerais ajouter quelque chose au sujet de la capacité portante des lacs. Je pourrais vous donner l'exemple du lac des Sables, à Saint-Agathe-des-Monts. Ce lac a une capacité portante d'à peu près 31 bateaux à moteur, mais on en compte 650 actuellement.

De plus, les nouveaux bateaux qui arrivent sont tous de gros bateaux neufs équipés de puissants moteurs et de réservoirs de ballast. Leurs propriétaires ne tiennent absolument pas compte de la profondeur des eaux à l'endroit où ils naviguent.

[Traduction]

M. Dan Muys: J'ai parcouru la région du lac Memphrémagog. En fait, j'y étais à l'été 2023 pour rendre visite à des amis, et je suis déjà allé également dans le secteur du Richelieu.

Évidemment, toutes ces régions sont situées à la frontière des États américains de New York, du Vermont, du New Hampshire et du Maine. Y a-t-il au sud de la frontière des pratiques exemplaires dont nous pourrions nous inspirer?

[Français]

Mme Denise Cloutier: Avant-hier, on a parlé de la réglementation du Vermont. Cet État a des normes qui tiennent compte des études environnementales qui ont été menées au Québec, pour ce qui est de la distance par rapport à la rive et de la profondeur du plan d'eau. Ces normes sont généralement alignées sur les conclusions des études québécoises.

Mme Constance Ramacieri: J'ajouterais que la réglementation du Vermont en est à sa première année de mise en application. Elle vise particulièrement le surf sur sillage. En raison des normes qui ont été adoptées, la pratique du surf sur sillage se limite à 30 lacs au Vermont.

[Traduction]

M. Dan Muys: Y a-t-il quelque chose de semblable dans les autres États, comme New York, le New Hampshire et le Maine, ou est-ce seulement au Vermont?

Mme Constance Ramacieri: Fort probablement, mais nous n'avons malheureusement pas d'information à ce sujet que nous pourrions vous transmettre aujourd'hui.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci, monsieur Muys.

Nous allons maintenant passer à M. Lauzon, du Parti libéral, pour une période de six minutes.

[Français]

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

Je remercie tous les témoins qui sont parmi nous en personne, de même que M. Collard, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Je vais commencer par vous, madame Cloutier.

Dans votre témoignage, vous nous avez fait part de l'évolution observée dans la conception des bateaux de ce type. Ils se sont beaucoup modernisés au fil du temps. Tantôt, à la question de M. Muys qui cherchait à savoir s'il y avait plus de bateaux ou moins de bateaux, vous avez répondu qu'il y en avait davantage, selon vos constatations. Outre les bateaux de forte cylindrée, il y a maintenant des bateaux électriques qui sont performants.

Parlez-moi un peu du volet des bateaux électriques. Est-ce que vous avez senti, chez vous, que les bateaux électriques avaient une puissance encore plus grande et que cette nouvelle génération d'embarcations générait beaucoup de vagues?

Mme Denise Cloutier: Permettez-moi de faire une parenthèse. Comme les bateaux électriques et les moteurs électriques puissants coûtent beaucoup plus cher que les moteurs à combustion, on n'en voit pas encore beaucoup sur les plans d'eau.

Par contre, au dernier salon du bateau, on a vu des moteurs de 600 forces. Sur quel lac peut-on aller naviguer avec un bateau comportant deux moteurs de 600 forces? Au Québec, il n'y a pas beaucoup de lacs qui ont une largeur d'au moins 600 mètres.

Les fabricants construisent des produits de plus en plus gros et puissants, et il n'y a rien pour empêcher l'installation de ces bateaux sur un lac. Il peut y avoir des rampes de mise à l'eau contrôlées par les municipalités, mais, une fois que les bateaux sont sur un plan d'eau, il n'y a rien à faire.

● (1625)

M. Stéphane Lauzon: Mardi, nous avons reçu des témoins qui représentaient des fabricants et des détaillants de bateaux. Selon eux, non seulement les ventes de bateaux ont diminué, mais la grosseur des bateaux naviguant sur nos lacs a diminué aussi.

Madame Ramacieri, comment percevez-vous ces déclarations selon lesquelles il se vend moins de gros bateaux au Québec et au Canada?

Mme Constance Ramacieri: Je vais laisser M. Sicard répondre à cette question, puisqu'il s'est beaucoup intéressé à la question de la navigation.

M. Claude Sicard (administrateur, Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau): Nous n'avons pas de données relatives à la vente des bateaux. Nous savons cependant que beaucoup de problèmes environnementaux dans les lacs sont créés par les bateaux, entre autres par les bateaux à fort sillage.

Nous pensons qu'il faudrait des normes nationales, un peu à l'image de ce qui a cours au Vermont. On aura beau essayer de simplifier les formulaires actuels, si on ne crée pas de normes nationales pour s'assurer que les gens ont de bonnes pratiques et utilisent les bons types de bateaux aux bons endroits, ce sera toujours compliqué pour les petites municipalités en matière de navigation. En fait, autant le fédéral que les municipalités seront embourbés dans la paperasse. Il faut donc en arriver à des normes nationales. En raison de la Constitution, cette responsabilité relève du fédéral.

L'autre chose qui est extrêmement importante, c'est qu'il faut avoir une vision globale sur le plan économique. Oui, la vente de bateaux est extrêmement importante, et je ne suis pas contre cette industrie. Cependant, il faut aussi tenir compte des coûts environnementaux. Dès qu'un lac ou une rivière commence à avoir des problèmes environnementaux, cela peut coûter des centaines de milliers, voire des millions de dollars pour essayer de remettre tout cela en bon état. Nous avons parlé de la rivière Richelieu, tantôt. Dans certains cas, c'est carrément impossible. Il faut donc être capable de soupeser tous ces éléments dans un modèle d'analyse économique. Là encore, c'est une responsabilité qui relève du fédéral.

Je pense qu'on a fait beaucoup de progrès, ces dernières années, sur les plans technique et réglementaire. Maintenant, on doit amener cela à un autre niveau et avoir une vision plus globale afin de laisser à nos enfants des lacs et des rivières en santé. Pour cela, il faut avoir une vision un peu plus large sur le plan économique.

M. Stéphane Lauzon: Monsieur Sicard, vous parlez de la responsabilité du fédéral quant à la réglementation en vigueur aujourd'hui. Cependant, est-ce que vous convenez qu'il s'agit d'une responsabilité commune qui revient autant aux riverains et aux associations environnementales qu'aux municipalités, au gouvernement provincial et au gouvernement fédéral?

Tantôt, vous avez suggéré qu'on inscrive dans la loi des éléments de sensibilisation à l'environnement. Le ministère des Transports est distinct du ministère de l'Environnement, mais tout le monde doit travailler ensemble.

Nous tenons des consultations jusqu'au 28 novembre au sujet de la révision du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments. L'objectif de cette révision est de simplifier le processus. Pour certains, le processus a pris sept ans avant d'aboutir, comme M. Collard nous l'a dit. Toutefois, le processus actuel qui permet de réglementer prend environ quatre ans quand on s'y met. C'est encore trop long.

Des témoins que nous avons reçus nous ont dit qu'il était possible de réglementer la navigation à l'aide d'une escouade particulière, en fonction des règlements en vigueur. Ces témoins semblaient satisfaits du processus, qu'ils ont mis en place il y a une dizaine d'années déjà.

D'après vous, que pourrait-on faire de mieux, à part le fait de bien se parler et de faciliter l'application de ce règlement?

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Vous avez 30 secondes pour répondre.

[Français]

Mme Constance Ramacieri: Les moyens sont inégaux. Vous avez plus de moyens que les petites associations et les petites municipalités du Québec.

Si une municipalité comptant 25 lacs veut faire apporter une modification à un règlement, elle doit faire 25 demandes distinctes. Cela n'a pas de bon sens. Il y a des choses que vous pouvez faire pour alléger le fardeau qui pèse sur les municipalités.

M. Stéphane Lauzon: Il faut simplifier cela, en effet.

Merci.

• (1630)

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci de respecter le temps imparti, monsieur Lauzon, et merci pour l'interprétation.

Nous passons maintenant au Bloc québécois et à M. Barsalou-Duval qui a six minutes à sa disposition.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être présents aujourd'hui. Je suis très heureux de les recevoir. C'est une étude qui pourrait durer beaucoup plus longtemps que le temps dont nous disposons, mais nous allons tirer profit du temps que nous avons. Ce sera déjà ça de gagné.

Je voudrais commencer par une question qui a été soulevée lors de la rencontre précédente, et dont on a parlé de nouveau aujourd'hui, mais d'une façon plus légère cette fois-ci. Il s'agit de la capacité portante des lacs, c'est-à-dire le nombre maximal de bateaux qu'il peut y avoir simultanément sur un lac donné.

Du côté de Coalition Navigation, vous semblez avoir trouvé une façon de mesurer combien de bateaux peuvent naviguer simultanément sur un lac ou une rivière. Y a-t-il une méthode ou une formule qui permet de calculer cela?

Mme Denise Cloutier: Il y a des études qui démontrent ces méthodes. Je ne pourrais pas vous les citer actuellement, mais cela tient compte notamment de la grandeur du lac, du nombre de bateaux, de l'espace dont ils ont besoin pour circuler, ainsi que de l'aspect social. Tous ces éléments sont inclus dans le calcul. D'ailleurs, j'ai écrit une chronique dans *Québec Yachting* qui parle de la capacité portante des lacs, et j'y cite plusieurs études qui mènent à ces conclusions.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Monsieur Collard, vous avez parlé rapidement de la réglementation qui a été mise en place pour la rivière Richelieu. J'ai été partie prenante de ce processus, dans ma circonscription. Comme vous l'avez mentionné, cela a pris sept ans. Je l'ai également mentionné dans des rencontres précédentes.

D'abord, trouvez-vous normal que cela ait pris sept ans?

Ensuite, comment avez-vous vécu cela, personnellement? Quel a été votre ressenti pendant ce long processus?

M. Raynald Collard: J'ai vécu cela quand même dans la joie. Nous étions un beau groupe de 12 personnes qui se réunissaient pour se fixer des objectifs en ce qui concerne la navigation responsable, l'eau, la rivière Richelieu comme patrimoine, et ainsi de suite. J'ai donc bien vécu cela, sauf depuis la pandémie.

Ce que je retiens surtout, c'est que les fameuses mesures prises en décembre 2023 ont établi un modèle, selon moi. On affirme que le processus de modification réglementaire prend environ quatre ans maintenant. Pour notre part, ce travail nous a pris sept ans. C'est donc dire que les choses peuvent maintenant se faire plus rapidement.

Le fédéral a fait des interventions pour raccourcir un peu ces délais et alléger la pression exercée sur les municipalités, mais il pourrait s'imposer un peu plus à cet égard. Certaines municipalités, comme Saint-Ours, Saint-Roch-de-Richelieu et Belœil, parlent d'appliquer ce règlement. Ça s'en vient. Je dis à ces gens que le modèle existe et qu'ils peuvent l'appliquer. Je leur suggère d'aller voir leur député fédéral et les autorités municipales...

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci. Je vous interromps parce que je veux m'assurer d'avoir le temps de vous poser assez de questions.

Par exemple, j'aimerais vous poser une question que j'ai posée lors de la dernière rencontre, mais à laquelle les gens ne savaient pas trop quoi répondre.

Les modifications qu'on peut demander à apporter aux annexes ou, du moins, aux règlements peuvent toucher à des éléments comme la vitesse des bateaux et la force des moteurs, mais il semble y avoir certaines choses qui ne peuvent pas faire l'objet d'une telle demande, par exemple l'ancrage ou l'interdiction de faire de grosses vagues.

À votre connaissance, existe-t-il des endroits dans le monde où l'on permet d'autres types de modifications réglementaires qu'il n'est pas possible de demander ici en ce moment? Serait-il judicieux que ceux qui font ces demandes puissent avoir accès à cela?

M. Raynald Collard: Généralement, il est possible de naviguer sans aller dans une marina. J'ai déjà averti quelqu'un qui allait mouiller dans une aire protégée entre l'île aux Cerfs et l'île de Jeanotte parce que c'est joli et qu'on y est protégé des vagues et des autres bateaux. Il trouvait normal de jeter l'ancre à cet endroit, mais c'est une aire protégée. On y trouve des herbiers essentiels au chevalier cuirvé. On ne peut donc pas jeter l'ancre à cet endroit, mais on peut le faire à côté. Je rappelle que la rivière Richelieu a une longueur de 130 kilomètres. Si on y soustrait les canaux et le bassin de Chambly, il y a peut-être 100 kilomètres où on peut mouiller sans problème.

• (1635)

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Du côté de Coalition Navigation ou de la Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau, auriez-vous des éléments de réponse à ajouter?

Mme Constance Ramacieri: J'aurais un petit élément de réponse à ajouter.

En Grande-Bretagne, le gouvernement a désigné des aires de lacs qui sont protégées. Dans ces aires, la navigation est limitée à 10 kilomètres à l'heure. Alors, ce sont surtout des voiliers qui y naviguent, parce que cette limite de vitesse incite les bateaux à moteur à aller ailleurs.

Il y a donc moyen aussi d'avoir une vision où il serait établi que certains lacs méritent une protection, qu'il s'agisse de lacs de grande valeur, de lacs écologiques, ou même de lacs ayant une vocation

touristique, et qu'il faut agir afin de protéger ces lacs pour l'avenir. C'est la responsabilité du fédéral.

M. Xavier Barsalou-Duval: Dans cette perspective, pensez-vous que des démarches devraient être entreprises directement par un ministère, par exemple celui de l'Environnement ou celui des Pêches et des Océans, qui estime que, s'il y a des espèces en danger...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup. Je suis désolé, mais le temps est écoulé.

La parole est maintenant à Mme Dance pour une période de six minutes.

Mme Leila Dance (Elmwood—Transcona, NPD): Merci beaucoup.

Merci beaucoup à tous les témoins qui sont des nôtres aujourd'hui pour nous communiquer de l'information. Nous vous en sommes très reconnaissants.

J'ai trouvé particulièrement aberrante la situation de ce lac où circulaient plus de 600 bateaux, alors que 31, au maximum, auraient dû s'y trouver, comme Mme Cloutier nous l'a indiqué.

J'aimerais savoir comment le gouvernement pourrait régler ce problème. Je demanderais donc à Mme Cloutier si elle a des recommandations à nous soumettre pour que l'on puisse rectifier le tir.

[Français]

Mme Denise Cloutier: Selon une des recommandations faites par Coalition Navigation, au lieu de faire une réglementation différente ou de demander une restriction pour chacun des lacs, le gouvernement devrait donner de grandes directives basées sur la bathymétrie des lacs.

Par exemple, le lac des Sables a une profondeur moyenne de 20 pieds, soit un peu moins de 7 mètres. Normalement, il ne devrait jamais y avoir de bateaux à fort sillage sur ce lac.

Si le gouvernement fédéral établissait une norme délimitant, en fonction de la bathymétrie des lacs, des zones où certains types de bateaux ont le droit de naviguer, les municipalités seraient capables de mettre cette norme en application. Toutefois, il faudrait d'abord que le gouvernement fédéral dise que cette norme s'appuie sur les données fournies par la bathymétrie et confirmées par plusieurs études et qu'elle vise à protéger l'environnement. C'est le rôle du gouvernement de le faire.

Ce serait la façon la plus facile de procéder. Cela vous éviterait de recevoir énormément d'appels vous demandant d'imposer des restrictions pour les lacs.

[Traduction]

Mme Leila Dance: Dans cette optique, serait-il préférable que le gouvernement fédéral donne aux municipalités le pouvoir de prendre certaines de ces décisions?

[Français]

Mme Denise Cloutier: Le monde municipal est un milieu à très petite échelle, comme Mme Ramacieri l'a mentionné. Souvent, les propriétaires de bateaux qui ont de grosses maisons en bordure d'un lac vont infiltrer les associations qui veulent protéger le lac, de façon à ce qu'ils puissent faire ce qu'ils veulent. Les maires de ces petites municipalités sont en mauvaise posture pour gérer ce dossier.

Le fédéral considère actuellement la possibilité que ce soit géré par les administrations municipales, mais, comme Coalition Navigation l'a toujours dit, il y a trop de proximité entre celles-ci et les résidents pour que ce soit efficace. Certains maires se sont fait poursuivre parce qu'ils avaient imposé des restrictions pour les bateaux.

L'échelon minimal qui devrait s'occuper de cela, selon nous, c'est celui des municipalités régionales de comté, ou MRC, car elles sont sujettes à moins de problèmes politiques et elles font preuve d'une certaine impartialité dans l'application des règlements.

[Traduction]

Mme Leila Dance: D'accord.

Quelle est la meilleure façon pour le gouvernement fédéral de régler ces problèmes? Devrait-il en assumer le fardeau financier? À quoi pourrait ressembler le tableau d'ensemble, sachant que certains lacs sont plus utilisés, comme ceux dans les secteurs de villégiature, comparativement à ceux de certaines régions du Nord?

• (1640)

Mme Constance Ramacieri: Puis-je répondre à cette question?

Mme Leila Dance: Je vous en prie.

Mme Constance Ramacieri: Ce n'est qu'une idée en passant, car la question a été posée lundi et j'ai réfléchi à la façon dont le gouvernement s'y prendrait.

Eh bien, le gouvernement, c'est le ministère des Transports. Il y a des routes que les gens doivent emprunter à 30 kilomètres-heure. Il y en a d'autres où ils peuvent rouler à 50 kilomètres-heure, et ainsi de suite, selon le type de route et l'endroit où l'on se trouve au pays. C'est une responsabilité partagée, et chacun doit se dire: « Sur ce genre de rue, devant une école, je roule à 30 kilomètres-heure » ou bien « Sur ce type de lac, qui est fragile, je circule à 10 kilomètres-heure. »

C'est la responsabilité du gouvernement. C'est ce que nous faisons valoir. Il incombe au gouvernement de regarder ce qui s'en vient et de planifier en fonction de ce que l'avenir nous réserve. Nous devons tous nous en remettre à vous. Vous êtes l'instance la mieux en mesure de faire le nécessaire à l'échelle du pays.

[Français]

M. André Philippe Hébert (administrateur et conseiller en génie, Coalition Navigation): Si vous me le permettez, je vais ajouter certains éléments à ce que Mme Ramacieri vient de dire.

C'est à la source, en amont, qu'il faut former les jeunes et les moins jeunes qui veulent obtenir leur carte de conducteur d'embarcation de plaisance, un peu à l'instar du permis pour conduire un véhicule sur les routes. Les gens peuvent passer l'examen sur Internet et obtenir leur carte sans jamais avoir suivi de cours pratiques pour apprendre à conduire un bateau. Un jeune ou un moins jeune qui n'a jamais navigué peut donc partir à bord d'un bateau de 100 000 \$ ou 200 000 \$ et aller naviguer n'importe où, n'importe comment. Si on veut renforcer des éléments liés à la vitesse et au savoir-vivre, par exemple, il faut agir en amont et former les jeunes correctement, à la base.

J'ajouterais aussi que le Guide de sécurité nautique, que les gens doivent consulter lorsqu'ils veulent apprendre à naviguer ou obtenir leur carte, devrait présenter des éléments liés à l'environnement. Jusqu'à maintenant, ce guide ne fait aucune mention de l'environnement. Cette mesure ne coûterait pas cher.

[Traduction]

Mme Leila Dance: Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Nous n'avons presque plus de temps. Il vous reste 15 secondes.

Merci, madame Dance.

Nous allons maintenant revenir aux conservateurs et à Mme Lewis.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui dans le cadre de cette étude très importante.

Madame Cloutier, j'aimerais que vous nous en disiez un peu plus au sujet de ce code de navigation à respecter dont vous avez parlé pour les détenteurs d'un permis. Pensez-vous que c'est le gouvernement fédéral qui devrait s'en charger, et que devrait-on retrouver dans ce code?

Mme Denise Cloutier: Oui, le gouvernement fédéral devrait en être responsable.

[Français]

Je vous donne l'exemple du Code criminel. Cette loi n'est pas mise en application uniquement par le gouvernement fédéral. Les forces policières municipales et provinciales peuvent aussi l'appliquer.

Comme le disait Mme Ramacieri, ce serait une responsabilité partagée. Cela dit, comme c'est actuellement le gouvernement fédéral qui réglemente la navigation, ce serait préférable que ce soit lui qui gère le dossier.

Comment pourrait-on s'y prendre? Il faudrait avoir un code obligatoire. De plus, il faudrait qu'il soit obligatoire de suivre des cours pratiques et de passer un examen pratique avant d'obtenir son permis pour conduire un bateau.

[Traduction]

Mme Leslyn Lewis: Vous avez aussi abordé la question de la capacité portante. Vous avez parlé d'un lac où il y avait plus de 600 embarcations, alors que la capacité était de 31.

Comment détermine-t-on cette capacité?

[Français]

Mme Denise Cloutier: C'est une formule mathématique qui tient compte de la grandeur et de la profondeur du lac ainsi que des éléments dont ont besoin les différents types de bateaux pour naviguer sur un lac. On additionne toutes ces informations pour tous les bateaux et on détermine la capacité d'un lac à recevoir autant de bateaux. Je n'ai pas en tête les détails de cette formule, mais j'ai écrit une chronique dans *Québec Yachting* où il est question de toutes les études qui ont été faites sur la capacité portante des lacs. C'est une façon de déterminer la capacité d'un lac.

Mme Constance Ramacieri: Permettez-moi d'ajouter quelque chose.

La capacité portante de tout environnement, c'est la capacité de cet environnement à se corriger lui-même, à se recréer, à se protéger à long terme. C'est la capacité de cet environnement de ne pas mourir.

Si on exerce trop de pression, s'il y a trop de bateaux, trop d'essence, trop de phosphore, l'environnement écologique meurt. La mesure de la capacité portante vise à assurer que l'écologie peut reprendre son cours, que l'environnement peut se reposer, guérir et se régénérer d'ici l'année suivante. Telle est l'idée de la capacité portante des lacs. Il ne s'agit pas seulement d'un nombre. C'est la capacité d'un environnement de revenir à son état naturel.

• (1645)

[Traduction]

Mme Leslyn Lewis: Je cherchais surtout à savoir s'il existe un critère plus objectif que les gens peuvent prendre en compte pour bien saisir la situation et formuler une réglementation. C'était le but de ma question.

J'aurais aussi une question au sujet de votre allusion à l'achat de bateaux qui seraient trop gros pour les lacs. Selon vous, quelle est la solution à ce problème?

[Français]

Mme Denise Cloutier: Comme nous l'avons mentionné, les gens qui s'achètent un bateau devraient connaître dès le départ les règles environnementales. Nous nous basons toujours sur ces deux études qui suggèrent que les bateaux à fort sillage devraient naviguer à au moins 300 mètres de la rive et à des endroits où l'eau a une profondeur d'au moins 7 mètres. C'est ce type de bateau qui cause le plus de dommages. Dans le cas des autres bateaux qui sont moins gros ou moins puissants, les dommages causés sont un peu moindres. D'ailleurs, une étude de l'Université Laval examine plusieurs types de bateaux et leurs effets.

La navigation devrait se faire en fonction de la bathymétrie des lacs. Ce que nous voudrions, c'est que les municipalités proposent, en s'appuyant sur ces études, un guide des bonnes pratiques pour chacun des lacs sur leur territoire. Ainsi, avant que quelqu'un mette son bateau à l'eau, il devrait connaître les règles propres à ce lac.

[Traduction]

Mme Leslyn Lewis: Je pose la question parce que j'aimerais savoir comment on va réglementer le tout. Est-ce que ce sont les responsables de la marina qui vont vous dire que votre bateau est trop gros, qu'il ne peut pas circuler sur le lac, ou est-ce que vous recevrez cette mise en garde dans le commerce où vous en faites l'acquisition? Comment appliquer ce concept pour s'assurer que les gens ont un bateau d'une taille correspondant à la capacité du lac?

[Français]

Mme Denise Cloutier: Ça dépend des cas.

Si c'est un résidant, il va vouloir faire attention à son lac et le conserver, dans la mesure où il a les connaissances nécessaires. Malheureusement, la plupart du temps, les navigateurs ne connaissent pas les répercussions environnementales de leur bateau. Si l'information était inscrite dans un code ou un guide à consulter obligatoirement avant d'obtenir la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, les gens y accorderaient une plus grande attention.

Quant aux navigateurs qui sont de passage sur un lac ou qui peuvent y mettre leur bateau à l'eau sans problème, la municipalité devrait toujours leur fournir l'information nécessaire leur indiquant les zones délimitées où ils peuvent aller naviguer en fonction du type de bateau.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup.

Je crois que notre prochain intervenant est M. Iacono.

[Français]

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

Madame Ramacieri, votre organisme a mené des consultations dans plusieurs secteurs, notamment l'énergie, l'environnement, l'éducation et l'urbanisme. Qu'est-ce qui vous a frappé le plus dans ces consultations? Est-ce, par exemple, la quantité d'information disponible, l'état des connaissances ou la volonté d'améliorer la situation sur les lacs, de la part du public ou des autorités?

Mme Constance Ramacieri: Nous n'avons pas mené ce type de consultations. Je ne sais pas à quoi vous faites allusion.

M. Angelo Iacono: Votre organisation n'a-t-elle pas mené des consultations?

Mme Constance Ramacieri: Parlez-vous de consultations sur la navigation?

M. Angelo Iacono: Oui.

Mme Constance Ramacieri: Nous n'avons pas tenu de consultations officielles.

Notre organisme a été interpellé par d'autres organismes pour qu'il participe aux consultations menées par Transports Canada. Nous avons effectivement participé aux trois dernières consultations de Transports Canada, en collaboration avec ces organismes. Cependant, nous n'avons pas mené de consultations particulières auprès de la population.

M. Angelo Iacono: D'accord. Je croyais avoir lu cela tout à l'heure. Merci, madame Ramacieri.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Cloutier.

Votre organisation prône la protection de l'environnement, un sujet qui préoccupe également le gouvernement. Selon vous, certaines réglementations clés doivent-elles être modifiées? Si oui, pouvez-vous en donner quelques exemples?

Mme Denise Cloutier: La réglementation clé, c'est le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, ou le RRVUB.

Le RRVUB tient compte de différents facteurs, dont la vitesse. Quand on veut faire une demande de restriction, on peut demander de réguler la vitesse. Par contre, la vitesse n'est pas vraiment un facteur déterminant pour ce qui est des effets causés par un bateau à fort sillage, par exemple. Un tel bateau peut aller à 10 kilomètres à l'heure et pourtant provoquer une vague de 4 pieds. C'est quand même important.

On dirait que ce règlement n'a pas été mis à jour en fonction des nouvelles technologies conçues par les fabricants de bateaux. Il faudrait que ce règlement tienne compte non seulement de la vitesse, mais aussi des effets engendrés par le bateau, par exemple le brassage des sédiments quand les ballasts sont engagés.

• (1650)

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais laisser le reste de mon temps de parole à M. Stéphane Lauzon.

M. Stéphane Lauzon: Merci.

Monsieur Collard, vous avez été assez convaincant lorsque vous nous avez parlé de plusieurs phénomènes qui se produisent chez vous, dont l'augmentation du nombre de marinas, du nombre de bateaux et de la force des cylindrées. Vous nous avez aussi parlé de la multiplication des sports nautiques.

Je sais que vous travaillez depuis peu comme relationniste au sein de votre association, mais j'aimerais savoir si les données que vous nous fournissez sont basées sur des études ou si elles découlaient d'un constat que vous avez fait au sein de votre organisme.

M. Raynald Collard: Nous n'avons pas mené d'enquête sur ces phénomènes. Cependant, comme nous vivons au bord de la rivière, nous les observons.

Une étude sur le lac Memphrémagog a été menée par l'Université de Montréal ou par l'Université du Québec à Montréal, et nous nous la sommes appropriée. On parle de la fameuse distance de 300 mètres de la rive à respecter. Or, la largeur du Richelieu n'est que de 200 mètres. Il ne devrait donc pas être possible de faire de la planche nautique dans cette rivière, et pourtant il s'en fait.

M. Stéphane Lauzon: Je comprends, monsieur Collard, mais le Comité aimerait que vous lui transmettiez de la documentation qui prouve vraiment la situation que vous vivez chez vous. Je ne sais pas si vous êtes en mesure d'examiner ce qu'il serait possible de faire pour nous fournir des documents.

Par ailleurs, avez-vous des données pouvant démontrer l'incidence des changements climatiques chez vous? Je pense notamment au fait qu'il y a plus d'orages, plus de vent, plus d'érosion des berges. Cela est-il pris en considération?

Je pose d'abord la question à M. Collard, et je vais demander à Mmes Cloutier et Ramacieri d'y répondre par la suite.

Disposez-vous de données probantes sur l'environnement?

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Veuillez répondre en 30 secondes.

M. Raynald Collard: Les données que nous avons proviennent de nos observations. Je peux vous donner l'exemple des motomarines qui fréquentent des hauts-fonds. Chez moi, j'ai vu à plusieurs reprises un conducteur de motomarine qui allait s'amuser sur les hauts-fonds pour, semblait-il, voir comment les bouées sortaient en arrière de son véhicule nautique. C'est incroyable. Il remettait en suspension...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Vous pourriez peut-être conclure ici.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Merci, monsieur Collard. On voit que vos données proviennent de vos observations.

S'il était possible d'obtenir des études de certains organismes, nous vous en serions reconnaissants.

Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup.

Nous revenons au Bloc québécois.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

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

À la dernière réunion, un de mes collègues voulait poser une question que nous n'avons pas eu le temps d'aborder. J'aimerais donc la poser à tous les organismes présents aujourd'hui.

Selon le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, ou le RRVUB, avant de présenter une demande de restriction par règlement, on doit tenter une approche non réglementaire. C'est une des raisons pour lesquelles le processus est si long, puisqu'il faut aussi tenir des consultations et documenter son dossier.

Selon votre expérience, y a-t-il eu des cas où une approche non réglementaire a connu un tel succès qu'il n'était plus nécessaire de présenter une demande de restriction par la suite?

Ma question s'adresse d'abord à Mme Ramacieri.

Mme Constance Ramacieri: Cela me permet de dire que, dans le cadre de mon travail de conseillère municipale, je suis en train de présenter une demande au titre du RRVUB pour la baie Fitch du lac Memphrémagog. La représentante de l'organisme MCI vous en a probablement parlé, mardi passé. Cela fait des années que nous essayons des approches de sensibilisation pour que les gens aillent faire de la planche nautique ailleurs, mais cela ne fonctionne pas. Nous avons beau faire des affiches...

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci. Je m'excuse de vous interrompre, mais je n'ai pas beaucoup de temps.

Qu'en est-il de votre côté, madame Cloutier?

Mme Denise Cloutier: Nous avons étudié le processus et le connaissons bien, puisque nous offrons maintenant aux municipalités de les aider à faire cheminer leurs dossiers. Il y a effectivement... Excusez-moi, j'ai perdu le fil. Sur quoi portait la question, déjà?

• (1655)

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous demandais si vous connaissiez des approches non réglementaires qui avaient connu du succès.

Mme Denise Cloutier: Nous avons notamment un client, soit l'arrondissement de Saint-Hubert, qui suit déjà tout ce processus depuis deux ou trois ans. On intègre donc ce processus visant à sensibiliser les citoyens. Cela donne des résultats, mais pas suffisamment. Or, on veut pérenniser les résultats.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Collard, à votre avis, l'approche non réglementaire peut-elle remplacer une réglementation?

M. Raynald Collard: Il y a bien sûr le volet de l'information. De mon côté, je navigue depuis des mois sur des pages Facebook pour informer les gens, de Sorel à Lacolle, sur les effets qu'ont les bateaux sur les hauts-fonds et sur les berges, par exemple. Quoi qu'il en soit, je crois bien davantage en l'application d'un règlement. Oui, de la surveillance sera nécessaire.

J'ai envie d'ajouter un élément. Tout à l'heure, on a demandé ce qui pourrait être fait sans que ça coûte une fortune...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Vous pourriez peut-être conclure, monsieur Collard.

[Français]

M. Raynald Collard: En fait, le modèle existe. Ça s'est passé chez vous, au fédéral, en décembre 2023. Vous n'avez qu'à prendre ce modèle et à l'appliquer.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci, monsieur Collard.

La parole est maintenant à Mme Dance pour une période de deux minutes et demie.

Mme Leila Dance: J'aimerais revenir un peu en arrière. Je m'interroge au sujet des permis.

Il a été question de modifier la formation à la navigation de plaisance. Y a-t-il d'autres administrations qui auraient à cette fin un programme plus complet que vous pourriez envisager de mettre en œuvre dans votre province? Si tel est le cas, y observe-t-on les résultats que vous espérez obtenir?

[Français]

Mme Denise Cloutier: À ma connaissance, ce processus n'existe pas ailleurs. Tout ce que je sais, c'est que l'industrie nautique résiste fortement au fait que la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, autrement dit le permis, soit valide pour la vie. Elle préférerait que la durée de ce permis soit limitée à cinq ans. Je le sais de source sûre.

Je ne connais pas d'autres endroits où un code comme celui que nous proposons est appliqué. Néanmoins, un code obligatoire fonctionne pour la conduite de véhicules sur les routes, alors pourquoi n'y aurait-il pas un tel code pour la conduite de bateaux sur nos lacs, qu'il faut protéger? Ce n'est pas sur de l'asphalte qu'on navigue, mais bien sur un milieu aquatique vivant. Les conducteurs de bateaux y circulent comme s'il s'agissait d'une route asphaltée, mais il s'agit bel et bien de vie aquatique.

M. Raynald Collard: Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

[Traduction]

Mme Leila Dance: Oui, je vous en prie.

[Français]

M. Raynald Collard: Dans les années 1960, l'arrivée des motoneiges nous a un peu arrangé le portrait. Vous en souvenez-vous? C'était la liberté totale. On pouvait circuler dans les champs des autres, écraser des clôtures ou aller dans la forêt. C'était merveilleux. Il reste que, à un moment donné, il y a eu des répercussions importantes et les gens se sont fâchés. Les propriétaires ont décrété que c'en était assez.

J'ai l'impression qu'on vit la même chose maintenant dans le cas du nautisme, qui est assez récent au Québec. En effet, le nautisme est un phénomène assez nouveau, et on n'a pas une longue tradition en matière de franc-jeu ou de conduite respectueuse des autres. Auparavant, les gens n'avaient pas les moyens de s'acheter un bateau. Or, c'est maintenant le cas et, comme pour la motoneige, il faut appliquer des règles.

Vous aviez parfaitement raison de faire la comparaison avec le code routier, madame Cloutier: si un code obligatoire peut être appliqué sur la route, on peut tout aussi bien en appliquer un sur l'eau. La vitesse d'un bateau est très facile à mesurer à l'aide d'un radar. Il

n'y a pas de miracle là-dedans. Il ne s'agit que d'un peu d'équipement électronique.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): C'est tout le temps que nous avons.

Je tiens à remercier tous les témoins de leur excellente contribution et de leurs réponses aux pertinentes questions des membres du Comité.

Cela met fin à la première partie de notre séance. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant faire une pause de trois minutes, le temps d'établir la connexion avec nos témoins suivants. Nous nous en tiendrons bel et bien à trois minutes, car il est important pour le transport que les trains soient à l'heure.

● (1655)

(Pause)

● (1700)

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Nous reprenons nos travaux.

Nous avons d'autres merveilleux témoins avec nous pour cette deuxième heure. Nous accueillons d'abord Laurence Renaud-Langevin, directrice générale de l'organisme Bleu Massawipi. Le village de Fraser Lake est pour sa part représenté par Sarrah Storey.

Chaque témoin disposera de cinq minutes pour nous soumettre ses observations préliminaires. Nous passerons ensuite aux questions des différents partis à tour de rôle, en commençant par les conservateurs.

Si nous pouvions d'abord vous entendre, madame Renaud-Langevin, ce serait fantastique. Vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Laurence Renaud-Langevin (directrice générale, Bleu Massawipi): Monsieur le président, distingués membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je suis Laurence Renaud-Langevin et je suis directrice générale de Bleu Massawippi, un organisme à but non lucratif qui existe depuis 1968 et qui est établi en Estrie, dans la province de Québec. Notre mission est de préserver et améliorer la santé des écosystèmes du lac Massawippi et de son bassin versant. Nous collaborons étroitement avec différents partenaires pour atteindre nos objectifs.

Je suis également instructrice de plongée sous-marine et, dans le cadre de mes fonctions, je suis responsable de l'exploitation d'un bateau.

Ma présentation sera structurée en deux parties. Je vais d'abord résumer notre article scientifique publié et révisé par des pairs au sujet des répercussions des pratiques de navigation sur le lac Massawippi. Je présenterai ensuite ma recommandation, qui se base sur nos études et sur mon expérience.

En 2018, Transports Canada a mandaté Bleu Massawippi pour étudier les répercussions des embarcations motorisées sur les lacs du sud du Québec. Pendant deux ans, nous avons surveillé l'érosion des rives et la turbidité dans le lac Massawippi, évaluant à la fois les effets naturels et ceux induits par les bateaux afin de mieux comprendre les répercussions de la navigation sur les écosystèmes d'eau douce et d'éclairer les pratiques de gestion.

Nous avons vu que les niveaux de phosphore augmentaient en raison de la turbidité et des précipitations. L'étude a démontré que les vagues des bateaux contribuaient à la remise en suspension des sédiments et aux taux élevés de phosphore. Cela souligne la nécessité d'avoir des politiques avisées pour minimiser la perturbation des sédiments. La navigation de plaisance, une activité populaire aux retombées économiques importantes, augmente l'érosion naturelle des rives en déplaçant le sol, en particulier dans les canaux étroits. Les hélices dans les eaux peu profondes remuent des sédiments jusqu'à neuf mètres de profondeur. Des facteurs naturels comme le vent et les précipitations influent également sur la turbidité.

Les résultats ont montré des corrélations entre l'intensité de la circulation de bateaux, la turbidité de l'eau et le taux de phosphore total. Nous avons noté une augmentation de la turbidité en fonction de la vitesse du vent et de la concentration de plancton, de même qu'une diminution en fonction de l'angle de pente. Nos résultats plaident en faveur de la mise en œuvre de restrictions ou du renforcement des restrictions de vitesse existantes à proximité des rives d'un cours d'eau. Pensons, par exemple, à l'imposition d'une vitesse de 10 kilomètres à l'heure à moins de 100 mètres, ou 300 pieds, des rives d'un lac. Une base de référence devrait exister pour chaque plan d'eau au pays.

À la lumière de tout cela et sur la base de mon expérience de travail en tant qu'institutrice de plongée, ma recommandation pour renforcer à la fois la sécurité environnementale et la sécurité en matière de navigation serait de revoir le processus d'obtention du permis de conducteur d'embarcation de plaisance. Il me semble un peu hypocrite qu'il faille près de 12 mois pour franchir les étapes nécessaires pour obtenir un permis de conduire dans le cas d'une voiture, sans mentionner les cours supplémentaires pour certaines catégories de permis, alors qu'en seulement trois heures, on peut obtenir un permis de conducteur d'embarcation de plaisance. Une personne peut acheter, mettre à l'eau et conduire un bateau sans que ses compétences de conduite ou ses connaissances en navigation soient vérifiées. De nombreux problèmes liés à la sécurité nautique et à la sécurité environnementale, sinon la quasi-totalité d'entre eux, pourraient être résolus ou, à tout le moins, fortement réduits si on adoptait la même approche pour le permis de conducteur d'embarcation de plaisance que pour le permis permettant de conduire une voiture.

De plus, cette approche permettrait un meilleur contrôle et une séparation naturelle entre la navigation commerciale et la navigation de plaisance. On pourrait même instaurer différentes catégories de permis de conducteur de bateau, comme celles pour les voitures et les camions. Par exemple, un permis de conducteur de bateau à fort sillage pourrait nécessiter un cours supplémentaire ou une vérification plus grande des compétences, et des frais d'immatriculation plus élevés pourraient être appliqués, parce que ces bateaux ont un effet environnemental plus important qu'une simple chaloupe de 12 pieds. Ce système pourrait également générer des fonds pour soutenir des programmes de protection et de conservation de l'environnement, en plus de créer des emplois, car on aurait besoin d'instructeurs pour enseigner ces compétences. On présenterait tous les

concepts de sécurité nautique et de sécurité environnementale. La connaissance de ces concepts serait évaluée avant qu'on autorise quelqu'un à conduire un bateau. Cela faciliterait beaucoup l'intégration de ces compétences et de ces connaissances, au lieu que les conducteurs y soient sensibilisés plus tard et de façon aléatoire.

Nous voyons vraiment cela comme un projet de société qui ne restreint personne, mais qui favorise véritablement une utilisation responsable et sécuritaire de nos eaux, en plus de renforcer grandement la sécurité environnementale, qui y est directement liée.

Il pourrait s'agir d'une mesure qui s'ajoute comme complément à une réglementation nationale sur les embarcations de plaisance. Elle aurait une base applicable à tous les plans d'eau, mais le processus serait simplifié et allégerait le fardeau financier des municipalités pour leur permettre de gérer leurs lacs et rivières de façon particulière.

Merci.

• (1705)

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup de cet exposé qui respecte tout à fait le temps imparti, madame Renaud-Langevin.

Nous passons maintenant à Mme Storey qui dispose elle aussi de cinq minutes.

Mme Sarrah Storey (maire, Village of Fraser Lake): Merci.

Bonjour. Je m'appelle Sarrah Storey. Je suis la mairesse du village de Fraser Lake, une municipalité du Centre Nord de la Colombie-Britannique.

Nous vivons dans le district des lacs, une région vraiment magnifique du Nord rural de la Colombie-Britannique, qui se trouve en plein centre de la province. Pour mieux vous situer, nous sommes à une heure et demie de route à l'ouest de Prince George. Nous sommes sur le territoire traditionnel des Premières Nations de Nadeleh Whuten et de Stellat'en.

Nos trois collectivités et l'ensemble de notre région doivent composer avec un ralentissement brutal de l'activité économique dans les secteurs minier et forestier. Nous devons donc miser sur diverses stratégies, dont le tourisme, pour favoriser la croissance et le développement économique. Nous serons ainsi mieux à même de bâtir une économie durable, avec ou sans l'apport de l'industrie.

Voilà qui m'amène à vous parler de ce que nous faisons avec le lac sur les berges duquel nous vivons et de ce qui se passe dans notre région actuellement aux prises avec une sécheresse de niveau 5.

En 2018, nous avons mis de l'avant une résolution au sujet des bouées signalant les obstacles à la navigation comme les écueils que nous pouvons observer dans certains lacs de notre région, dont le lac François et le lac Fraser. J'habite sur les rives du lac Fraser, et le lac François se trouve à environ 15 minutes de chez moi. Notre association régionale a adopté cette résolution. Nous l'avons ensuite soumise à l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique, qui l'a également adoptée, puis à la Fédération canadienne des municipalités.

Nous avons des écueils cachés dans nos lacs. En l'absence de toute signalisation, ils posent un problème de sécurité. Comme vous pouvez l'imaginer, le niveau des lacs était considérablement plus élevé en 2018. Aujourd'hui, avec notre sécheresse de niveau 5, ces écueils deviennent vraiment problématiques.

Pour vous donner une idée de la situation, disons que le barrage le plus près de nous, le réservoir Nechako, qui produit de l'électricité, en est à des niveaux extrêmement bas à l'heure actuelle. À la fin de l'été, l'eau s'y élevait à 6,6 mètres sous les niveaux moyens normaux, un écart énorme. Elle a remonté de plus de deux mètres à la faveur des fortes pluies et des chutes de neige que nous avons reçues récemment. C'est très bien, mais c'est quand même quatre mètres sous les niveaux moyens.

Lorsque j'ai appris que nous ne pouvions pas installer de bouées signalant ces dangereux écueils en raison de préoccupations liées à la responsabilité civile, nous avons dû faire des recherches pour savoir comment nous pouvions résoudre ce problème. Nous avons donc élaboré une résolution, que je vais vous lire au cas où certains d'entre vous ne l'auraient pas sous les yeux. Comme elle est courte, cela ne devrait pas prendre trop de temps:

Attendu que le village de Fraser Lake craint que les obstacles à la navigation non signalés représentent une menace pour la santé et la sécurité des personnes qui pratiquent des sports nautiques motorisés sur les lacs et les rivières de la Colombie-Britannique;

Attendu que l'installation et l'entretien de balises et de bouées assureront une plus grande sécurité aux personnes participant à des activités motorisées sur les plans d'eau en question;

Il est résolu que le gouvernement fédéral prenne en charge l'installation et l'entretien de balises signalant les obstacles connus à la navigation dans les lacs, les rivières et les ruisseaux afin de sauver des vies et de prévenir des pertes matérielles.

Lorsque les résidents locaux se sont rendu compte qu'ils pouvaient eux aussi voir leur responsabilité civile être mise en cause, ils ont également retiré toutes les bouées qu'ils avaient installées sur les lacs.

Le village de Fraser Lake s'est engagé à protéger les résidents et les touristes circulant sur les lacs situés sur son territoire. Soucieux d'accroître le tourisme sur notre lac, nous voulons nous assurer de protéger adéquatement les gens. Malheureusement, il n'est pas toujours possible pour une municipalité de prendre en charge les balises signalant les obstacles à la navigation et la responsabilité civile qui en découle. Le délestage auquel nous sommes actuellement confrontés est déjà assez difficile pour nous. La protection des plaisanciers avec des niveaux d'eau qui baissent chaque été — la situation actuelle semble vouloir s'améliorer, mais il est impossible de savoir ce que l'avenir nous réserve avec les changements climatiques — devrait faire l'objet d'une stratégie visant à protéger les vies et les biens, sans toutefois que cela se fasse au détriment des administrations locales ou des citoyens. Une telle stratégie est une avenue que nous aimerions pouvoir explorer. Nous demandons au gouvernement fédéral de donner aux municipalités les moyens de protéger les vies et les biens sur les cours d'eau sans que leur responsabilité soit engagée.

Dans le guide du Programme de protection de la navigation de Transports Canada intitulé *Bouées privées: Guide du propriétaire*, on peut notamment lire ce qui suit: « Dans le cas d'un accident impliquant une bouée privée, le propriétaire peut être tenu responsable des dommages subis. C'est pourquoi vous devriez envisager de souscrire à une assurance responsabilité civile. » Les municipalités comme la mienne ne peuvent pas nécessairement se permettre de le

faire, et je ne sais pas dans quelle mesure les administrations locales ont la capacité d'entretenir des bouées signalant ces dangereux écueils.

Si cela peut vous intéresser, je pourrais vous faire parvenir quelques photos de certains de ces écueils que j'ai prises au fil des ans. On en trouve au milieu de ces grands lacs, mais on ne sait pas qu'ils sont là.

Je vais m'arrêter ici et vous redonner un peu de temps.

• (1710)

Le vice-président (M. Philip Lawrence): C'est parfait.

Vous avez toutes les deux respecté le temps imparti. Merci beaucoup. Je vous en suis reconnaissant.

Nous allons commencer nos questions par les conservateurs et Mme Lewis, qui dispose de six minutes.

Mme Leslyn Lewis: Je tiens à remercier les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à Mme Storey.

Vous avez parlé du tourisme sur le lac, et j'ai l'impression que c'est un élément crucial pour votre collectivité.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur la place qu'occupent le tourisme et la navigation de plaisance dans votre localité?

Mme Sarrah Storey: Avec la fermeture de la mine et de la scierie, nous envisageons la construction d'une marina, d'un restaurant de style ronde, d'un centre de découvertes et d'un hôtel boutique. Nous voudrions également accueillir un hôtel de villégiature qui ne sera pas près du lac, alors que l'hôtel boutique le sera. Il sera érigé près de la marina, qui aura un centre de location.

Nous devons complètement diversifier et transformer notre économie. Nous pouvons déjà contempler notre lac, avec cette montagne qui ressemble à une souris et son beau quai, mais nous devons nous diversifier pour suivre l'évolution des choses. Nous nous employons à trouver une façon d'y parvenir tout en protégeant le lac et les gens qui naviguent au milieu de ses écueils. Sachant que nous sommes à une heure et demie de Prince George et que beaucoup de gens aiment piquer une pointe vers le nord pour chasser, pêcher et se recréer, nous voulons nous assurer que tous sont en sécurité sur les lacs, alors qu'à l'heure actuelle, il n'y a tout simplement aucune mesure en place pour y veiller.

J'ai remarqué la même chose lors de la séance précédente. Si les sports nautiques sont si importants et que les blessures sont préoccupantes parce que les gens ne font pas attention aux règles... Même l'intervenante précédente a dit qu'il y a des gens qui manquent de prudence. J'ai moi-même un permis de plaisancier, mais à quelle fréquence réévalue-t-on ses compétences et renouvelle-t-on ses apprentissages pour s'assurer de bien respecter la réglementation en place? Il faut dire qu'on ne le fait peut-être pas davantage avec les permis de conduire. Nous devrions peut-être le faire, mais ce n'est pas le sujet de la discussion d'aujourd'hui.

Je vous remercie de la question.

• (1715)

Mme Leslyn Lewis: Selon certains des témoignages que j'ai entendus aujourd'hui, il semble que votre approche est basée sur l'idée que l'on peut assurer un équilibre entre la durabilité de l'environnement et la protection des lacs, d'une part, et le développement économique, d'autre part. Est-ce exact?

Mme Sarrah Storey: Eh bien, c'est l'objectif. L'objectif est de travailler avec Nautley et Stellako pour nous assurer que nous protégeons le lac.

Certains d'entre vous ne connaissent pas les lacs d'ici, mais dans la vallée du bas Fraser, la situation est insensée. Sur le lac Chilliwack, il y a des centaines de personnes qui font des randonnées de bateau chaque jour. Nous ne voulons pas qu'il soit aussi fréquenté, mais nous voulons qu'il soit protégé également. Il nous faut des règles pour veiller à ce que toutes ces choses soient faites. Pour nous, tout est une question d'équilibre. Je pense que c'est le cas pour la plupart des choses.

Oui, c'est très important. Nous avons aussi beaucoup de poissons à protéger.

Mme Leslyn Lewis: Oui et concernant la construction d'une marina et peut-être d'un hôtel et d'un restaurant, ces entreprises seraient très rattachées au lac. Ne serait-il pas dans votre intérêt de vous assurer que vous protégez le lac tout en contribuant au développement économique de la région?

Mme Sarrah Storey: Oui, et c'est là l'objectif et le plan.

Mme Leslyn Lewis: Avez-vous des problèmes liés à l'élimination des fusées éclairantes que les plaisanciers ont sur leurs embarcations ou en avez-vous entendu parler?

Mme Sarrah Storey: Non. Nous n'avons pas vraiment ce problème ici. En raison des problèmes dans le Nord que posent les incendies en Colombie-Britannique, ce n'est pas vraiment autorisé. Personne ne lance de feux d'artifice et il n'y a pas de situations d'urgence où les gens doivent utiliser des fusées éclairantes, espérons-le. Si c'était le cas, il y aurait évidemment une raison, donc non, ce n'est pas un problème qui nous touche ici.

Mme Leslyn Lewis: Concernant vos projets de développement de la région, y a-t-il des taxes sur les bateaux de plaisance ou des règlements fédéraux qui, selon vous, pourraient dissuader des gens de s'adonner à la navigation de plaisance?

Mme Sarrah Storey: Cela dépend de chacun. Certaines personnes vont évidemment être contrariées par les taxes de luxe qui s'appliquent aux bateaux au-delà d'un certain coût, ou peu importe.

Dans le Nord, parce que la plupart des gens sont des chasseurs ou des pêcheurs, il y a beaucoup d'argent en circulation dans les zones du gazoduc Coastal GasLink. Beaucoup de gens dans cette région ont des bateaux et ont grandi avec des bateaux. Je n'ai pas entendu dire que c'était le plus gros problème auquel nous étions confrontés en ce moment. Il y a tellement d'autres problèmes auxquels nous devons faire face en priorité.

Mme Leslyn Lewis: Votre municipalité a-t-elle demandé que des changements soient apportés au Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments?

Mme Sarrah Storey: Pas pour le moment. Nous ne voyons pas de gros bateaux sur ce lac. Nous voyons même rarement un voilier. Il n'y a pas d'énormes bateaux sur le lac.

Mme Leslyn Lewis: Savez-vous pourquoi?

Mme Sarrah Storey: Les plus gros bateaux que nous voyons sont généralement des pontons. En ce moment, il n'y a que de la circulation locale.

Comme nous n'avons pas de marina en ce moment, nous ne voyons pas autant de bateaux sur le lac et nous protégeons très bien notre lac. Nous sommes situés sur la route, mais les gens ne savent pas forcément que le lac est là et ils ne savent pas à quel point il est magnifique. Nous protégeons nos poissons et nous ne voulons pas nécessairement que des milliers de personnes fassent des dégâts sur le lac. Nous voulons que les choses progressent lentement.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup. Votre temps est écoulé.

Je me fais chahuter par les députés libéraux. Ils voulaient en savoir plus, soit dit en passant, madame Storey. Je suis sûr que vous aurez une occasion d'y revenir.

Monsieur Lauzon, allez-y, pour six minutes, s'il vous plaît.

• (1720)

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je remercie les deux témoins de participer à cette rencontre.

[Traduction]

Je vais poursuivre avec la mairesse Storey.

[Français]

Selon ce que j'ai compris de votre témoignage, la taxe de luxe ne constitue pas un problème que vous avez à gérer, chez vous. Par contre, vous avez beaucoup parlé des changements dans les niveaux d'eau. Vous avez aussi parlé des conséquences des incendies de forêt dans le nord ainsi que d'autres changements qui ont lieu depuis un certain temps.

Pensez-vous que les changements climatiques ont eu des répercussions sur la qualité de l'eau de votre réservoir?

[Traduction]

Mme Sarrah Storey: Oui, merci pour la question.

Nous savons que les changements climatiques ont eu des répercussions directes sur notre réservoir. À ma connaissance, nous n'avons jamais vu un si bas niveau. L'eau s'élevait à 6,6 mètres à la fin de l'été, d'après ce que l'on nous a dit. Il faut donc acheter de l'électricité en Colombie-Britannique pour couvrir nos besoins en énergie. Nous parlons d'équilibre depuis longtemps dans le secteur de l'énergie dans la province et nous observons certainement de nombreux changements.

Le lac Fraser fait constamment les manchettes en raison des incendies de forêt qui nous entourent. Beaucoup de dégâts sont causés par le dendroctone. La fumée des feux de forêt cause beaucoup de problèmes, ce qui engendre de l'isolement social. Nous sommes constamment confrontés aux changements climatiques.

Si, tout d'un coup, il y a une rivière atmosphérique, cela entraînera aussi beaucoup de pluie en très peu de temps. Le sol n'absorbe pas cette eau assez rapidement, pas plus que les infrastructures qui ont été construites. Soudainement, certaines entreprises de la ville se retrouvent avec des inondations. Nous observons beaucoup de choses différentes avec les changements climatiques en ce moment dans le Nord de la Colombie-Britannique.

Le manque de pluie est également un problème. Les niveaux d'eau vont aussi créer des problèmes d'algues et de prolifération d'algues lorsque l'eau se réchauffe. C'est ce que nous constatons également. Nous essayons de trouver un équilibre. C'est difficile.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Les changements climatiques ont une certaine importance, et vous nous avez démontré clairement votre préoccupation à cet égard.

Vous nous avez également parlé de ce fameux guide pour les propriétaires de bateaux privés et de la réglementation encadrant l'obtention du permis, entre autres choses.

Avez-vous participé au processus à l'issue duquel on a obtenu la possibilité de modifier la réglementation découlant de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada en ce qui a trait, notamment, au contrôle de la vitesse sur l'eau au moyen de l'installation de balises?

[Traduction]

Mme Sarrah Storey: Non, on ne nous a pas demandé de le faire. Toutefois, il est bon de discuter de la question, parce que c'est quelque chose que nous considérons comme un peu problématique. Comme je l'ai dit, les gens ne se doutent pas qu'il y a des écueils au milieu du lac. Ils ne se doutent pas qu'ils vont les heurter, jusqu'à ce que cela se produise.

À présent, parce que les niveaux d'eau baissent, nous sommes vraiment préoccupés par les excès de vitesse. Il y a des gens qui consomment de l'alcool à bord des bateaux. Nous savons tous que cela arrive. Soyons honnêtes. Nous craignons qu'une personne blesse quelqu'un d'autre ou qu'elle se blesse elle-même. Nous avons déjà vu une telle situation. Nous avons vu des choses stupides se produire. Cela arrive. On n'y peut rien.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: En effet, nous pourrions parler longtemps de la consommation d'alcool à bord d'une embarcation. C'est sans compter la réglementation sur les ceintures de sauvetage et tous les autres éléments nécessaires pour naviguer sécuritairement. Je pense que la responsabilité à cet égard ne devrait pas revenir aux municipalités, mais bel et bien à la police. Nous y reviendrons.

J'aurais une...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Je suis désolé, monsieur Lauzon.

Est-ce que quelqu'un d'autre n'entend pas l'interprétation?

Mme Sarrah Storey: Je ne l'entends pas.

M. Stéphane Lauzon: Je suis désolé. Est-ce qu'il faut recommencer?

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Oui. Je n'ai rien entendu de ce que vous avez dit.

Vous pouvez recommencer au début de votre question, monsieur Lauzon.

M. Stéphane Lauzon: Redonnez-moi peut-être 30 secondes.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): M. Badawey ne le ferait pas, mais moi, j'accepte.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Je disais simplement que la réglementation sur l'eau est effectivement une préoccupation. Madame Storey, vous avez mentionné le problème de la boisson, mais il y a aussi tous les règlements ou lois qui nous permettent de naviguer sécuritairement, qu'il s'agisse du port de ceintures de sauvetage ou d'autre équipement nécessaire. Ce n'est pas aux municipalités de réglementer ces éléments. La responsabilité en matière de sécurité revient bel et bien à la police locale. J'espère que toutes les organisations vont travailler ensemble pour assurer la sécurité des gens qui sont sur l'eau. Souvent, ce ne sont pas les propriétaires de bateaux qui sont mis à risque, mais bien les autres personnes. Il serait donc important qu'il y ait davantage de réglementation.

Madame Renaud-Langevin, vous avez dit qu'il fallait revoir le processus d'obtention d'un permis de conducteur d'embarcation de plaisance. J'aimerais avoir un peu plus de détails à cet égard. Je dois dire que j'ai accompagné plusieurs personnes dans ce processus au cours des 40 dernières années, et je trouve qu'il s'agit quand même d'un processus assez exhaustif.

Comment pourrait-on améliorer ce processus, qui, selon moi, est simple à appliquer? Vous avez mentionné qu'il fallait plus de restrictions. Pouvez-vous nous en parler davantage?

• (1725)

Mme Laurence Renaud-Langevin: Oui, avec plaisir.

D'un point de vue pratique, le processus est effectivement simple: en l'espace de trois ou quatre heures, une personne peut s'inscrire en ligne auprès d'un organisme et suivre le cours en ligne, après quoi sa carte de conducteur d'embarcation de plaisance lui sera envoyée par la poste.

Je ne sais pas si c'est la même chose pour vous, mais, personnellement, j'estime qu'il faut plus que quatre heures pour apprendre toutes ces nouvelles notions, qu'on soit un adolescent ou un adulte. Les gens doivent lire chaque élément du document plus d'une fois pour bien l'apprendre, surtout lorsqu'il s'agit d'éléments qui ne se présenteront pas tellement souvent à eux au cours de l'été, à moins qu'ils soient des pêcheurs aguerris qui sortent sur l'eau tous les matins. Normalement, un plaisancier va sortir sur l'eau pendant les fins de semaine où il fait beau, c'est-à-dire de six à huit samedis durant l'été. Pourtant, il faut qu'il se rappelle toutes les informations au sujet des bouées et toutes les règles de navigation en fonction des sortes de bateaux, par exemple.

J'ai de la difficulté à croire qu'on puisse apprendre le contenu d'un livret d'environ deux pouces d'épaisseur en seulement quatre heures. Je pense qu'un processus d'apprentissage plus long devrait être mis en place. Par la suite, il faudrait vérifier les compétences de...

M. Stéphane Lauzon: Je ne veux pas vous couper la parole, mais je précise que ce guide est accessible en ligne. Quand un futur automobiliste suit un cours en vue d'obtenir son permis de conduire, il ne va pas suivre le cours et passer l'examen de conduite dans la même journée. Vous dites qu'il devrait y avoir plus de la formation, mais rien n'empêche un plaisancier de télécharger le guide et de l'étudier avant de suivre la formation et de passer l'examen la même journée.

Est-ce que cela pourrait devenir obligatoire, selon vos recommandations?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Cela pourrait devenir obligatoire, oui.

Comme l'examen peut être fait en ligne, on peut littéralement faire l'examen en ayant le guide ouvert à côté de soi. C'est aussi simple que ça. Une personne peut donc ne pas apprendre les notions, mais quand même réussir son examen parce qu'elle peut chercher rapidement les réponses dans le guide. C'est pour cette raison que je dis que le parcours est trop simple et trop facile d'accès. Si on...

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci.

Nous passons maintenant à M. Barsalou-Duval, du Bloc québécois.

[Français]

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

Je vais commencer par m'adresser à la représentante de Bleu Massawippi.

Plusieurs témoins nous ont parlé de la nécessité d'avoir un cadre réglementaire de base, qui s'appliquerait partout de façon large, qui pourrait ensuite être modifié à l'échelle locale, par les municipalités, selon les besoins.

Ce que j'aimerais illustrer aux membres du Comité, c'est qu'à défaut d'une démarche entreprise par une administration locale, il n'y a pas de règlement en place.

De votre côté, trouvez-vous normal que, dans la plupart des lacs et des rivières du Québec et du Canada, à défaut d'une démarche par une administration locale, aucune règle ne s'applique lorsque quelqu'un embarque sur l'eau?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Je ne suis pas certaine de comprendre votre question, monsieur Barsalou-Duval.

Je peux cependant vous dire que je ne trouve pas cela normal. Il n'y a jamais de processus pour vérifier les compétences et les connaissances d'un plaisancier lorsqu'il va sur un plan d'eau.

Notre organisme se sert d'un bateau pour mener des activités scientifiques sur le lac, comme des prélèvements d'eau, et j'ai moi-même été interpellée par un policier de la MRC. Il a intercepté notre bateau pour vérifier l'équipement, entre autres choses, mais il n'a même pas vérifié si j'avais ma vignette d'usager du lac. Même si j'avais le droit d'être sur le lac, il ne m'a jamais demandé cela, et il ne m'a posé aucune question sur les règles liées à l'environnement non plus.

Selon mon expérience, il n'y a donc aucun processus de vérification, de quelque nature que ce soit, lorsque quelqu'un va sur un lac au Québec.

• (1730)

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

C'est bien que vous mentionniez cette lacune, parce que peu de témoins ont parlé des connaissances théoriques et pratiques qu'il faudrait vérifier avant d'accorder un permis de navigation. Il est important que des gens qui connaissent le domaine soulèvent ce volet de la question.

Selon vous, il n'est pas normal qu'il n'y ait aucune vérification. Quelle serait alors la solution la plus simple à cet égard?

Faudrait-il alléger le processus réglementaire? En ce moment, il n'y a pas de limite de vitesse sur les plans d'eau ni de limite quant à la taille des bateaux. Ce n'est pas ce qu'on souhaite.

Mme Laurence Renaud-Langevin: Effectivement, il faudrait mettre en place des règles de base qui s'appliqueraient autant aux lacs situés dans le Nord qu'aux petits lacs ou aux rivières situés dans le Sud, près des grands centres. Il y a des problèmes qui ressortent de toutes les études et qui sont communs à tous les types de lacs et de rivières où on fait de la navigation de plaisance.

Un allègement du processus est nécessaire, mais pas nécessairement en ce qui a trait à sa durée. En effet, on a fait du bon travail pour faciliter la tâche aux municipalités à cet égard. D'ailleurs, je remercie tous les intervenants qui ont contribué à faire adopter une diminution de la durée de ce processus afin de la faire passer de sept ans à quatre ans.

À mon avis, un allègement financier pourrait aussi aider les municipalités, car elles pourraient certainement contribuer à faciliter le processus.

Il faudrait donc adopter un règlement commun. Par ailleurs, il faudrait que les MRC puissent prendre des règlements visant la gestion de leurs plans d'eau et la détermination des types de bateaux qui peuvent naviguer sur les lacs, sans nécessairement le faire pour chaque lac.

M. Xavier Barsalou-Duval: Il existe une subvention fédérale que les organisations locales ou d'autres groupes peuvent demander pour faire de la prévention ou de la sensibilisation liée au nautisme, par exemple. Cependant, il n'existe aucune source de financement pour l'installation de bouées, entre autres choses. On sait que l'installation de bouées est une opération qui se fait une seule fois, quand on met en place un règlement, par exemple.

Selon vous, devrait-il y avoir une participation financière du gouvernement fédéral pour aider les villes et les villages à absorber ces frais, qui sont souvent importants?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Oui, je suis tout à fait d'accord avec vous.

À Bleu Massawippi, nous sommes chanceux, car nous avons eu accès à ce financement fédéral. Nous avons effectué un beau projet de deux ans, qui s'appelait Nautisme Intelligent. Nous avons donc fait beaucoup de sensibilisation. Ce projet terminé, nous concentrons nos activités de sensibilisation sur l'application des mesures.

Une bouée coûte de 200 à 600 \$, sans compter le coût lié à la main-d'œuvre. Ce ne sont pas des organismes comme le nôtre qui ont l'argent nécessaire dans leurs coffres pour mettre des dizaines de bouées sur des lacs, et je doute que les MRC aient la capacité financière de le faire du jour au lendemain.

Des programmes de financement du gouvernement seraient certainement les bienvenus.

M. Xavier Barsalou-Duval: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Il vous reste une minute.

[Français]

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

Selon des témoins, il devrait y avoir une règle basée sur la science, par exemple une règle qui imposerait une distance minimale de 300 mètres des berges pour les bateaux à fort sillage. Cependant, on a peu parlé d'une règle qui devrait s'appliquer aux autres types d'embarcation.

Par exemple, pour un bateau ordinaire, si je peux dire, qu'est-ce qui serait considéré comme raisonnable ou acceptable pour ce qui est de la distance et de la vitesse dans le but d'éviter que les vagues endommagent les berges? Je pense qu'il y a une certaine confusion. Des gens ont compris qu'on voulait appliquer la règle d'une distance de 300 mètres des berges à l'ensemble des embarcations.

Qu'est-ce qui serait raisonnable pour une embarcation autre qu'un bateau à fort sillage?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Selon l'étude que nous avons menée à la demande de Transports Canada, peu importe l'embarcation, lorsque sa vitesse est supérieure à 10 kilomètres à l'heure, cela va générer une vague sur une distance de 100 mètres. À cette distance de la berge, une vague peut entraîner la dégradation des berges et favoriser l'érosion des terres riveraines. De plus, la turbulence engendrée par la vague va augmenter la turbidité en remuant les sédiments de fond.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci.

[Français]

Mme Laurence Renaud-Langevin: À 3 mètres de profondeur, peu importe le type d'embarcation, il ne faudrait pas se trouver à moins de 100 mètres de la rive ni naviguer à une vitesse supérieure à 10 kilomètres à l'heure.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Dance, du Nouveau Parti démocratique. Je dois dire que sa présence est une nette amélioration par rapport au représentant du NPD qui est là d'habitude.

Je ne fais que plaisanter.

• (1735)

Mme Leila Dance: Je remercie les deux témoins de leur présence. Je leur en suis très reconnaissante.

Madame Storey, M. Bachrach ne pouvait pas être présent. J'espère que je serai une bonne remplaçante. Nous vous remercions de votre présence.

J'aimerais revenir un peu en arrière et parler des difficultés que vous avez eues avec Transports Canada au sujet des bouées. Vous avez dit que le village de Fraser Lake avait adopté une résolution.

J'aimerais que vous nous parliez du processus, que vous nous disiez si les bouées ont été installées, où vous en êtes et comment s'est déroulé le processus.

Mme Sarrah Storey: La Fédération canadienne des municipalités ne fait avancer qu'une seule résolution par année au pays. J'ai reçu un appel lorsque Garth Frizzell était président et on m'a dit qu'elle n'aboutirait pas et qu'il s'en était fallu de peu. Puis, plus rien. Je n'ai rien entendu à ce sujet depuis.

Je suis allée à Ottawa pour une conférence. J'ai rendu visite à M. Bachrach. Puisque c'est mon député, c'était facile. Il m'a fait vi-

siter les lieux, j'ai rencontré quelques personnes et j'ai eu des discussions sur la résolution que nous avons élaborée en 2018.

Nous avons élaboré la résolution il y a un certain temps et les choses n'ont pas évolué. Il ne s'est rien passé. Il faut faire quelque chose parce que, encore une fois, les niveaux d'eau diminuent et la situation n'a fait qu'empirer de 2018 à aujourd'hui. On peut se tenir debout sur ces écueils. Il ne s'est rien passé.

Mme Leila Dance: Avez-vous eu des contacts avec Transports Canada, ou parce qu'il n'y en a qu'un nombre limité par année...?

Mme Sarrah Storey: Non. Il ne s'est rien passé. Je ne sais pas pourquoi et j'ignore comment cela fonctionne, mais c'est la situation actuelle.

Encore une fois, je ne sais pas comment fonctionne le processus pour les résolutions une fois qu'elles vont de l'avant. Je vais continuer à travailler au dossier maintenant que je suis la troisième vice-présidente de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique, ce qui est utile, parce que je peux faire pression tant sur le gouvernement fédéral que sur le gouvernement provincial au sujet des résolutions, ce que nous n'avons pas vraiment fait jusqu'à présent.

Mme Leila Dance: C'est parfait.

L'autre témoin a parlé de financement. Étiez-vous au courant du financement qui existe? Est-ce quelque chose qui vous intéresserait, d'autant plus que vous cherchez à augmenter le nombre de bouées?

Mme Sarrah Storey: Oui. J'aimerais dire deux ou trois choses à cet égard.

C'est une chose pour nous, pour notre petite municipalité, quand le nombre d'employés est limité. L'un des membres de notre personnel est le nouvel agent de développement économique. Il a travaillé pour le gouvernement fédéral et pour le gouvernement provincial. Nous n'avons vraiment que deux employés qui s'occupent d'une grande partie des demandes de subventions. Cela prend beaucoup de temps.

La capacité est un élément important, surtout lorsque l'on a un déficit de 1,675 million de dollars avec la perte d'activités. Tout d'un coup, nous avons moins de capacité. En ce qui concerne le financement, l'entretien et le retrait, peut-être en hiver, de ces bouées, il y a certaines choses qui vont de pair.

Notre municipalité ne possède pas de bateau et la GRC... J'ai entendu quelqu'un dire il n'y a pas longtemps que la police locale devrait surveiller la vitesse des bateaux. La GRC ne le fait pas sur le lac Fraser. Elle n'a pas de bateau non plus. À moins d'une urgence, nous devons faire appel à l'équipe de recherche et de sauvetage. Aucun bateau ne surveille le lac, sauf s'il y a une plainte majeure concernant un bateau qui a failli heurter un enfant dans l'eau. Une enquête sera alors menée. La GRC n'a pas non plus la capacité de surveillance nécessaire à cet égard, ce qui entraînerait un surplus de travail.

Mme Leila Dance: L'une des questions que j'ai posées aux derniers témoins portait sur les permis. Nous en avons parlé un peu. Pensez-vous que cela pourrait aider en partie? À votre avis, quels programmes...?

Je suis désolée. Ma question s'adresse peut-être davantage à Mme Renaud-Langevin. Pensez-vous que les permis ou les changements...? Savons-nous s'il existe ailleurs un processus plus complet qui pourrait fonctionner ici, au Canada?

Mme Sarrah Storey: Si nous ne nous rafraîchissons pas la mémoire, nous oublions des choses. C'est la même chose pour un permis de conduire. Je pense que cela pourrait être utile, en fait, même s'il faut faire une remise à niveau de 20 minutes lorsqu'on obtient son permis de navigation de plaisance, parce qu'on oublie des choses.

Elle a raison de dire que si l'on ne se balade pas tous les jours sur les voies navigables, il se peut que l'on ne sache même pas à quoi servent les bouées. Il faut le savoir. J'ai entendu dire que des gens avaient perdu leur hélice parce qu'ils ne comprenaient pas à quoi servaient les bouées de navigation. Voilà pourquoi ils ont besoin de rafraîchir leurs connaissances. Les gens doivent se rappeler qu'ils vont oublier.

On pourrait faire quelque chose à cet égard. Il incombe toutefois aux gens de le faire avant de monter à bord d'un bateau. Cela repose sur l'éducation. Il faut leur rappeler que c'est leur responsabilité d'apprendre. Je remarque que c'est le cas dans tout. Cela ne s'applique donc pas qu'à une seule chose.

• (1740)

Mme Leila Dance: Madame Renaud-Langevin, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Je pense la même chose que Mme Storey.

[Français]

Il faut vraiment changer les mesures en place pour l'obtention d'un permis d'embarcation de plaisance, ou encore les renforcer.

Les gens qui ne travaillent pas dans le domaine de la navigation ne sauront pas où se trouvent les nouvelles bouées, qui ont tendance à apparaître du jour au lendemain. Il faut faire beaucoup de sensibilisation.

Selon mon expérience, si on n'établit pas, dès le départ, que les règles sont nécessaires et qu'il faut obligatoirement s'y conformer, les gens prendront simplement le chemin le plus facile et le plus rapide. Ils feront peu de cas des mesures en place.

[Traduction]

M. Philip Lawrence: Il ne reste que 10 secondes, madame Dance.

Mme Leila Dance: C'est tout. Merci.

M. Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Nous avons terminé la première série de questions, qui s'est avérée fructueuse. Nous passons maintenant à la deuxième.

Nous allons commencer par M. Muys, du Parti conservateur.

M. Dan Muys: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins du deuxième groupe.

Je m'adresserai tout d'abord à la représentante de Bleu Massawippi.

Je suis déjà allé au lac, mais pas en bateau, je tiens à le préciser. C'est un beau coin du Québec. Vous n'êtes pas très loin de la frontière du Vermont et du New Hampshire.

Dans votre témoignage, vous avez parlé de recherches scientifiques et de projets que vous avez menés. Je me demande si votre organisation a eu des échanges avec des organisations semblables

de l'autre côté de la frontière. Je pense que le bassin hydrographique inclut des zones des États en question.

Mme Laurence Renaud-Langevin: Je n'ai pas eu de contacts directs avec des organisations des États du Vermont, de New York ou du Maine.

Une de mes amies est venue témoigner mardi, soit Ariane Orjikh, de l'organisme Memphrémagog Conservation inc. Nous collaborons étroitement parce que nos lacs sont situés à 15 minutes l'un de l'autre. Elle travaille en étroite collaboration avec le Vermont et lorsqu'elle obtient de l'information, elle nous la transmet.

À ma connaissance, et pour répondre à une question qui a été posée mardi, le Vermont a une nouvelle politique. Le Maine a également adopté une nouvelle politique: 300 pieds et 10 kilomètres. L'État de New York étudie également la question.

M. Dan Muys: Nous avons posé la question à d'autres témoins. À votre avis, qu'est-ce qui constituerait un bon équilibre entre la navigation de plaisance et la santé du lac? Où se situe cet équilibre?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Je pense vraiment que les eaux sont accessibles à tous. Elles appartiennent à tout le monde. Je pense que si on utilise le lac de façon prudente, responsable et sécuritaire, ce qui inclut le nombre de bateaux sur le lac, on obtient les conditions d'environnement et de sécurité que tout le monde recherche.

Tout à l'heure, quelqu'un a parlé de la capacité du lac. En utilisant la technologie déjà en place pour connaître le nombre de bateaux sur le lac, il est possible de faire des recoupements et d'avoir la capacité à portée de main grâce à la technologie.

M. Dan Muys: Madame la mairesse Storey, je veux revenir à des questions précédentes.

Vous avez dit qu'il était très urgent de faire la transition de la foresterie et de l'exploitation minière au tourisme dans l'économie locale. J'ai vécu et travaillé en Alberta et j'ai beaucoup voyagé en Colombie-Britannique et dans l'Okanagan. J'ai vu qu'on y pratique beaucoup la navigation. Je ne suis pas allé dans votre région, mais je suis sûr que c'est magnifique.

Quel pourcentage de l'économie actuelle de votre région est dû au tourisme? Quel pourcentage espérez-vous atteindre?

Mme Sarrah Storey: Le Nord de la Colombie-Britannique n'est pas connu comme une région très touristique, donc je ne connais pas les chiffres par cœur.

Vous êtes le bienvenu pour nous visiter.

Nous travaillons de plus en plus au tourisme dans le Nord de la Colombie-Britannique. Il y a le port de Prince Rupert, et nous cherchons à faire passer les navires de croisière au nord un peu plus. Bien des gens passent par ici en chemin pour l'Alaska. Nous voulons qu'ils restent ou même qu'ils viennent de Prince George pour avoir des vacances à la maison. Bien des gens couchent au Pomeroy de Prince George. Nous ne savons pas pourquoi. Il y a deux glissades d'eau là-bas. Les gens vont ni plus ni moins sortir de chez eux pour aller glisser.

Voilà ce qui se passe. Les gens cherchent des endroits où aller qui ne sont pas situés aussi loin. Quand on parle d'émissions, c'est peut-être excellent. Les gens restent dans leur région et ne volent pas vers Hawaii. Nous voulons qu'ils restent dans le Nord ou la province, donc c'est peut-être une bonne chose.

Je suis désolée de ne pas avoir les chiffres, mais il y a beaucoup de circulation dans nos collectivités grâce à cette croissance.

• (1745)

M. Dan Muys: Oui, l'autoroute Yellowhead se situe là, tout près.

Quel est l'échéancier pour la construction des hôtels, des restaurants, etc.?

Mme Sarrah Storey: Nous espérons prendre les devants avant que la scierie ne ferme, si c'était pour arriver. Malheureusement, elle a fermé en mai. Puis, Canfor a fermé à la fin de l'année, en décembre. Cela représentait une cinquantaine d'emplois bien rémunérés dans notre région.

Nous avons perdu 300 emplois avec la fermeture de la mine, et 200 ou 300 autres — je dirais plutôt 300 — avec la scierie ces dernières années, puis 50 autres. C'est 650 emplois bien rémunérés qui se sont envolés, donc nous en avons besoin le plus tôt possible. Nous devons aller de l'avant.

Je répète que nous sommes tributaires des subventions. Nous avons seulement 1 000 résidents dans la collectivité, et nous ne pouvons pas les taxer... Nous avons un déficit d'infrastructure de 100 millions de dollars. Nous ne pouvons pas les taxer à mort. Malheureusement, il n'y a juste pas assez de financement.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci beaucoup.

Monsieur Lauzon, vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Madame Storey, vous nous avez parlé à plusieurs reprises de l'importance de sensibiliser les gens à la réglementation sur les bouées.

La municipalité de Fraser Lake est-elle soutenue par un organisme pour ce qui est des campagnes de sensibilisation ou de la réalisation d'études?

[Traduction]

Mme Sarrah Storey: Non. Je vais répondre très brièvement. Il n'y a personne d'autre.

Des résidents locaux des deux lacs près de moi m'ont simplement exprimé des préoccupations. Puis, nous parlons aussi de la sécurité du lac au district régional de Bulkley-Nechako. Personne que je connais n'y travaille. C'est simplement devenu une stratégie de sensibilisation pour protéger les gens.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Je fais de la navigation de plaisance principalement sur les cours d'eau du Québec, mais j'en fais aussi en Ontario. Je vais naviguer sur la rivière des Outaouais, située à la frontière du Québec et de l'Ontario, et sur le lac des Deux Montagnes, dans la région de Montréal.

Je peux vous dire que les associations de protection des lacs avec lesquelles nous travaillons font un travail incroyable dans ma circonscription. Il y a 41 municipalités dans ma circonscription, et plusieurs d'entre elles sont soutenues par des organismes ou des associations de protection des lacs. Ils font de l'excellent travail.

Croyez-vous que ce serait une bonne idée d'inciter les citoyens ou les riverains des lacs situés dans la municipalité de Fraser Lake à s'associer à un tel organisme ou à en créer un?

[Traduction]

Mme Sarrah Storey: Je pense que c'est une excellente idée.

Je ne vais pas dire « malheureusement », mais le nombre de bénévoles semble avoir décliné. Il semble que ce sont toujours les cinq mêmes personnes qui font tout dans la collectivité, et j'en fais partie.

Je pense que c'est une excellente idée et si je pouvais réaliser cela, je pense que je le ferais. Oui, j'aime cette idée. C'est une excellente idée. Je vais tenir une réunion. Je vais aussi vous inviter à y participer.

Et voilà. Vous êtes tous invités.

M. Stéphane Lauzon: J'ai été conseiller municipal, et je m'impliquais dans ma collectivité.

[Français]

Madame Renaud-Langevin, vous connaissez bien le projet Nautisme Intelligent, qui se déroule dans votre région. N'est-ce pas?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Oui, je le connais bien.

M. Stéphane Lauzon: Vous avez effectivement adhéré à ce programme. Vous avez reçu du financement du fédéral s'élevant à près de 260 000 \$. De plus, le lac Massawippi a été un modèle canadien en matière de nautisme, et votre organisme mène des recherches depuis 2017 sur la sécurité nautique.

Pouvez-vous nous expliquer en quoi le financement du gouvernement a été bénéfique pour votre organisme, selon les études que vous avez menées?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Je vais tenter de résumer cela.

Cela nous a permis de sensibiliser activement les personnes qui se rendaient sur le lac. Nous leur parlions du comportement à adopter sur le lac, peu importe le type d'embarcation utilisé. Il pouvait s'agir d'un bateau motorisé, d'une chaloupe, d'un kayak ou d'un bateau à fort sillage.

Cela nous a aussi permis d'installer des bouées, de créer des corridors de navigation et de concevoir une carte interactive, de concert avec la municipalité. Les usagers recevaient de l'information sur la façon d'agir sur le lac, et nous les incitions à adopter des pratiques exemplaires.

• (1750)

M. Stéphane Lauzon: Merci.

Il y a un élément dans votre réponse qui est important pour mon collègue M. Barsalou-Duval.

Certains programmes du fédéral offrent effectivement du financement qui permet d'installer des bouées, de mener des campagnes de sensibilisation, d'évaluer l'état des berges et du fond des cours d'eau ainsi que d'assurer la protection de la vie aquatique.

Je sais que votre organisme est sensible à l'environnement et que c'est une priorité pour vous. Toutefois, vous souciez-vous aussi du bien-être des usagers, de la vitesse des embarcations et de la sécurité sur les plans d'eau?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Oui, c'est tout à fait le cas. Nous avons travaillé là-dessus.

Dans le cadre d'un des volets de la subvention accordée au projet Nautisme Intelligent, nous avons sondé les utilisateurs pour savoir s'ils étaient à l'aise quand ils naviguaient sur le lac et s'ils se sentaient en sécurité.

Nous avons constaté que près de 35 % d'entre eux ne se sentaient pas en sécurité sur le lac pour diverses raisons.

M. Stéphane Lauzon: Est-ce dans le cadre de ce même projet que vous avez étudié la présence accrue de la moule zébrée dans le lac depuis 2021, ce qui a des répercussions sur le fond du lac?

Je pense, d'ailleurs, qu'il s'agit d'une autre subvention.

Pouvez-vous nous en parler un peu?

Mme Laurence Renaud-Langevin: En effet, il s'agit d'une autre subvention.

Nous avons été chanceux, car nos projets étaient tous interreliés. On ne peut jamais demander une deuxième subvention pour un même projet. Il faut tout le temps se réinventer pour chaque subvention. Si le projet doit durer 10 ans, il faut trouver des façons de faire de nouvelles demandes pour d'autres projets complémentaires, si nous voulons faire ce qui était prévu au départ.

M. Stéphane Lauzon: Pouvons-nous alors dire merci au gouvernement?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Nous pouvons bien sûr le faire. Merci.

M. Stéphane Lauzon: Je vous en prie.

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): C'est ce qui arrive quand on est gentil.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez trois minutes, parce que j'ai été généreux avec M. Lauzon.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'abord, je crois que mon collègue M. Lauzon a mal compris mon propos quand j'ai mentionné l'impossibilité d'avoir du financement pour l'installation de bouées. Je parlais de l'affichage de la réglementation. Il y a du financement pour faire de la prévention et de la sensibilisation, mais malheureusement, il n'y en a pas pour faciliter l'affichage de la réglementation. C'est un gros problème.

Mes prochaines questions s'adressent encore une fois à la représentante de l'organisme Bleu Massawippi.

Madame Renaud-Langevin, je suis certain que vous êtes contente d'avoir eu du financement, mais je suis sûr que vous auriez aimé en avoir pas mal plus. En effet, les besoins en matière de financement sont beaucoup plus grands que ce qui est offert actuellement.

Cela dit, beaucoup de témoins nous ont dit être déçus du processus réglementaire. La période entre le moment où on entreprend une démarche réglementaire et le moment où la réglementation est mise en place est très longue. Ils trouvent la situation difficile à vivre.

À votre avis, qu'est-ce qui pourrait être considéré comme une durée raisonnable quant au processus? Est-ce que ce serait un an, cinq ans, dix ans, deux ans, six mois?

Il faut aussi parfois tenir compte des élections municipales, évidemment. Quelle durée serait acceptable, si nous ne voulons pas décourager les citoyens?

Mme Laurence Renaud-Langevin: Je vais vous répondre en fonction de mon expérience comme gestionnaire en ressources humaines. J'ai aussi travaillé sur de nombreux dossiers sur le terrain.

En me fondant sur les discussions que nous avons tenues avec les représentants des municipalités, je pense que la durée idéale d'un projet de réglementation est de trois ans. Au-delà de cette période, le processus est trop long. Quatre ans, c'est très long. Après sept ans, tout le monde a eu le temps de changer de fonction et, à la limite, il faut tout recommencer.

Je pense donc qu'une durée de trois ans ou moins est raisonnable. Au-delà de cette période, il me semble que l'on s'écarte de la réalité des municipalités ou des organismes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

[Traduction]

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Il vous reste une minute.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Pour terminer, si vous aviez à choisir une seule priorité, un seul changement à apporter à Transports Canada par rapport au processus réglementaire, de quoi s'agirait-il?

Vous avez beaucoup parlé des permis de navigation, et vous avez bien fait valoir ce point. Toutefois, à votre avis, est-ce qu'il y a un autre élément qui est une source d'irritation ou qui devrait prioritairement faire l'objet de changements?

Mme Laurence Renaud-Langevin: En priorité, je pense qu'on devrait donner un accès direct au financement pour les municipalités, ou, à tout le moins, pour les MRC. Cela pourrait leur permettre de gérer le processus de façon plus simple et d'alléger leur fardeau sur le plan financier. En tant qu'organisme, nous pouvons les accompagner pour faire un certain travail, comme dans le cadre de consultations publiques, mais il y a des choses que nous ne pouvons pas faire et pour lesquelles notre champ d'action est limité.

Je pense que la priorité devrait être de simplifier le processus et d'en raccourcir davantage sa durée.

• (1755)

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Merci.

[Traduction]

Mme Dance posera les dernières questions.

Mme Leila Dance: Parfait.

Pouvez-vous me rappeler de combien de temps je dispose? Est-ce trois minutes?

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Oui, vous avez trois minutes. Veuillez m'excuser.

Mme Leila Dance: Merci beaucoup.

Je vais poser une question à la mairesse Storey.

Vous avez parlé d'un centre de villégiature que vous voulez construire pour augmenter le tourisme dans votre collectivité, et vous avez dit que c'était important. Les résidents près des lacs plus achalandés et dans certaines régions nous ont parlé de leurs inquiétudes. Même si le gouvernement a parlé de tout ce financement, je sais qu'il n'y a pas de fonds pour tous les lacs du pays.

J'aimerais que vous nous parliez de certaines conséquences environnementales que vous craignez et qui viendront avec le tourisme supplémentaire, ainsi que des enjeux en matière d'application des règles. Même si c'est censé être une responsabilité fédérale, elle repose en grande partie sur les municipalités locales.

Quelle sera l'incidence sur le centre de villégiature et autres?

Mme Sarrah Storey: C'est une excellente question, parce qu'une étude sur la rive du lac indique qu'elle se porte mal. Ce sont des étudiants universitaires qui viennent de la publier. Nous n'avons pas encore examiné le détail de toute cette étude.

Il y a des enjeux en matière d'application des règles, de protection du lac et de règlements sur la vitesse. Qui va gérer ces enjeux? Nous nous posons constamment ces questions, et la capacité est toujours un enjeu. Il y a tellement de lacs au Canada. Comment pouvons-nous gérer toutes ces questions? Comment pouvons-nous travailler ensemble pour le bien commun et mettre en place des stratégies qui fonctionnent vraiment?

Je pense que c'est excellent de créer des emplois. Disons qu'il faut embaucher et former un autre agent de la GRC. Cela demande d'avoir un bateau. Toutes ces choses coûtent de l'argent. Parfois, nous n'avons simplement pas les gens qu'il faut, et il manque déjà d'agents de la GRC dans notre région.

L'important, c'est de planifier à long terme. Nous ne pouvons pas simplement nous dire « voici ce que nous allons faire » et croire que tout va fonctionner. Comme municipalité, surtout dans notre situation, il nous faut un plan et veiller à bien faire les choses, de façon à ce qu'il n'y ait pas d'effet négatif sur le lac.

C'est pourquoi il est aussi si important de travailler avec les communautés des Premières Nations locales qui vivent d'un côté ou de l'autre du lac. Nous vivons au milieu, et elles se situent sur les côtés. Nous devons nous assurer qu'elles sont contentes et que tout le monde le soit. Nous ne construisons pas une marina pour une ville. Nous bâtissons une petite marina qui, nous l'espérons, va aussi favoriser la saveur locale, d'une certaine manière. Nous verrons ce que cela donne.

Mme Leila Dance: C'est excellent. Je vous transmets à tous mes meilleurs vœux. J'espère que cela fonctionnera. J'espère que le gouvernement du Canada pourra soutenir certaines initiatives. Si vous pouviez demander l'impossible, une chose qui pourrait arriver...

Le vice-président (M. Philip Lawrence): Il vous reste 10 secondes.

Mme Leila Dance: Merci beaucoup.

Bonne chance.

Le vice-président (M. Philip Lawrence): C'est ce qui nous amène à la fin de la réunion.

Merci beaucoup aux témoins et aux députés. Tout le monde a fait un travail remarquable.

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>