<u>Note :</u> Transport Canada vous consulte. Le ministre des Transports réglemente la navigation sur les lacs, les rivières et les voies navigables du pays. **Faites entendre votre voix avant le 11 décembre 2023**.

Consultez ci-dessous la position de Nautisme Québec sur la modernisation du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB): donner aux provinces et aux municipalités un rôle élargi dans la gestion de leurs voies navigables.

Vous pouvez copier ou adapter cette position et l'envoyer directement par courriel à : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca

Pour en savoir plus sur cette consultation et les manières de donner votre avis, consultez : Guide de participation des plaisanciers

Parlons transport : consultation sur le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB): donner aux provinces et aux municipalités un rôle élargi dans la gestion de leurs voies navigables

Mémoire présenté par

NMMA CANADA
National Marine Manufacturers Association

CMRA
CANADIAN MARINE RETAILERS ASSOCIATION
ASSOCIATION CANADIENNE DE L'INDUSTRIE NAUTIQUE

NAUTISME QUÉBEC
Alliance de l'industrie nautique du Québec

4 Décembre 2023

Sommaire des recommandations

Nous demandons instamment au gouvernement du Canada de prendre les mesures suivantes :

1. Interrompre temporairement le processus et faciliter la tenue de réunions de consultation exhaustives avec tous les groupes de parties prenantes.

2. Au cours de cette période intérimaire, nous demandons instamment à Transports Canada d'intégrer les mesures suivantes au projet de modernisation du RRVUB :

2.1 Obligation de consulter les associations locales de plaisanciers, les associations de l'industrie nautique et du tourisme.

Les autorités locales doivent conserver leur obligation actuelle de collaborer avec les parties prenantes concernées afin de rechercher des solutions rapides, rentables et pratiques avant de proposer des restrictions réglementaires à l'utilisation des bâtiments. À ce titre, les propriétaires de bateaux et les associations des secteurs de la navigation de plaisance et du tourisme doivent être consultés. Cette obligation doit être maintenue et renforcée par des ressources supplémentaires destinées à faciliter les consultations locales normalisées.

2.2 Respecter les règles régissant les arrêtés ministériels :

L'adoption d'un arrêté ministériel devrait être une mesure exceptionnelle, nécessitant une analyse rigoureuse et des critères objectifs conformes à l'intention de la Directive du Cabinet sur la réglementation et à ses quatre principes fondamentaux.

2.3 Procéder à un examen de la durée des arrêtés ministériels :

La période de validité de deux ans accordée aux arrêtés ministériels devrait être limitée à un an, avec la possibilité d'un seul renouvellement d'un an pour une zone spécifique affectée par une restriction ou une série de restrictions.

2.4 Fixer des objectifs en matière d'accès libre et équitable aux voies navigables :

Transports Canada devrait établir des objectifs concrets et mesurables concernant la promotion d'un accès libre et équitable aux voies navigables.

Le secteur de la navigation de plaisance contribue de manière significative à l'économie canadienne :

- Nous soutenons plus de 80 000 emplois bien rémunérés au Canada, en particulier dans les communautés rurales.
- Nous ajoutons 9,2 milliards de dollars au PIB du Canada.
- Nous générons 4,6 milliards de dollars de recettes fiscales pour les gouvernements municipal, provincial et fédéral en 2022.

En tant qu'industrie, nous avons réalisé des progrès significatifs dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des bateaux, en réduisant les émissions des moteurs de 75 à 95 % et en contribuant à la protection de l'environnement depuis plus de 25 ans. Notre industrie a fait cela de son propre chef, sans aucune réglementation gouvernementale imposée, et a commencé bien avant qu'il ne soit à la mode de le faire. Pourquoi ? Parce que sans masses d'eau saines, notre industrie ne peut pas survivre.

En tant qu'acteurs de cette industrie, nous sommes directement concernés par les accès à l'eau pour une navigation sécuritaire et respectueuse de l'environnement. La modernisation du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) s'inscrit cependant dans un contexte où les accès à l'eau pour la navigation de plaisance se restreignent sans cesse avec bien souvent des politiques d'accès inéquitables pour les usagers. Notre position sur la question est que les restrictions réglementaires à la navigation ne doivent être envisagées qu'en dernier recours. Nous insistons sur l'importance de la consultation, de l'éducation et des mesures incitatives pour favoriser la résolution des problèmes en concertation entre tous les utilisateurs des voies navigables.

À notre avis, la démarche de modernisation du RRVUB entreprise par Transports Canada est insuffisante et crée un précédent dangereux. Elle est incomplète car elle se concentre sur la facilitation des mesures restrictives au lieu de favoriser la concertation entre les parties concernées. Cela pose un précédent dangereux en octroyant aux autorités locales un accès privilégié au processus réglementaire fédéral, tout en contredisant le droit à un accès libre et équitable aux cours d'eau. Elle ouvre la porte toute grande à des restrictions sur des motifs arbitraires, des préférences et des intérêts particuliers, sans données probantes. Transports Canada devrait se fixer des objectifs concertés et mesurables en matière d'accès libre et équitable aux cours d'eau qui tient compte de la navigation sécuritaire et respectueuse de l'environnement, mais aussi des retombées économiques et touristiques découlant de la navigation de plaisance au Canada.

À propos de nous

Décrivez ici votre organisation, entreprise, ou votre expérience en lien avec la navigation.

Le secteur de la navigation de plaisance contribue de manière significative à l'économie canadienne :

- Nous soutenons plus de 80 000 emplois bien rémunérés au Canada, en particulier dans les communautés rurales.

- Nous ajoutons 9,2 milliards de dollars au PIB du Canada.

- Nous générons 4,6 milliards de dollars de recettes fiscales pour le gouvernements municipal, provincial et fédéral en 2022.

En tant qu'industrie, nous avons réalisé des progrès considérables dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des bateaux, en réduisant les émissions des moteurs de 75 à 95 % et en contribuant à la protection de l'environnement depuis plus de 25 ans. Notre industrie a fait cela de son propre chef, sans aucune réglementation gouvernementale imposée, et a commencé bien avant qu'il ne soit à la mode de le faire. Pourquoi ? Parce que sans cours d'eau sains, notre industrie ne peut pas survivre.

Contexte

Notre appréciation du contexte dans lequel la présente modification réglementaire s'inscrit est fort différente de celle exprimée par Transports Canada dans son document d'intention. Bien que nous observions nous aussi une augmentation des demandes de restrictions à la navigation de la part des autorités locales dans notre milieu, nous constatons qu'elles s'inscrivent dans un contexte où **l'accès équitable aux plans d'eau régresse dangereusement.** À notre avis, Transports Canada doit davantage tenir compte du contexte historique de la navigation au pays, et défendre le droit constitutionnel des Canadiennes et Canadiens à un accès libre aux cours d'eau. De plus, il est essentiel de prendre en considération le contexte fiscal des municipalités canadiennes. En effet, la dépendance des municipalités à l'égard des revenus fonciers peut entraîner une attention excessive envers les propriétaires riverains au détriment des autres usagers des plans d'eau.

Les inégalités d'accès aux plans d'eau au Canada sont une préoccupation croissante parmi les divers utilisateurs de ces ressources. Il est indéniable que de nombreuses municipalités à travers le pays limitent l'accès aux plans d'eau sur leur territoire en imposant des mesures telles que des interdictions pour les non-résidents, des frais excessifs pour les infrastructures d'accès publics à l'eau, ou des restrictions à la

navigation injustifiées et non étayées par des données probantes. Ces mesures ont pour résultat de privatiser l'accès aux plans d'eau, qui sont pourtant un bien commun à tous les Canadiennes et Canadiens. Les Canadiennes et Canadiens devraient avoir le droit d'accéder en toute sécurité aux voies navigables avec leur famille, et ce droit est même explicitement mentionné dans la lettre de mandat du ministre. La volonté de Transports Canada de faciliter l'imposition de restrictions à la navigation intervient dans un contexte où ce droit est déjà menacé.

Un autre élément de contexte qui n'est pas pris en compte dans le document d'intention de Transports Canada est celui du respect du principe de **la justice procédurale**. Les différentes parties prenantes, les différents usagers de la ressource commune qu'est l'eau, doivent être traités avec équité dans la mise en place de restrictions à l'un des usages fondamentaux de l'eau qu'est la navigation. D'autant plus que la Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN) existe depuis 1882 et constitue l'un des plus anciens textes législatifs du Canada. L'accès aux cours d'eau et la navigation de plaisance font partie intégrante de l'identité canadienne. Chaque année, plus de 12,4 millions d'adultes canadiens pratiquent la navigation de plaisance.

Dans ce contexte, nous avons été profondément surpris et abasourdis par le nouveau processus réglementaire annoncé le 12 octobre 2023. Avant cette date, nous ignorions totalement qu'en juin 2023, dans le cadre de la **Loi de mise en œuvre du budget**, le gouvernement du Canada avait modifié la **Loi de 2001 sur la marine marchande** du Canada, accordant au ministre des Transports le pouvoir d'apporter des changements rapides au **Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments** (RRUB), qui énonce les restrictions à la navigation. Cette modification a pour effet de rendre caduc le processus de publication dans la Gazette du Canada.

En tant que représentants des plaisanciers et de l'industrie nautique, nous n'avons pas été informés d'un tel amendement législatif et n'avons donc pas été en mesure d'apporter notre contribution à ce processus réglementaire accéléré. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une délégation directe de pouvoirs, l'objectif principal de cet amendement législatif semble être de fournir aux autorités locales une voie rapide qui contourne le processus traditionnel de consultation et de prise de décision. Il s'agit d'une violation du principe de justice procédurale, car les plaisanciers et leurs représentants légitimes ne bénéficient pas d'un privilège similaire pour sauvegarder leur accès aux voies navigables.

Les pouvoirs qui sont accordés aux municipalités par les provinces leur permettent de répondre à des besoins municipaux dans l'intérêt de leurs citoyens. Les intérêts locaux ne devraient pas sursoir aux intérêts nationaux. Ainsi, il est essentiel de prendre en compte le contexte de la pression fiscale exercée sur les municipalités pour augmenter leurs revenus.

Cette pression locale peut agir en faveur de limiter l'accès aux cours d'eau. En effet, la majeure partie des revenus des municipalités dépend de la valeur foncière. Les municipalités cherchant à augmenter leurs recettes par le biais de l'impôt foncier peuvent agir de manière à favoriser l'augmentation de la valeur

des terrains et des bâtiments. Des études ont clairement démontré l'impact positif de la proximité et de l'accès à l'eau sur la valeur foncière[1].

Lorsque les revenus d'une municipalité dépendent largement de l'impôt foncier, la valeur des propriétés riveraines peut devenir cruciale pour leur budget. Cependant, cela peut également entraîner des conséquences négatives en terme d'accès équitable aux cours d'eau. Une autorité locale peut être tentée d'agir en faveur de la privatisation de l'accès aux rivières et aux lacs afin de stabiliser ou d'augmenter la valeur des propriétés riveraines[2].

Enjeux

Alors que le document d'intention de Transports Canada mentionne que "(…) les plaisanciers ont exprimé à plusieurs reprises leur frustration quant au délai d'entrée en vigueur des restrictions demandées" et qu'ils "(…) ont également fait part de leurs préoccupations quant à la limitation des types de restrictions prévues par le RRVUB, qui ne couvrent pas tous les problèmes rencontrés sur les voies navigables locales", notre organisation ne partage pas cette lecture des faits.

Notre position sur la question est que les restrictions réglementaires à la navigation ne doivent être envisagées qu'en dernier recours. Nous insistons sur l'importance de la consultation, de l'éducation et des mesures incitatives pour favoriser la résolution des problèmes en concertation entre tous les utilisateurs des voies navigables.

Le fait d'accorder à des municipalités individuelles des pouvoirs réglementaires étendus pourrait exposer les plaisanciers et l'industrie à l'influence d'acteurs qui ne se préoccupent que d'une seule question, et entraînerait des changements arbitraires dans la réglementation, sans consultation préalable. Une telle orientation est en contradiction avec le mandat de la lettre du ministre des transports, qui est de "promouvoir le libre accès" en réglementant la navigation sur les lacs et les rivières.

Nous reconnaissons la nécessité de moderniser le processus de demande et de mise en œuvre des restrictions dans le cadre du RRVUB. Toutefois, nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de simplifier la procédure de demande ou de réduire les délais de mise en œuvre. Au contraire, nous pensons qu'il est impératif de promouvoir la consultation, l'éducation et les incitations afin de faciliter les solutions de concertation entre tous les utilisateurs des cours d'eau et de parvenir à un consensus sur les solutions non réglementaires. La sécurité et la protection de l'environnement peuvent et doivent coexister avec un accès équitable aux plans d'eau du Canada.

---

[1] Özdilek, Ü. et Revéret, J-P. (2015). Mesure de l'impact économique des bas niveaux d'eau sur les valeurs foncières le long du fleuve Saint-Laurent. Rapport présenté à la Division des impacts et de l'adaptation liés aux changements climatiques de Ressources naturelles Canada, au Gouvernement du Québec et à Ouranos. Montréal. 86p.

[2] Brissette, F. et Poulin, A., 29 juillet 2020. Les Québécois ont de moins en moins accès à leurs plans d'eau. Voici quoi faire pour que ça change. The Conversation. En ligne : https://theconversation.com/les-quebecois-ont-de-moins-en-moins-acces-a-leurs-plans-deau-voici-quoi-faire-pour-que-ca-change-143494

Objectifs

À notre avis, la démarche de modernisation du RRVUB entreprise par Transports Canada est insuffisante et crée un précédent dangereux. Elle est incomplète car elle se concentre sur la facilitation des mesures restrictives au lieu de favoriser la concertation entre les parties concernées. Cela pose un précédent dangereux en octroyant aux autorités locales un accès privilégié au processus réglementaire fédéral, tout en contredisant le droit à un accès libre et équitable aux cours d'eau. **Elle ouvre la porte toute grande à des restrictions sur des motifs arbitraires, des intérêts et préférences particuliers, sans données probantes.**

L'élément crucial qui n'est actuellement pas pris en compte dans le RRVUB concerne l'accès équitable aux cours d'eau pour tous les Canadiens, qu'ils résident dans n'importe quelle municipalité et qu'ils soient ou non propriétaires riverains. Chaque année, plus de 12,4 millions d'adultes canadiens pratiquent la navigation de plaisance, et ils devraient pouvoir continuer à le faire sans craindre des restrictions excessives ou un refus d'accès. Les Canadiens devraient avoir la possibilité d'accéder en toute sécurité aux voies navigables avec leur famille. Par conséquent, **Transports Canada devrait se fixer des objectifs concertés et mesurables en matière d'accès libre et équitable aux cours d'eau.**

Notre organisation reconnaît que les administrations locales peuvent jouer un rôle plus direct dans l'identification des problèmes liés à la sécurité et à l'environnement sur les voies navigables locales. Cependant, il est essentiel de reconnaître que lorsque les municipalités proposent des solutions à ces problèmes, elles le font en prenant en compte leurs propres intérêts locaux plutôt que l'intérêt général de l'ensemble de la population canadienne. Par conséquent, lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre des solutions pour résoudre les problèmes de sécurité et d'environnement, les administrations locales ne devraient pas bénéficier d'un accès privilégié au processus réglementaire leur permettant d'imposer leurs intérêts en appliquant des restrictions à la navigation.

Une fois de plus, l'idée d'accorder, comme le propose Transports Canada, une influence accrue sur un large éventail de pouvoirs réglementaires aux municipalités individuelles expose les plaisanciers et le secteur à un risque en permettant à des acteurs ayant des intérêts particuliers d'apporter des changements arbitraires à la réglementation sans une consultation adéquate. Au lieu de cela, **Transports Canada devrait promouvoir des solutions basées sur la participation et la concertation de l'ensemble des usagers des voies navigables.**

Approches possibles

En examinant la proposition formulée dans le Document d'intention, nous avons constaté que Transports Canada envisage une seule approche, qui peut être résumée comme suit:

- Les représentants de Transports Canada pourront initier le processus de modification du RRVUB pour inclure de nouvelles restrictions une fois qu'ils auront reçu une simple résolution municipale en ce sens. Les règles relatives aux consultations locales demeurent encore à être définies.
- Le ministre des Transports émettra des arrêtés ministériels pour mettre en œuvre les restrictions demandées par les autorités locales.
- Les nouvelles restrictions entreraient en vigueur immédiatement et resteraient en place jusqu'à ce que le règlement soit modifié dans le cadre du processus réglementaire complet. L'arrêté serait valide pendant deux ans.

Nous nous opposons fermement à ce processus accéléré pour trois raisons majeures :

1. **Manque de consultation préalable** : Les représentants des plaisanciers et de l'industrie de la navigation n'ont pas été consultés sur les modifications apportées à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, qui autorisent le ministre des Transports à apporter des changements aux annexes du RRVUB beaucoup plus rapidement qu'auparavant. Nous n'avons pas eu la possibilité de nous exprimer sur cette nouvelle attribution de pouvoir au ministre des Transports, favorisant ainsi les municipalités. Bien que cela ne soit pas une délégation de pouvoirs au sens strict, l'objectif de cette modification législative est de donner aux autorités locales un accès rapide contournant le processus consultatif et décisionnel habituel. Cette situation contrevient au principe de justice procédurale, car les plaisanciers et leurs représentants légitimes n'ont pas accès à un tel privilège pour défendre leur droit d'accès aux cours d'eau.
2. **Évacuation de l'obligation d'évaluer des solutions non-réglementaires** : Ce processus réduit significativement les responsabilités actuelles des autorités locales pour s'assurer que les restrictions à la navigation restent une mesure de dernier recours pour résoudre les problèmes.
3. **Risques liés aux arrêtés ministériels** : L'adoption d'un arrêté ministériel permet d'éviter le processus imposé par la Directive du Cabinet sur la réglementation pour gagner du temps, mais elle ouvre la porte à des décisions fondées sur des critères arbitraires, ce qui va à l'encontre de l'intention même de la Directive. De plus, la période de validité de deux ans est trop longue, et il n'y a aucune garantie que l'arrêté ministériel ne puisse pas être renouvelé. Selon la proposition actuelle, un arrêté ministériel pourrait être adopté de nouveau après la période initiale de deux ans. Dans le cas d'une restriction à la navigation qui ne passerait pas le processus réglementaire complet, cette restriction aura été en vigueur pendant une période suffisamment longue pour causer des préjudices inutiles aux plaisanciers.

Nos demandes

En conséquence, nous appuyons l'Alliance de l'industrie nautique du Québec dans sa démarche auprès du Gouvernement du Canada pour demander :

1. *De suspendre la mise en œuvre du processus actuel et de permettre la tenue de consultations complètes avec l'ensemble des parties prenantes.* Cette pause est d'autant plus cruciale que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes est sur le point de lancer une étude sur la réglementation de la navigation de plaisance sur les voies navigables du Canada. De laisser au Comité permanent des transports l'opportunité d'accomplir son travail en examinant les faits et en formulant des recommandations basées sur des données probantes.

2. Pendant cette période intérimaire, nous demandons à Transports Canada d'intégrer les mesures suivantes dans le projet de modernisation du RRVUB :

   2.1 L'obligation de consulter les associations locales de plaisanciers, les associations de l'industrie nautique et du tourisme.

   Les associations locales de plaisanciers, les associations de l'industrie nautique et les associations régionales et sectorielles de tourisme devraient obligatoirement être consultées afin de *collaborer à l'identification de solutions*. Par ailleurs, ces associations devraient pouvoir *se prononcer en amont sur tout projet et dépôt de demandes de restriction sur les plans d'eau*.

   Avant de solliciter une restriction concernant l'utilisation des voies navigables, une autorité locale doit actuellement avoir consulté les parties prenantes pour trouver des solutions rapides, efficaces et abordables. Cette exigence doit être maintenue et renforcée en privilégiant la collaboration et la concertation.

   La participation du public contribue à de meilleures décisions parce que les décideurs disposent d'informations plus complètes - sous la forme de faits, de valeurs et de points de vue additionnels obtenus grâce à la contribution du public - pour éclairer le processus de

   décision. Ils peuvent alors intégrer les meilleures informations et l'expertise de toutes les parties prenantes. Les décisions sont plus faciles à mettre en œuvre et plus durables parce qu'elles tiennent compte des besoins et des intérêts de toutes les parties prenantes et que les parties prenantes comprennent mieux les résultats et s'y investissent davantage. En conséquence, les décisions qui s'appuient sur des processus de participation publique sont considérées comme plus légitimes et sont moins sujettes à contestation.

   Un processus de concertation devrait être clairement défini, pour y intégrer la consultation obligatoire des associations locales de plaisanciers, les associations provinciales rassemblant l'industrie nautique, et les associations régionales de tourisme. Les critères d'une concertation et d'une consultation devraient être énoncés (inclusion, équilibre des pouvoirs, éclairage des spécialistes, participation de consultants impartiaux, etc.) et rigoureusement

suivis[3]. Des solutions et compromis inédits émergeront possiblement du processus, repoussant alors la nécessité de recourir à la règlementation.

L'information, la documentation des démarches de concertation et de consultation, ainsi que les études et les arguments à l'appui de la demande de restriction sur le plan d'eau devraient être obligatoirement rendus disponibles pour consultation par toutes les parties prenantes. De cette manière, il sera possible pour celles-ci d'avoir un regard critique et avisé sur les fondements à l'appui des demandes de restriction. L'information fournie devrait s'appuyer sur des données probantes et tenir compte des enjeux non seulement sur la sécurité et l'environnement, mais aussi des enjeux économiques, touristiques et sociaux.

Transports Canada pourrait faciliter cette démarche en offrant un service de soutien aux communautés. Des entreprises spécialisées dans la collaboration et la résolution de conflits opèrent au Canada et peuvent faciliter la recherche de solutions concertées. De plus, certains organismes à but non lucratif sont mandatés dans certaines provinces pour assurer la concertation des parties prenantes dans les bassins versants des rivières. Par exemple, au Québec, les Organismes de bassin versant sont accrédités par le ministre de l'Environnement, et leur gouvernance inclut l'ensemble des acteurs liés à l'eau dans chaque bassin versant du territoire. Le long du fleuve Saint-Laurent, Environnement Canada a créé des comités de Zones d'intervention prioritaires (comités ZIP) qui peuvent également faciliter la concertation locale autour de l'accès au fleuve Saint-Laurent et aux îles.

De plus, dans le but de faciliter la discussion publique et l'éducation sur les mesures de sécurité et de protection de l'environnement, Transport Canada devrait continuer à soutenir financièrement les organismes locaux qui rassemblent les plaisanciers. Transports Canada

doit reconnaître qu'il est de sa responsabilité d'aider les communautés à renforcer leur capacité à résoudre les problématiques de sécurité et d'environnement en concertation.

2.2 Resserrer les règles encadrant les arrêtés ministériels :

En ce qui concerne l'adoption d'un arrêté ministériel, nous comprenons que l'objectif est de contourner le processus réglementaire conventionnel et, par conséquent, la Directive du Cabinet sur la réglementation. Cette directive repose sur les quatre principes fondamentaux suivants :

- Protéger et favoriser l'intérêt public et appuyer la saine gouvernance;
- Être moderne, ouvert et transparent;
- Se fonder sur des données probantes;

[3] Amartya Sen (2012), *L'idée de justice*, Flammarion, Paris, France.

Soutenir une économie équitable et concurrentielle.

L'adoption de tout arrêté ministériel devrait être une mesure exceptionnelle, basée sur une analyse rigoureuse et des critères objectifs respectant l'esprit de la Directive du Cabinet sur la réglementation. La période de validité de l'arrêté devrait être aussi courte que possible pour éviter de porter atteinte au droit d'accès aux voies navigables des Canadiens.

Pour respecter l'esprit de la Directive tout en accélérant le processus, nous proposons que la demande d'une autorité locale soit accompagnée des éléments suivants :

- Un rapport attestant de la validité du processus de concertation, préparé par un organisme de concertation indépendant reconnu par un gouvernement provincial ou fédéral.
- Un rapport identifiant le problème sur la base de données probantes, signé par un professionnel indépendant accrédité en matière de sécurité nautique ou environnementale, selon la nature du problème.

2.3 *Réduire la durée des arrêtés ministériels*

Enfin, la période de validité de deux ans accordée aux arrêtés ministériels devrait *être réduite à une année, avec la possibilité d'un seul renouvellement d'un an, une seule fois par zone couverte par une ou plusieurs restrictions.*

2.4 Fixer des objectifs en matière d'accès libre et équitable aux voies navigables :

Transports Canada devrait établir des objectifs concrets et mesurables concernant la promotion d'un accès libre et équitable aux voies navigables.

Conclusion

Nous sommes heureux que Transports Canada ait lancé des consultations sur les révisions à long terme du processus RRVUB, et nous anticipons une participation continue à ces consultations afin d'établir des réglementations fondées sur des preuves qui favorisent le plaisir en toute sécurité des voies navigables canadiennes pour les plaisanciers, tout en garantissant des pratiques de navigation sûres et la protection des environnements sensibles.

Au nom de notre industrie et des millions de Québécoises et de Québécois qui apprécient la navigation de plaisance en toute sécurité avec leur famille, nous vous remercions de prendre en compte notre soumission et attendons avec impatience une collaboration ultérieure.