

**COMITÉ DE CONSULTATION
SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE
SUR LES LACS ET COURS D'EAU DU QUÉBEC**



**RAPPORT FINAL SUR LES
CONSULTATIONS PUBLIQUES
ET RECOMMANDATIONS**

AVRIL 1999

COMITÉ DE CONSULTATION SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE SUR LES LACS ET COURS D'EAU DU QUÉBEC

Rapport sur les consultations publiques et recommandations



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
<i>Contexte, origine du comité de consultation</i>	1
<i>Présentation du comité</i>	2
1. Le nautisme récréatif et sportif	3
1.1 <i>La pratique</i>	3
1.2 <i>La problématique soumise à la population</i>	3
1.2.1 <i>Les décès</i>	3
1.2.2 <i>Les incidents/accidents</i>	5
1.2.3 <i>Les nuisances</i>	5
1.3 <i>L'environnement réglementaire actuel</i>	5
1.4 <i>Les responsabilités du ministère des Affaires municipales</i>	6
2. Consultation de la population	6
2.1 <i>Processus de consultation</i>	6
2.2 <i>Participation et envergure de la consultation</i>	7
3. Synthèse de la consultation	8
3.1 <i>Questions et propositions soumises à la population</i>	8
3.2 <i>Réponses de la population</i>	9
3.2.1 <i>Problèmes soulevés</i>	9
➔ <i>Au sujet de la sécurité</i>	9
➔ <i>Au sujet de la qualité de vie</i>	11

TABLE DES MATIÈRES ▲ (SUITE)

3.2.2	Solutions suggérées _____	13
	➔ <i>Au sujet de la sécurité</i> _____	13
	➔ <i>Au sujet de la qualité de vie</i> _____	16
	➔ <i>Des solutions qui englobent plusieurs problèmes</i> _____	18
3.2.3	<i>Principes à respecter</i> _____	18
4.	Conclusion de la consultation _____	20
5.	Recommandations du comité _____	21
	Références _____	28

RAPPORT SUR LES CONSULTATIONS PUBLIQUES ET RECOMMANDATIONS



INTRODUCTION

La pratique des sports nautiques connaît, depuis quelques années, une recrudescence au Québec. En effet, les plaisirs du nautisme attirent de plus en plus d'adeptes et ce phénomène a eu pour effet d'accroître le nombre de bateaux sur les lacs et cours d'eau et, par le fait même, d'augmenter les problèmes reliés à la sécurité et à la qualité de vie des citoyens. En plus des noyades et des autres accidents mortels survenus sur les lacs et cours d'eau lors des dernières années, la pratique de nouveaux sports nautiques, l'apparition d'embarcations à haute vitesse et l'achalandage toujours grandissant soulèvent certaines questions. Par exemple, comment concilier la pratique de la motomarine et de la baignade sur nos lacs et cours d'eau?

Afin de préciser la nature de ces interventions, un comité a été mandaté pour consulter la population, les divers intervenants et la clientèle de la navigation de plaisance de même que les personnes résidant près des lacs et cours d'eau du Québec en vue de formuler des recommandations au ministre. Ce comité, présidé par monsieur Claude Boucher, député de Johnson et secrétaire régional de l'Estrie, a tenu des audiences dans onze villes du Québec, du 25 août au 16 septembre 1998. Il est composé de personnes provenant des milieux du nautisme, de la formation et de la sécurité nautique, des autorités municipales, de groupes environnementaux et du gouvernement. Le comité de consultation fut supporté dans sa tâche par un comité technique formé de représentants des divers ministères concernés. (Annexe 1)

PRÉSENTATION DU COMITÉ DE CONSULTATION

Le comité de consultation est composé des personnes suivantes :

M. Claude Boucher, Président

M. Jean-Guy Dépôt, Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ)

Mme Aline Dupaul, Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du Haut-bassin de la rivière St-François (RAPPEL)

M. Raynald Hawkins, Société de Sauvetage

M. Guy Jauron, Union des municipalités régionales de comtés du Québec (UMRCQ)

M. Mario Larosée, Association maritime du Québec (AMQ)

Mme Claire Lucchesi, Association québécoise de l'industrie du nautisme (AQIN)

M. Jean-Guy St-Roch, Union des municipalités du Québec (UMQ)

Mme Sylvie Turner, Direction générale des loisirs et des sports, ministère de l'Éducation (MEQ)

M. Michel Villeneuve, Institut maritime du Québec (IMQ)

Soutien technique permanent :

Mme Odette Roy, avocate, ministère des Affaires municipales (MAM)

Le comité Boucher dépose donc le présent rapport sur les consultations publiques et les recommandations sur la sécurité nautique et la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau du Québec.

1. *Le nautisme récréatif et sportif au Québec*

1.1 *La pratique*

Le Québec, riche en lacs et cours d'eau, est fort propice à la pratique du nautisme et compte d'ailleurs un grand nombre d'adeptes des sports nautiques. Selon une étude réalisée pour le compte de l'Association québécoise de l'industrie du nautisme, 450 000 ménages québécois possèdent une embarcation et en moyenne, 2,7 personnes pour chacun de ces ménages s'adonnent à la navigation. On peut donc estimer à plus de 1 200 000 le nombre de plaisanciers au Québec.

La même étude révèle que les ménages québécois possèdent 685 708 embarcations. Les petites embarcations, principalement les canots et les chaloupes (non motorisées et motorisées), sont les plus populaires et comptent pour 60 % de ces embarcations. Les autres bateaux à moteur de 10 à 20 pi représentent 17 % des embarcations vendues et les planches à voiles 14 %. Le reste du parc des embarcations est composé de plus grands bateaux à moteur (plus de 20 pi), de voiliers, de kayaks de mer et de motomarines, chacune représentant environ 2 % du marché.

Bien qu'elles soient précises sur le plan du marché de la plaisance, les statistiques ci-dessus ne nous indiquent pas nécessairement la nature des activités pratiquées par les Québécois et les Québécoises. La pêche, à titre d'exemple, activité la plus souvent associée aux noyades reliées à l'usage d'une embarcation, compte un grand nombre d'adeptes. Le ministère de l'Environnement et Faune émet ainsi à chaque année plus de 700 000 permis de pêche, dont la plupart sont utilisés pour la pêche à bord d'une embarcation. Une enquête sur le taux de pratique d'activités physiques, réalisée par le ministère des Affaires municipales (1995), révèle également que 44 % de la population québécoise des 15 ans et plus pratiquent la baignade, ceci incluant la baignade en piscine et en eau libre. Aussi, 14 % des 15 ans et plus font du canot, 3,3 % du ski nautique et 3 % de la voile.

Bref, l'engouement pour les activités nautiques ne semble pas fléchir puisque la croissance du marché des embarcations, ces dernières années, laisse présager une hausse de 20% des ventes d'embarcations pour les trois prochaines années.

1.2 *La problématique soumise à la population*

1.2.1 *Les décès*

Dans une étude sur les décès d'origine récréative et sportive, échelonnée sur 6 ans (1990 à 1995), on compte en moyenne 36 décès par année au Québec liés

à l'usage d'une embarcation. Les coûts directs et indirects associés à ce type de décès sont estimés à environ 15 millions \$ pour la société québécoise. La mortalité liée au nautisme se divise en deux types : la noyade et les décès par traumatisme autre que la noyade.

- *Les noyades :*

Par comparaison aux traumatismes attribuables à des collisions ou à d'autres accidents du genre, la noyade constitue la principale cause de décès en nautisme. La pêche en bateau ou en canot, les déplacements en bateau à moteur et le canotage sont les principales activités associées aux noyades liées à la navigation de plaisance.

Les circonstances entourant les noyades et les facteurs de risque qui ressortent sont les suivantes :

Les noyades surviennent surtout dans les rivières et les lacs, alors que la victime, dans bien des cas un pêcheur, utilisait une petite embarcation (moins de 5.5 m). La grande majorité des victimes de noyades ne portaient pas de vêtements de flottaison lorsqu'est survenu le chavirement, la submersion ou la chute par-dessus bord. L'alcoolémie et l'hypothermie sont aussi des facteurs de risque relativement importants dans le phénomène des noyades.

- *Les décès par traumatisme autre que la noyade :*

Ce phénomène, moins important en nombre mais tout aussi préoccupant, représente 9 % des décès liés au nautisme, c'est-à-dire environ 3 par année. Ils surviennent habituellement sur les lacs et cours d'eau achalandés.

Les circonstances entourant les décès par traumatisme autre que la noyade et les facteurs de risque qui ressortent sont les suivants :

Il s'agit le plus souvent de collisions ou de traumatismes causés par une hélice alors que les bateaux à moteur de plus de 5.5 m et les motomarines sont les embarcations les plus fréquemment impliquées. L'alcoolémie joue un plus grand rôle dans ce type de décès que chez les victimes de noyade. L'autre cause de décès mentionnée dans les rapports est l'hypothermie sans noyade.

1.2.2 Les incidents/accidents

En ce qui concerne les incidents/accidents sans décès, bien qu'il n'existe pas de données couvrant l'ensemble des lacs et cours d'eau du Québec, nous avons un portrait de ce qui se produit sur le fleuve et ses principaux affluents. Ainsi, le rapport statistique 1997 de la Garde côtière canadienne révèle que près de 800 incidents impliquant un bateau de plaisance ont été signalés cette année-là. Parmi ces événements, environ la moitié sont considérés comme des situations de détresse au cours desquelles il y a eu chavirement, chute par-dessus bord ou collision. Le type d'embarcation le plus souvent secouru est le bateau à moteur de moins de 12 mètres.

1.2.3 Les nuisances

Les nuisances peuvent être identifiées comme étant entre autres le bruit, les encombrements, l'inaccessibilité aux rives, la propreté et les odeurs nuisibles au bon voisinage. Bien qu'aucune donnée précise n'ait été fournie sur cette problématique, la population fut invitée à se prononcer sur l'état de la situation et sur les pistes de solutions à envisager en matière de nuisances.

1.3 L'environnement réglementaire actuel

Les règlements fédéraux se rapportant au nautisme sont les suivants :

- Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux;
- Règlement sur les petits bâtiments;
- Règlement sur les abordages;
- Règlement sur les bouées privées.

On retrouve également dans le Code criminel canadien des dispositions concernant la conduite dangereuse d'une embarcation ainsi que la conduite associée à la consommation d'alcool. De plus, les règlements fédéraux incluront, à partir d'avril 1999, de nouvelles exigences sur les compétences des conducteurs d'embarcations à moteur ainsi que sur l'âge minimum de conduite d'une motomarine et d'une embarcation en fonction de la puissance du moteur. Les embarcations, quant à elles, sont soumises à des normes de construction.

Pour ce qui est de l'application de la réglementation, c'est la *Loi sur les poursuites sommaires* qui prévaut, c'est-à-dire qu'il y a d'abord un constat d'infraction émis par l'autorité habilitée qui poursuit ensuite le contrevenant.

1.4 Les responsabilités du ministère des Affaires municipales

Parmi les règlements mentionnés ci-dessus, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux peut être appliqué par les municipalités qui le désirent. Le ministère des Affaires municipales est d'ailleurs l'autorité désignée pour évaluer les demandes des municipalités et les adresser au gouvernement fédéral. Parmi les restrictions applicables, on retrouve notamment l'interdiction de bateaux à moteur (sauf les moteurs électriques), la limitation de vitesse, des zones à accès contrôlé dans les parcs publics et des heures permises pour tirer une personne sur skis nautiques ou autre équipement.

Plus de 200 municipalités se sont prévaluées de ces dispositions pour restreindre la vitesse sur les lacs et cours d'eau. Cependant, ce ne sont pas toutes les municipalités qui ont eu recours à des mesures particulières à l'égard de la sécurité nautique et de la qualité de vie des citoyens.

Par ailleurs, la *Loi sur le ministère des Affaires municipales* précise que « le ministre doit voir au bien-être des personnes soumises à sa juridiction » (L.R.Q., ch. M.22.1, art. 7, 3o). Enfin, en vertu du Code municipal et de la *Loi sur les cités et villes*, les municipalités ont la possibilité de régler sur les nuisances.

➔ Direction générale des loisirs et des sports

Or, la responsabilité de la *Loi sur la sécurité dans les sports et loisirs* permet d'« adopter des règlements pour assurer la sécurité des participants et des spectateurs lors de la pratique d'un sport » (L.R.Q., c. S-3.1, art. 21 2o). Des règlements pourraient ainsi être adoptés par le ministre responsable des loisirs et des sports afin d'assurer le bien-être et la sécurité des baigneurs, des sportifs ainsi que de la population riveraine.

En vertu de cette même Loi, le ministre responsable des loisirs et des sports peut approuver un règlement de sécurité adopté par un organisme sportif et qui ne vise que les membres de l'organisme sportif. Les fédérations québécoises de voile, de canot-camping, de canoë-kayak, de ski nautique et de natation, entre autres, ont d'ailleurs adopté leur règlement, l'ont fait approuver et voient à son application.

2. Consultation de la population

2.1 Processus de consultation

Le comité de consultation présidé par monsieur Boucher, mis sur pied en avril 1998, a amorcé le travail par des réunions préparatoires et par l'élaboration d'un document de

consultation destiné aux individus, associations, organismes et autres regroupements visés par la consultation. En soutien au comité de consultation, un comité technique, composé de représentants des divers ministères concernés par la problématique, a été formé et appelé à émettre ses commentaires sur la démarche et les résultats de la consultation. Le document de consultation, exposant le contexte, la problématique et les pistes de solutions à envisager pour améliorer la sécurité et la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau du Québec, a été expédié à environ 500 destinataires, principalement les suivants :

- aux municipalités appliquant le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux;
- aux associations du milieu du nautisme;
- aux marinas et clubs nautiques;
- aux intervenants en sécurité nautique;
- aux associations de riverains;
- aux fédérations sportives et de plein air liées au nautisme;
- aux membres du Conseil québécois du nautisme;
- aux associations touristiques;
- aux groupes environnementaux;
- à l'Association québécoise de l'industrie du nautisme, à la fédération québécoise de la faune, à la Société des établissements de plein air du Québec, aux ZEC et à Parc Canada.

Une lettre, adressée aux maires et mairesses de toutes les municipalités du Québec, visait également à les inviter et à leur transmettre l'information sur les consultations. Cette lettre exprimait aussi une demande sur l'état de la situation particulière à leur milieu et les mesures prises, s'il y a lieu, en matière de sécurité nautique et de qualité de vie sur leurs lacs et cours d'eau.

Une tournée de presse effectuée par le président du comité, M. Boucher, des communiqués de presse et des affiches expédiées aux municipalités ont précédé les audiences publiques. Les bureaux régionaux et le service des communications du ministère ont joué un rôle dans les communications et la logistique concernant les audiences. Le secrétariat de toutes les audiences publiques a été assumé par les bureaux régionaux.

2.2 Participation et envergure de la consultation

Afin d'entendre la population, le comité Boucher a tenu des audiences dans 11 villes du Québec auxquelles 656 personnes se sont présentées. Les organismes ou individus qui ont déposé un mémoire (127), pour la plupart, ont présenté oralement leur mémoire devant le comité. Par ailleurs, les audiences libres de la soirée ont permis à

116 personnes de s'exprimer sur le sujet. En plus des mémoires reçus, le comité a pris connaissance des 70 lettres ou autres types de documents envoyés par des municipalités, des organismes ou des particuliers.

➔ *Qui sont les auteurs des mémoires et autres documents écrits? :*

- 61 municipalités;
- 27 associations vouées à la protection des lacs ou cours d'eau;
- 17 associations de riverains;
- 13 regroupements du milieu de la plaisance (clubs nautiques, marinas, plaisanciers);
- 11 intervenants en sécurité nautique;
- 8 Conseils régionaux de l'environnement;
- 5 représentants de la sécurité publique;
- Le Regroupement national des conseils régionaux en environnement du Québec;
- L'Association québécoise de l'industrie du nautisme;
- La Fédération québécoise de la faune;
- La Société des établissements de plein air du Québec;
- Le Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du Haut Bassin de la rivière St-François;
- Parcs Canada;
- Le syndicat des agents de conservation de la faune du Québec;
- 2 manufacturiers de l'industrie du nautisme;
- 26 autres regroupements divers;
- 20 individus.

3. Synthèse de la consultation

3.1 Questions et propositions soumises à la population

Le document de consultation, qui fut transmis aux intervenants concernés et aux personnes qui en faisaient la demande, posait certaines questions sur ce qui pourrait être fait pour améliorer la sécurité et la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau.

D'abord, compte tenu de l'achalandage sur certains lacs et cours d'eau et de la venue de nouvelles embarcations toujours plus performantes, serait-il souhaitable d'adopter un règlement sur une limite de vitesse à une distance déterminée des berges? Serait-il aussi souhaitable que des contraventions puissent être émises pour assurer l'application de toute nouvelle réglementation? Et qui devrait alors percevoir le fruit des amendes imposées?

Au sujet de la formation des usagers, quelles exigences devrait-on imposer et devrions-nous instaurer un volet sécurité nautique dans nos programmes d'éducation? À qui devrait-on confier la responsabilité de la formation? Compte tenu que les locataires d'embarcation n'ont pas toujours les compétences nécessaires à la conduite d'une embarcation à moteur, y aurait-il lieu d'exiger un minimum de formation qui serait dispensée par le locateur?

En prenant en compte les diverses sources de nuisances, quelles seraient les solutions pour améliorer la situation et quelles devraient être les priorités à privilégier dans ce domaine?

Enfin, il a été demandé à la population consultée quel rôle pourrait être attribué aux usagers des lacs et cours d'eau et aux riverains dans la surveillance et l'application de mesures particulières à la sécurité et à la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau?

3.2 Réponses de la population

3.2.1 Les problèmes soulevés

➔ *Au sujet de la sécurité et...*

... De l'application de la réglementation :

Les auteurs des mémoires et autres participants aux consultations ont très souvent fait remarquer le manque de surveillance sur les lacs et les cours d'eau de même que le peu d'application de la réglementation existante. De façon générale, on invoque le manque de ressources pour gérer la sécurité et appliquer la réglementation. Les ressources semblent difficiles à trouver, surtout du point de vue financier, mais également en matière de personnel adéquatement formé pour appliquer la réglementation.

Les personnes chargées de l'application de la réglementation tout particulièrement soulèvent des difficultés quant à l'application de la réglementation, notamment en raison de la perception qu'ont la population et même certains agents de la paix, d'une police « sans pouvoir coercitif ». Elles mentionnent également que le processus de poursuite actuel est long, coûteux, en décourage plusieurs dans l'exercice de leur travail et contribue à entretenir cette perception d'absence de pénalité pour le contrevenant à un règlement en matière de nautisme.

... De la connaissance de la réglementation :

On constate également une méconnaissance des règlements autant chez les usagers que chez les autorités municipales habilitées à réglementer. On invoque souvent la complexité du processus de réglementation et la difficulté d'obtenir de l'aide pour s'y conformer. Les représentants des municipalités se disaient souvent découragés devant les étapes à franchir pour en arriver à réglementer.

... De la vitesse des embarcations :

Les participants ont exprimé à maintes reprises des craintes à l'égard de la vitesse des embarcations, en particulier par rapport aux embarcations à haute performance appelées « cigarette boat » et par rapport aux motomarines. Ces craintes se manifestent surtout chez les usagers de plus petites embarcations moins puissantes ou non motorisées et chez les baigneurs.

... De la cohabitation des divers usagers :

Des problèmes d'encombrement et de cohabitation des divers usagers ont été souvent portés à l'attention du comité. Les gens consultés faisaient ressortir l'incompatibilité entre divers types d'activités nautiques sur les lacs et cours d'eau, en particulier lors de beaux après-midi d'été alors que l'achalandage est important. Des usagers soulèvent, par ailleurs, un manque de respect des zones de baignade et de la pratique du nautisme non motorisé. Autrement dit, plusieurs amateurs de canot, de voile, de baignade ou autre activité dite « douce » craignent la proximité, la vitesse et la vague des embarcations plus puissantes.

La circulation d'hydravions parmi les embarcations de plaisance a été aussi identifiée comme un problème selon certains auteurs de mémoire et autres participants. Dans certains cas, le plan d'eau est relativement petit et déjà occupé par un bon nombre d'usagers.

Plusieurs usagers et riverains du fleuve St-Laurent et de ses principaux affluents ont exprimé leur crainte des gros navires commerciaux, particulièrement en ce qui a trait à la vitesse de ces bateaux dans les zones achalandées.

... De la formation des plaisanciers :

Un bon nombre des personnes qui se sont exprimées considèrent que les plaisanciers ne sont pas suffisamment formés, si on en juge par le comportement de plusieurs d'entre eux sur l'eau. Ce problème a été aussi associé aux personnes

locataires d'embarcation de qui l'on exige aucun préalable à la conduite d'embarcation actuellement.

... Du vêtement de flottaison et de l'alcool :

Les participants ont également fait remarquer qu'un des principaux facteurs de risque de noyade chez les usagers d'embarcation est le fait de ne pas porter de vêtement de flottaison individuel et que, malgré les efforts de sensibilisation déployés, on retrouve encore une grande majorité de victimes sans cette pièce d'équipement. On a aussi fait remarquer, en citant l'exemple du décès du champion de voile Éric Tabarly, que le fait de négliger un équipement comme le harnais de sécurité pouvait être dangereux dans certaines situations. Plusieurs intervenants mentionnent, pour leur part, que l'alcool est encore trop souvent associé à la pratique du nautisme.

... Du balisage et du droit au mouillage :

Plusieurs plaisanciers ont souligné le fait que le balisage des cours d'eau est de plus en plus restreint et que cette situation pose de réels problèmes de sécurité. Certains ont parlé également du droit au mouillage qui est réduit à certains endroits, ce qui oblige le plaisancier à s'ancrer parfois dans des lieux non propices et non sûrs.

... De l'enregistrement des bateaux :

L'enregistrement des bateaux a été quelquefois qualifié de « fouillis » qui rend difficile toute recherche de bateaux et identification de propriétaire.

... De l'implication gouvernementale :

Enfin, bon nombre de personnes ont reproché au gouvernement québécois son manque d'implication dans le domaine de la sécurité nautique.

➔ *Au sujet de la qualité de vie et...*

... Du bruit :

Le bruit engendré par les embarcations, particulièrement celui des motomarines et des bateaux à haute performance, constitue un problème pour un grand nombre de personnes. Le bruit causé par la circulation d'hydravions et d'hydroglisseurs dans des lieux recherchés pour leur quiétude provoque également du mécontentement chez plusieurs riverains et usagers. Le problème

semble particulièrement aigu là où il se fait de l'entraînement d'amerrissage et de décollage et du taxi-tourisme.

On a aussi souligné la problématique particulière à un lac interdit aux embarcations à moteur, mais fréquenté tout de même par des hydravions.

Plusieurs personnes, surtout des riverains, se disent dérangées par le comportement bruyant de certains plaisanciers ou la musique trop forte provenant d'embarcations ancrées dans les baies ou à proximité des zones habitées.

... De l'encombrement :

De nombreux lacs et cours d'eau du Québec sont très fréquentés soit par les résidents, par les villégiateurs, les touristes ou toutes ces clientèles à la fois. Bon nombre d'intervenants ont signalé que cette situation amène un encombrement des lacs et cours d'eau et provoque des problèmes de cohabitation des divers usagers, non seulement sur le plan de sécurité mais aussi sur celui de la qualité de vie.

... Des dommages causés à l'environnement :

Aussi, les rejets des moteurs à essence, particulièrement ceux des moteurs à deux temps, ont été fréquemment mentionnés comme problème de pollution. Plusieurs personnes ayant abordé ce problème ont manifesté leur inquiétude notamment par rapport aux lacs servant de réservoir d'eau potable. Les odeurs d'échappement des moteurs à essence ont aussi fait l'objet de plusieurs commentaires.

La plupart des mémoires faisant état de problèmes liés à l'environnement, parlaient de l'érosion des berges causée par les vagues. Certains intervenants se disaient particulièrement préoccupés par l'érosion des berges causée par les gros navires commerciaux à certains endroits du fleuve Saint-Laurent.

Aux dires de plusieurs, l'accès à des eaux peu profondes facilité par les caractéristiques de certaines embarcations provoque un brassage des eaux et du fond et endommage les frayères, la flore et la faune aquatiques.

De plus, on a soulevé un problème de prolifération de moules zébrées amenées par les bateaux qui naviguent d'un lac à l'autre sans être nettoyés.

La présence de plantes aquatiques envahissantes a aussi été identifiée comme problème dans les lacs et cours d'eau.

D'autres préoccupations ont été exprimées à l'égard des rejets des eaux noires et des eaux grises et du manque de facilités de vidange pour pouvoir disposer de ces rejets d'une manière non dommageable pour l'environnement.

... Du manque d'accès aux lacs et cours d'eau :

Quelques mémoires soulignent que la qualité de vie des citoyens est affectée par le manque d'accès aux lacs et cours d'eau pour les baigneurs et les plaisanciers non riverains alors que cette richesse devrait être partagée entre tous.

... D'autres sources de pollution :

Enfin, plusieurs personnes tenaient à rappeler que d'autres sources de pollution endommagent nos lacs et cours d'eau et affectent notre qualité de vie. Elles mentionnaient à titre d'exemple les rejets industriels, le déboisement des rives, les fosses septiques inadéquates, les engrais utilisés pour les terrains et la prolifération des goélands.

3.2.2 Les solutions suggérées

↳ *Au sujet de la sécurité et...*

... De l'aspect réglementaire :

Nombreuses sont les personnes qui ont insisté sur la nécessité d'effectuer d'abord une application plus rigoureuse de la réglementation. Pour ce faire, il est suggéré :

- D'augmenter la surveillance sur l'eau en utilisant toutes les ressources possibles en plus des corps policiers, notamment les agents de conservation de la faune, les étudiants en technique policière et les effectifs de la Garde côtière canadienne. À ce sujet, plusieurs personnes sont d'accord pour attribuer aux usagers et aux riverains un certain rôle de surveillance mais sans qu'il ne soit nécessairement coercitif. Ce rôle devrait surtout en être un de sensibilisation et de vigie;
- De donner aux corps policiers ou autres autorités habilitées à appliquer la réglementation, le pouvoir d'émettre des contraventions, afin d'avoir un effet plus dissuasif des comportements dangereux;
- De soutenir financièrement l'application de la réglementation;

- De prendre les mesures nécessaires pour que le fruit des amendes perçues retournent à ceux qui voient à l'application de la réglementation;
- De créer un système d'enregistrement des bateaux moderne et informatisé, de façon à faciliter l'identification des embarcations et de leur propriétaire;
- D'utiliser un modèle s'apparentant à la motoneige pour la surveillance et l'application de la réglementation.

... Du contrôle de la vitesse :

Par ailleurs, une partie importante des participants à la consultation s'est dite d'accord avec une limite de vitesse à une distance déterminée des berges. Cependant, plusieurs d'entre eux souhaitaient pouvoir tout de même prendre en compte certains paramètres comme la profondeur de l'eau, la largeur du cours d'eau ou les zones de baignade.

Toutefois, plusieurs personnes sont d'avis qu'en imposant une limite de vitesse aux embarcations, il faudrait s'assurer que ces embarcations sont munies d'un indicateur de vitesse.

Une autre façon de contrôler la vitesse, selon certains, serait de réintroduire une limitation de forces de moteur comme restriction applicable à la conduite des bateaux.

... Des vagues causées par les bateaux :

Certains intervenants ont également proposé que des zones sans vague soient déterminées considérant la nécessité pour des bateaux de plus grande taille de dépasser une certaine vitesse pour déjauger et ainsi éviter de faire des vagues.

... De la formation et des compétences des usagers :

Pour ce qui est de la conduite d'embarcations motorisées de tout genre, bon nombre de personnes souhaitent qu'il y ait une formation obligatoire à laquelle une partie pratique serait prévue. Toutefois, certaines personnes mentionnent qu'on ne devrait pas exiger les mêmes compétences pour les plaisanciers qui naviguent sur les grands plans d'eau comme le fleuve, que pour les usagers de petits lacs et cours d'eau. Toujours du côté des compétences des plaisanciers, plusieurs estiment nécessaire d'exiger un minimum de compétences aux locataires d'embarcations qui sont encore plus susceptibles d'être débutants en la matière. Par ailleurs, s'il y avait formation obligatoire, il ne serait pas nécessairement efficace, selon plusieurs, d'intégrer cette formation au programme

scolaire. Pour ce faire, on recommande plutôt de confier cette responsabilité aux organismes spécialisés en nautisme et reconnus dans le domaine.

De plus, afin d'éviter une multiplication des permis exigés de la population, il a été proposé d'ajouter au permis de conduire actuel, délivré par la Société d'assurance automobile du Québec, une classe de permis pour la conduite d'embarcations motorisées.

... De la conduite des motomarines :

En ce qui concerne la motomarine, il a été souvent suggéré qu'il soit possible d'adopter des règlements particuliers pour la conduite de ce type d'embarcation. Des personnes ont suggéré aussi de mieux encadrer le locataire de motomarine en lui jumelant un accompagnateur/guide lors de ses sorties. Certains ont insisté sur l'utilité des clubs d'adeptes qui favorisent la pratique de la motomarine davantage basée sur la randonnée que sur les prouesses acrobatiques. Ces clubs pourraient servir de relayeurs d'information, de sensibilisateurs à la sécurité et à l'importance de la formation et à fournir un encadrement aux pratiquants.

... Du port du vêtement de flottaison :

Plusieurs personnes sont favorables au port obligatoire du vêtement de flottaison individuel mais les clientèles visées sont quelque peu différentes selon les intervenants. Compte tenu de la très grande proportion d'usagers de petites embarcations que l'on retrouve chez les victimes de noyades, la plupart voient cette mesure appliquée uniquement à cette clientèle.

... De l'alcool associé au nautisme :

Les pouvoirs d'intervention des agents de la paix concernant l'alcool associé à la conduite d'embarcation semblent perçus comme faibles, voire même inexistant, de la part de la population consultée. Bien que ce ne soit pas le cas, plusieurs personnes ont suggéré tout de même d'appliquer les dispositions du Code criminel qui prévoient l'interdiction de la conduite d'une embarcation lorsque la limite légale est dépassée.

... Du balisage et de la signalisation :

Chez les usagers surtout, on considère insuffisants le balisage et la signalisation sur l'eau. Il est proposé qu'un minimum de balisage et de signalisation soit assuré afin que les usagers soient adéquatement informés des caractéristiques de la route à suivre et des règles particulières aux lieux de navigation où ils se trouvent.

... De la circulation d'hydravions parmi les embarcations de plaisance :

Des personnes aux prises avec un achalandage relativement important d'hydravions sur leurs lacs et cours d'eau ont suggéré de prendre des mesures pour restreindre le décollage et l'amerrissage d'hydravions, là où la sécurité des plaisanciers est menacée.

... Du ski nautique :

Quelques intervenants ayant rappelé l'existence de couloirs délimités pour la pratique du ski nautique proposent que des mesures soient prises pour faire respecter ces zones, sans quoi la sécurité des skieurs comme celle des autres usagers est compromise.

... Des marinas :

Il est aussi suggéré que les responsables des marinas puissent contribuer à l'inspection des embarcations pour vérifier l'état des embarcations qui les fréquentent et la présence de l'équipement de sécurité à bord.

Enfin, il a été mentionné à maintes reprises de sensibiliser et d'éduquer davantage les usagers à la sécurité nautique.

➔ *Au sujet de la qualité de vie et...*

... Du bruit :

Il a été souvent demandé d'adopter des mesures pour contrôler le bruit, notamment en établissant une intensité limite de bruit produit par le moteur des embarcations ou tout autre source. À cet égard, il a été proposé d'exiger de l'industrie qu'elle produise des moteurs plus silencieux, donc de contrôler le bruit à la source, ou à tout le moins d'interdire la modification des silencieux ou des moteurs d'embarcations et d'exiger l'utilisation d'un dispositif qui permet de réduire le bruit du moteur.

Plusieurs personnes sont d'avis également qu'une limite de vitesse, imposée à une distance déterminée des berges, contribuerait à réduire le dérangement engendré par le bruit des moteurs. Les distances suggérées pour la limite de vitesse varient de 50 mètres à 500 mètres, selon la superficie et la profondeur du plan d'eau.

De plus, compte tenu de la possibilité pour les municipalités de réglementer sur les nuisances, il a été suggéré de le faire pour contrôler aussi le bruit causé par les plaisanciers rassemblés dans les baies ou à proximité des zones habitées.

... Des dommages pouvant être causés à l'environnement :

Un bon nombre de personnes ont proposé l'arrêt de production des moteurs à essence à deux temps et l'élimination graduelle de ceux qui restent dans un délai raisonnable afin d'éviter les rejets polluants. À cet égard, il a été suggéré d'encourager les propriétaires de moteurs à deux temps à offrir leur moteur au recyclage, en échange d'une certaine ristourne. On a proposé aussi que la recherche sur les moteurs à énergie propre soit encouragée financièrement.

La protection des lacs servant de réservoir d'eau potable fait aussi l'objet de préoccupations d'un certain nombre de personnes qui réclament l'interdiction de l'utilisation des embarcations munies d'un moteur à essence sur les petits lacs servant de réservoirs d'eau potable et mesurant moins de 5 km².

Plusieurs suggèrent également l'interdiction des moteurs à essence sur les très petits lacs.

Afin de prévenir l'érosion des berges, il a été proposé de déterminer des zones sans vague. En fait, la bande de protection riveraine où la vitesse serait limitée et la vague interdite servirait autant à protéger les berges qu'à favoriser le nautisme « doux » et la baignade et ainsi préserver la qualité de vie des riverains et des usagers, selon plusieurs participants.

Pour favoriser l'installation de réservoirs septiques sur les bateaux et empêcher le rejet des eaux noires dans les lacs et cours d'eau, certaines personnes ont suggéré de soutenir financièrement les marinas, pour qu'elles puissent se doter de facilités de vidange des réservoirs septiques des bateaux.

Quelques participants ont également proposé d'informer et de sensibiliser les plaisanciers au sujet du problème des moules zébrées et de l'importance du lavage des bateaux lorsqu'il y a transfert d'un lac à l'autre. Certains ont même suggéré d'exiger le nettoyage des bateaux là où le problème est identifié.

... De la cohabitation des divers usagers :

En réponse aux problèmes d'encombrement, il a été proposé de déterminer une limite de capacité des lacs et cours d'eau, par rapport au nombre et aux types d'embarcations qu'ils peuvent accueillir, tout en préservant la qualité de vie des divers usagers et en évitant les dommages à l'environnement.

... De l'éducation des divers usagers :

Enfin, plusieurs sont d'avis qu'une formation en civisme et respect de l'environnement devrait être donnée en milieu scolaire au primaire et au secondaire.

➔ *Des solutions qui englobent plusieurs problèmes*

Parmi les solutions ou recommandations suggérées par la population consultée, certaines sont plus englobantes et rejoignent en même temps des problèmes de nature différente, soit de sécurité, de qualité de vie et d'environnement. À cet égard, on a lu et entendu à quelques reprises les solutions ou recommandations suivantes :

- Élaborer des plans de développement intégrés (PDI) des lacs et cours d'eau du Québec;
- Procéder à une classification des lacs et cours d'eau selon leur superficie et leur vocation;
- Modifier et simplifier le mode actuel de consultation pour l'application du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux;
- Faire connaître la réglementation à tous ceux qui sont concernés;
- Privilégier les MRC comme gestionnaires des lacs et cours d'eau sur leur territoire;
- Impliquer les associations d'usagers et de riverains dans la surveillance et la sensibilisation.
- Procéder à une démarche plus globale de consultation par une implication des instances gouvernementales concernées, notamment le ministère de l'Environnement et de la Faune;

3.2.3 Principes à respecter

- Sans qu'il soit question de solutions à proprement parler, les participants à la consultation ont exprimé des préoccupations quant au respect de certains principes dans les interventions à choisir pour améliorer la situation en matière de sécurité et de qualité de vie sur les lacs et cours d'eau. Les principes à respecter sont les suivants :
 - Utiliser d'abord les ressources et outils existants;
 - Se donner les moyens financiers qu'exigent les responsabilités;

- L'argent prélevé du milieu du nautisme doit retourner au milieu du nautisme;
- Rapprocher le pouvoir du citoyen en passant par la municipalité;
- Garder un système réglementaire simple;
- Éviter la réglementation abusive;
- Disposer d'une réglementation minimale uniforme et non discriminatoire;
- Éviter le « mur à mur » pour pouvoir tenir compte des caractéristiques locales;
- Assurer une coordination des divers intervenants;
- Combiner l'information, l'éducation et la coercition pour en arriver à une intervention efficace.

4. Conclusion de la consultation

La consultation sur la sécurité nautique et la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau a donné lieu à une bonne participation de tous les milieux concernés à partir de leur structure locale ou nationale. Bien qu'il existe un petit nombre d'associations de plaisanciers, leurs représentants et d'autres regroupements concernés moins directement par la plaisance, à titre d'exemple la Fédération québécoise de la faune, ont parlé au nom de leurs membres. Les groupes écologiques, pour leur part, se sont exprimés en grand nombre. Les gens ont fait part dans leur mémoire et au cours des audiences, des préoccupations de natures diverses reliées à la sécurité, à la qualité de vie et à l'environnement.

De façon plus précise, la majorité des gens qui se sont exprimés sont d'accord avec une réglementation sur la vitesse, l'émission de contraventions, une surveillance accrue, une application plus rigoureuse de la réglementation et un contrôle plus sévère du bruit et des rejets polluants liés aux embarcations.

D'autre part, la consultation a fait ressortir un manque évident de connaissance de la réglementation, des processus réglementaires et des aspects techniques liés au nautisme. Malgré un désir d'action manifesté par un bon nombre d'intervenants, le manque de ressources financières, humaines et matérielles fut invoqué souvent comme frein à la mise en œuvre de projets concrets. À cet égard, on a pu entendre des suggestions d'avenues à explorer de la part des participants à la consultation. En outre, l'utilisation d'autres effectifs devrait être envisagée selon plusieurs. Les étudiants en technique policière, les agents de conservation de la faune et ceux de la Garde côtière canadienne, les patrouilles bénévoles et d'éventuels agents de surveillance formés d'usagers, ont été suggérés comme ressources potentielles.

Le comité de consultation a également pu prendre connaissance d'exemples d'interventions intéressantes. En effet, certaines municipalités et MRC ont réussi à mettre sur pied des patrouilles nautiques, des équipes de secours ou des projets de sensibilisation. Certains organismes ont réalisé des projets de formation ou travaillent à l'élaboration de plans de développement intégré des lacs et cours d'eau.

Bref, en plus d'avoir incité de nombreuses personnes à s'exprimer sur le sujet, la consultation a permis de mieux connaître l'état de situation et les interventions actuelles en matière de sécurité nautique et de qualité de vie sur les lacs et cours d'eau.

Enfin, il en est ressorti des pistes de solutions intéressantes qui ont largement inspiré les membres du comité dans la formulation des recommandations.

5. Recommandations du comité

Avant de présenter les recommandations qui seront transmises au ministre responsable des loisirs et des sports, le comité tient à rappeler certaines considérations.

⇒ *Considérant*

- La problématique des noyades et des autres décès liés à l'usage d'une embarcation,
- Les outils réglementaires existants,
- La méconnaissance de ces outils de la part des intervenants concernés,
- Le manque d'application de la réglementation existante,
- La méconnaissance de la réglementation en général de la part des usagers,
- Que la recherche de solutions, en matière de sécurité et de qualité de vie sur les lacs et cours d'eau, interpelle d'autres ministères ou d'autres organismes publics,
- L'insécurité exprimée par la population consultée,
- Les problèmes de qualité de vie et environnementaux rapportés par la population consultée,
- Les nombreuses attentes suscitées par la consultation et exprimées par la population,
- Les exemples d'interventions ayant démontré une amélioration de la situation, particulièrement en ce qui a trait à la surveillance sur les lacs et cours d'eau et à la prise en charge de la gestion et du développement par certains organismes,
- Qu'il est démontré que la seule persuasion ne modifiera le comportement que d'environ 30 % des individus et que des efforts importants de sensibilisation ont déjà été faits au Québec par les organismes voués à la sécurité et ce, depuis de nombreuses années. Il devient nécessaire de combiner l'information, l'éducation et la réglementation pour en arriver à une efficacité d'intervention.

LE COMITÉ SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE SUR LES LACS ET COURS D'EAU DU QUÉBEC RECOMMANDE :

Note : Compte tenu des considérations présentées précédemment, le comité est d'avis que certaines actions pourraient être amorcées assez rapidement et que d'autres nécessitent un plus long délai de réalisation. C'est pourquoi, le comité suggère de considérer les recommandations à concrétiser à court terme comme étant celles qui pourraient être à tout le moins amorcées dans la prochaine année. Les actions à moyen terme seraient celles à entreprendre d'ici 3 ans et les autres, au-delà de cette échéance.

► Recommandations particulières à la sécurité	Court terme	Moyen terme	Long terme
★ <u>Afin d'améliorer l'application de la réglementation</u>			
1) De manière à ce que les autorités puissent émettre des billets d'infractions, que le Québec adhère à la Loi sur les contraventions.	✓		
2) Que les amendes perçues des contrevenants reviennent aux autorités appliquant la réglementation.	✓		
3) D'accroître le nombre de personnes pouvant intervenir sur l'eau en accordant également les pouvoirs habilitant à appliquer la réglementation existante notamment, aux agents de conservation de la faune et à la Garde côtière canadienne. Ces personnes doivent par ailleurs recevoir une formation appropriée pour l'application de la réglementation.	✓		
4) Assouplir l'accès à la réglementation existante aux autorités concernées par l'application de la réglementation.	✓		
5) De manière à faciliter l'identification des propriétaires d'embarcations, informatiser le système d'enregistrement des embarcations.	✓		
6) Qu'une partie de l'argent provenant des usagers d'embarcations retourne au nautisme et à la sécurité nautique pour soutenir l'application de la réglementation.	✓		

<p style="text-align: center;">◉ Recommandations particulières à la sécurité</p> <p>★ <u>Afin d'améliorer la connaissance et la gestion de la réglementation nautique</u></p>	Court terme	Moyen terme	Long terme
7) Que les autorités municipales possèdent une bonne connaissance de la réglementation et de leur capacité d'intervention en matière de sécurité nautique. A cet égard, une formation devrait être donnée par les ministères concernés.	✓		
8) Que le ministère des Affaires municipales fasse connaître auprès des autorités municipales des exemples d'interventions qui ont été concluantes.	✓		

<p style="text-align: center;">◉ Recommandations particulières à la sécurité</p> <p>★ <u>Afin de protéger davantage les plaisanciers et les baigneurs</u></p>	Court terme	Moyen terme	Long terme
<p>9) Que la restriction limitant la vitesse des embarcations à 10 km/h jusqu'à une distance de 30 m minimum des berges soit adopté et ce, sur le territoire québécois. Ce règlement devrait prévoir les exclusions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les canaux, les chenaux balisés et les rivières de moins de 100 m de largeur; - les lacs et cours d'eau en région éloignée; - les embarcations remorquant des personnes sur skis nautiques ou autre équipement semblable à condition qu'elles suivent une trajectoire perpendiculaire à la rive; - les embarcations de sauvetage. <p>Il est à noter qu'une bande de protection plus grande peut être adoptée par les municipalités qui le désirent.</p> <p>Le comité recommande toutefois que la bande protectrice où la vitesse est limitée soit élargie éventuellement à 50 m.</p>	✓		
10) Que l'industrie de fabrication des embarcations munisse les embarcations motorisées d'indicateurs de vitesse.			✓
11) Que le règlement sur les petits bâtiments soit modifié pour y inclure l'obligation de porter le VFI ou le gilet de sauvetage pour les occupants d'embarcations non-pontées de 6 m et moins.	✓		

<p style="text-align: center;">○ Recommandations particulières à la sécurité</p>	<p style="text-align: center;">Court terme</p>	<p style="text-align: center;">Moyen terme</p>	<p style="text-align: center;">Long terme</p>
<p>★ <u>Afin de protéger davantage les plaisanciers et les baigneurs</u></p>			
<p>12) Que des agents de surveillance soient formés et mandatés pour exercer des fonctions similaires à celles des agents de surveillance en motoneige. Les agents de surveillance devraient être recrutés au sein des organismes reconnus du milieu.</p>		✓	
<p>13) Que l'industrie de fabrication de motomarine effectue des recherches sur l'amélioration du système directionnel de l'appareil lorsque la manette des gaz n'est pas utilisée.</p>	✓		
<p>14) Qu'il soit possible de réglementer pour tous les types d'embarcations sur la distance sécuritaire à respecter des autres plaisanciers et d'une zone de baignade et concernant le saut de vagues.</p>		✓	

<p style="text-align: center;">○ Recommandations particulières à la sécurité</p>	<p style="text-align: center;">Court terme</p>	<p style="text-align: center;">Moyen Terme</p>	<p style="text-align: center;">Long terme</p>
<p>★ <u>Afin d'améliorer les compétences des plaisanciers</u></p>			
<p>15) Qu'une attestation de compétences spécifiques à la conduite de motomarines, délivrée par un organisme dont les cours sont accrédités par la Garde côtière canadienne, soit exigée à tout conducteur de motomarine. (Abstention d'un membre du comité)</p>	✓		
<p>16) Qu'une vaste campagne de sensibilisation et d'information centrée sur la réglementation en sécurité nautique soit organisée.</p>	✓		
<p>17) Que la mise en vigueur du nouveau règlement sur les compétences des opérateurs d'embarcations, annoncé par Pêches et Océans Canada, soit effectuée graduellement par groupe d'âges.</p>	✓		

<p style="text-align: center;">► Recommandations particulières à la qualité de vie/nuisances</p>	<p style="text-align: center;">Court terme</p>	<p style="text-align: center;">Moyen terme</p>	<p style="text-align: center;">Long terme</p>
<p>18) Que la modification des silencieux et des moteurs soit interdite.</p>	✓		
<p>19) Qu'une réglementation québécoise de base sur les nuisances soit adoptée. Elle devrait inclure des normes établies par les experts sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - émission maximum de bruit des moteurs; - musique forte interdite et bruit émis par les personnes. 		✓	
<p>20) Que l'utilisation d'un dispositif de réduction du bruit des embarcations motorisées soit exigée.</p>	✓		
<p>21) Que l'industrie réduise à la source les émissions de bruit par l'amélioration de la technologie des moteurs et des silencieux.</p>			✓
<p>22) Que sur les lacs de moins de 1 km² et sur les lacs de moins de 4 km² servant de réservoir d'eau potable, les embarcations à moteur à essence soient interdites. Par ailleurs, les embarcations à moteur électrique de faible puissance seraient permises. (abstention d'un membre du comité)</p>	✓		
<p>23) Que le règlement actuel soit modifié afin que dans le cas des lacs de moins de 4 km², la vitesse soit limitée à 30 km/h. Les municipalités qui voudraient se soustraire de cette disposition devraient pouvoir le faire en utilisant le processus prévu en vertu du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.</p>	✓		
<p>24) Que la recherche sur les moteurs à énergie propre soit accentuée et encouragée financièrement.</p>		✓	
<p>25) Qu'une formation en civisme et respect de l'environnement soit intégrée au programme scolaire primaire et secondaire.</p>		✓	
<p>26) Qu'un programme de financement soit créé afin de doter les marinas et les quais publics de facilités de vidange pour les embarcations.</p>	✓		
<p>27) Sous réserve de la concrétisation de la recommandation précédente, que des installations de récupération des eaux noires soient exigées pour toutes embarcations dotées de facilités sanitaires et que l'usage de la valve en «Y» soit interdit.</p>		✓	

<p style="text-align: center;">► Recommandations particulières à la qualité de vie/nuisances</p>	<p style="text-align: center;">Court terme</p>	<p style="text-align: center;">Moyen terme</p>	<p style="text-align: center;">Long terme</p>
<p>28) Que le ministère de l'Environnement et de la Faune étudie en collaboration avec l'industrie du nautisme la problématique du déversement des eaux grises dans les lacs et cours d'eau.</p>		✓	
<p>29) Que le ministère de l'Environnement et de la Faune étudie la problématique des rejets des moteurs à 2 temps et leur impact sur la flore et la faune aquatique et sur la qualité de l'eau.</p>			✓
<p>30) Que le gouvernement du Québec adhère à la Norme sur les émissions des moteurs de bateaux de l'EPA (Environmental Protection Agency) et qu'il y ait une clause «Grand-Père» pour les propriétaires de moteur à 2 temps. (Abstention d'un membre du comité)</p>	✓		
<p>31) Que le ministère de l'Environnement et de la Faune réalise une campagne d'information et de sensibilisation sur l'impact des différents types de moteurs à combustion.</p>	✓		
<p>32) Que le ministère de l'Environnement et de la Faune détermine en concertation avec les autorités municipales, les associations de plaisanciers, les corporations de gestion et de développement des cours d'eau et les conseils régionaux en environnement des zones à accès limité ou des seuils de capacité d'accueil (en nombre et en type d'embarcations) pour des frayères ou autres zones de protection de la faune et de la flore aquatique ou des zones de baignade.</p>		✓	
<p>33) Que Transport Canada procède à l'inspection de tous les hydroaérodromes faisant l'objet d'un permis, applique les sanctions prévues au règlement de l'aviation canadienne, le cas échéant, et réévalue les risques dans les zones d'amerrissage là où la circulation nautique est importante.</p>		✓	
<p>34) Que la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) sensibilise le milieu de la marine marchande à l'impact de la vitesse des navires marchands sur la navigation de plaisance et sur l'environnement.</p>	✓		
<p>35) Qu'un point de chute soit créé pour la réception des plaintes et des anomalies détectées par les membres d'associations d'usagers et de riverains.</p>		✓	

Enfin,

- ❖ De manière à favoriser un développement harmonieux des divers usages des lacs et cours d'eau.
- ❖ De manière à considérer tous les impacts que peuvent avoir les unes sur les autres les décisions prises dans les différents secteurs touchant le nautisme, notamment les secteurs économique, touristique de la sécurité et de l'environnement.
- ❖ Il s'avère nécessaire d'adopter une approche globale et intégrée pour prendre en compte les interrelations entre les diverses problématiques.

LE COMITÉ RECOMMANDE DONC DE FAÇON PLUS GÉNÉRALE, À PLUS LONG TERME :

- 36) Qu'un code de la sécurité nautique soit adopté.
- 37) D'élaborer une politique de gestion intégrée (PGI) des lacs et cours d'eau du Québec à laquelle tous les groupes concernés participeraient et qui pourrait être de la compétence des MRC.
- 38) À cette fin, il serait utile de procéder à une classification des lacs et cours d'eau, selon leur superficie et leur vocation (plaisance, parcs marins, réservoirs d'eau potable, sites de plongée, etc.), le tout dans une perspective de développement durable.
- 39) Compte tenu des considérations présentées précédemment, il importe que les plans d'action découlant de cette politique soient définis par les représentants de tous les secteurs concernés et qu'autant les usagers que les riverains soient parties prenantes des décisions touchant les lacs et cours d'eau du Québec.

RÉFÉRENCES

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE L'INDUSTRIE DU NAUTISME ET LA VILLE DE MONTRÉAL, *Étude sur l'impact économique du nautisme et le développement du Canal Lachine*, sommaire, 1996.

BÉRUBÉ, JACQUES, *Rapport d'enquête du coroner*, 1998.

DONAHUE, CLAIRE, DANIEL GAUDREAU, *Règlement fédéral sur la restriction à la conduite des bateaux. L'exemple de la MRC de Memphrémagog*, *Revue municipalité*, mai 1990, p. 41.

GOULET, CLAUDE, *Mortalité associée aux activités récréatives et sportives au Québec. Analyse sommaire des données du Bureau des coroners du Québec de 1990 à 1995*, Régie de la sécurité dans les sports du Québec, 1997, 35 p.

LENET, MICHEL, *L'ÉTAT ANNONCEUR, TECHNIQUES, DOCTRINE ET MORALE DE LA COMMUNICATION SOCIALE*, Les Éditions d'organisation, 1981, 285 p.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA, GARDE CÔTIÈRE, *Statistiques sur les incidents de recherche et de sauvetage 1997*, *Recherche et Sauvetage*, Région Laurentienne, mai 1998.

ROY, ODETTE, *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, *Revue Municipalité*, novembre 1989, p. 31.

ROY, ODETTE, *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, *Revue Municipalité*, juillet-août 1992, p. 31.

ROY, ODETTE, *Rappel concernant la réglementation des embarcations sur les plans d'eau du Québec*, *Revue Municipalité*, avril-mai 1997, p. 28.

SANTÉ QUÉBEC (1995), *Enquête sociale et de santé 1992-1993*. Kino-Québec, Direction des Sports. Ministère des Affaires municipales. (Données non-publiées)

SOCIÉTÉ CANADIENNE DE LA CROIX ROUGE ET PÊCHES ET OCÉANS CANADA, *Noyades et autres décès par traumatisme liés à la navigation*, *Rapport national*, 1997, 63 p.

SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE, *Statistiques sur les noyades au Québec*, 1998, *Le magazine Alerte Plus*, Été 1998.

ANNEXE

MINISTÈRES ET ORGANISMES PARTICIPANT AU COMITÉ TECHNIQUE

- ▶ Ministère de la Justice du Québec;
- ▶ Ministère de la Sécurité publique du Québec;
- ▶ Ministère de l'Éducation du Québec;
- ▶ Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec;
- ▶ Ministère des Ressources naturelles du Québec;
- ▶ Ministère des Transports du Québec;
- ▶ Pêches et Océans Canada, Garde côtière canadienne;
- ▶ Secrétariat aux Affaires intergouvernementales canadiennes;
- ▶ Sûreté du Québec.