



Mauvais côté : comportements polluants et dangereux

- 1 - Moteurs à combustion : bruyants, malodorants et dangereux pour l'environnement.
- 2 - Moteur deux-temps : mécanique désuète qui pollue l'eau et l'air.
- 3 - Vitesse élevée : augmentation du bruit et des risques d'accident.
- 4 - Absence de gilet de sauvetage.
- 5 - Conduite sous facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues.
- 6 - Vitesse excessive dans les premiers 50 — 100 mètres de la rive.
- 7 - Départ parallèle à la rive, facteur d'érosion et d'accidents graves.
- 8 - Conduite agressive et hasardeuse près des autres embarcations.
- 9 - Agression des zones sensibles comme les aires de nidification et les frayères.
- 10 - Conduite négligente et criminelle.

RAPPEL est un organisme à but non lucratif voué à la protection des lacs et cours d'eau et à la qualité de vie au bord de l'eau. Vos dons seront appréciés.

Bon côté : comportements sécuritaires et écologiques

- 1 - Propulsion aérobique, musculaire ou éolienne, et électrique : aucune pollution.
- 2 - Moteurs quatre-temps, beaucoup moins polluants que les moteurs deux-temps.
- 3 - Vitesse modérée : conduite plus respectueuse et plus sécuritaire.
- 4 - Mesures préventives de sécurité comme le port du gilet de sauvetage.
- 5 - Conduite avec concentration et lucidité.
- 6 - Vitesse réduite dans la zone des premiers 50—100 mètres de la rive.
- 7 - Départ perpendiculaire à la rive, facteur de protection et de prudence.
- 8 - Conduite courtoise et respectueuse envers les embarcations non motorisées.
- 9 - Navigation loin des zones sensibles, des marais, des frayères etc.
- 10 - Conduite respectant les lois et les normes de sécurité.

RAPPEL — Regroupement des Associations Pour la Protection de l'Environnement des Lacs et cours d'eau de l'Estric et du haut-bassin de la Saint-François

La pollution par les embarcations motorisées

1- Par les hydrocarbures

Le moteur deux-temps qui équipe les motomarines et 87% des bateaux rejette directement de 25% à 33% des essences et huiles non brûlées. Le moteur deux-temps consomme moins de 1% du pétrole aux Etats-Unis mais produit 27% de toute la pollution. (E.P.A., dans Québec-Science juin 98)

2- Par le bruit

Le bruit des moteurs de bateaux se situe entre 70 et 90 décibels à plein gaz. En vase clos comme sur un lac, une seule machine peut troubler la paix de bien des gens.

3- Par les odeurs nauséabondes

Un moteur deux-temps de 70 forces produit en une heure autant de pollution par les hydrocarbures qu'une automobile en 8 000 km.

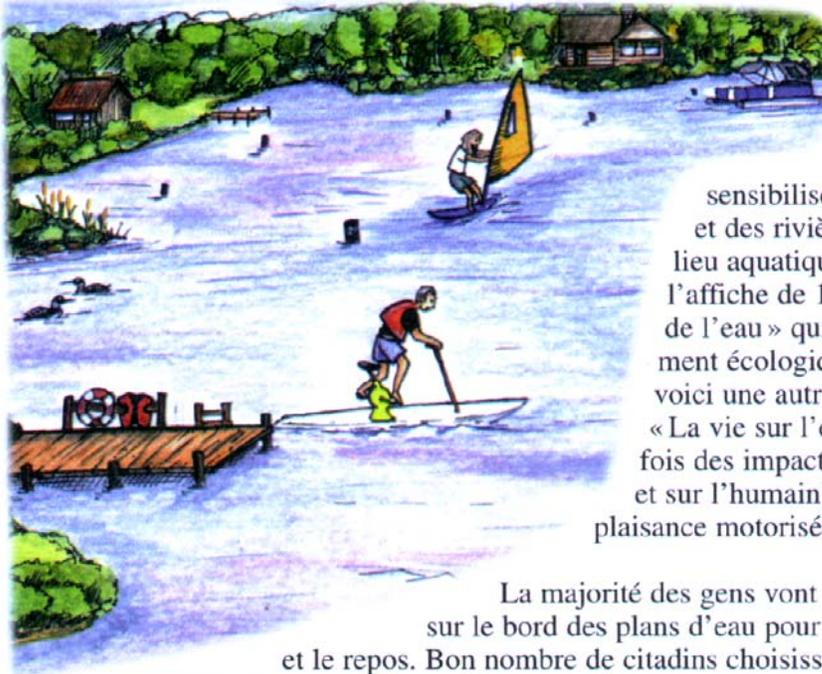
4- Par la dégradation de la qualité des réservoirs d'eau potable

D'après le Blue Water Network du Earth Island Institute, les moteurs de bateaux rejettent plus de 100 substances dans l'eau. Parmi celles-ci, plusieurs sont toxiques et cancérigènes et pratiquement impossibles à traiter, tel les aldéhydes, le benzène, le toluène, les HPA (Hydrocarbure polycycliques aromatiques) et le MTBE (Methyl Tri-butyl Ether).

5- Par l'agression de frayères et des zones de nidification.

Dans le Wisconsin, une étude fait une corrélation entre l'arrivée des motomarines et la disparition de 50% des huards sur les lacs.

La qualité de vie sur nos plans d'eau



RAPPEL poursuit sa mission d'offrir au public des guides afin d'informer et de sensibiliser les usagers des lacs et des rivières à la fragilité du milieu aquatique. Faisant donc suite à l'affiche de 1997 «La vie au bord de l'eau» qui traitait de l'aménagement écologique des lots riverains, voici une autre affiche portant sur «La vie sur l'eau» qui parle cette fois des impacts (sur l'environnement et sur l'humain) de la navigation de plaisance motorisée.

La majorité des gens vont à la campagne et sur le bord des plans d'eau pour y trouver le calme et le repos. Bon nombre de citoyens choisissent ce retour aux sources, au contact d'un milieu naturel, pour compenser le stress engendré par la vie trépidante des zones urbaines. 

Or l'accès à ces milieux naturels aquatiques étant relativement réduit et la pression des usagers augmentant considérablement, la vie sur et au bord de l'eau est dans bien des cas passablement perturbée.

“On ne reconnaît plus son lac!”

RAPPEL cherche à sensibiliser utilisateurs et manufacturiers à la nouvelle menace qui pèse sur un des joyaux de l'environnement québécois, nos magnifiques lacs et cours d'eau. Les normes de construction des moteurs nautiques ainsi que la circulation des bateaux sur nos plans d'eau doivent être améliorées afin non seulement de préserver des vies mais aussi de protéger la qualité de l'environnement et de la vie qui s'y déroule.



Casier postal 732,
Sherbrooke, Québec
J1H 5K7

Aidez-nous à protéger la vie et votre qualité de vie sur l'eau. Vos dons seront fort appréciés.

La protection de l'environnement et de la qualité de vie

Tous les analystes de l'actualité technique sont d'accord : le moteur deux-temps qui équipe 87 % des petites embarcations, dont la motomarine, est un dinosaure mécanique très polluant. Ce moteur est particulièrement bruyant, malodorant et extrêmement dangereux par les rejets toxiques qu'il produit. Il l'est tellement que la Californie se prépare à le bannir d'ici trois ans.

Sa force et sa versatilité coûtent cher à l'environnement et à la convivialité. Plus de 25 % à 33 % du mélange huile/carburant d'un moteur deux-temps est rejeté à l'eau et dans les airs sans avoir été complètement brûlé. Ce moteur produit directement dans l'eau et dans l'air des hydrocarbures aussi toxiques que les BCP, les MTBE (méthyl tri-butyl éther), le benzène, le toluène, le xylène, etc. Contrairement à ces derniers, les MTBE cependant ne s'évaporent pas et restent dans l'eau, contaminant les réservoirs d'eau potable.

Le bruit

 L'eau sert de silencieux à ces moteurs. Dès qu'une motomarine sort de l'eau, elle expose sa turbine à l'air. En plus des gaz d'échappement du moteur qui sont éjectés directement dans l'air, la machine reproduit à répétition la situation d'un moteur qui n'aurait pas de silencieux. C'est donc une machine très bruyante. À cet égard, il faudra rapidement envisager l'établissement de normes de fabrication manufacturière semblables à celles exigées pour les motocyclettes et les automobiles. Même si on les confinait à un statut semblable à celui des motocross et qu'on les refoulait loin des zones habitées, comme en France, on ne ferait que déplacer le problème en les laissant polluer ailleurs.

Odeurs nauséabondes

À basse vitesse, les embarcations à moteurs deux-temps sont suivies par un nuage de gaz bleuté qui empeste ceux qui y sont exposés. Par de belles journées d'été, ceux qui malheureusement sont sous le vent dominant peuvent être indisposés par les gaz d'échappement des moteurs deux-temps. Les pêcheurs le savent bien puisqu'ils ont tôt fait de les remplacer par des moteurs électriques à basse vitesse.

La dégradation de l'eau potable

Des études récentes ont démontré que le moteur deux-temps produit, entre autres, des hydrocarbures polycycliques aromatiques (HPA), résultats de l'exposition aux rayons ultraviolets des hydrocarbures laissés dans l'eau par le moteur. Or ces sous-produits dérivés sont extrêmement dangereux pour la santé. Ce sont des contaminants susceptibles de concentration biologique dans la chaîne alimentaire ; ils sont cancérigènes pour les mammifères et constituent de rapides intoxicants pour les micro-organismes aquatiques après une exposition de quelques minutes. De plus, les MTBE, des produits mélangés au pétrole pour réduire les émissions de benzène et le smog mais qui s'avèrent hautement cancérigènes, se sont infiltrés dans les réseaux d'aqueduc californiens tellement que les réservoirs d'eau potable sont pollués. Il est plus que temps d'agir. (Earth Island Institute)

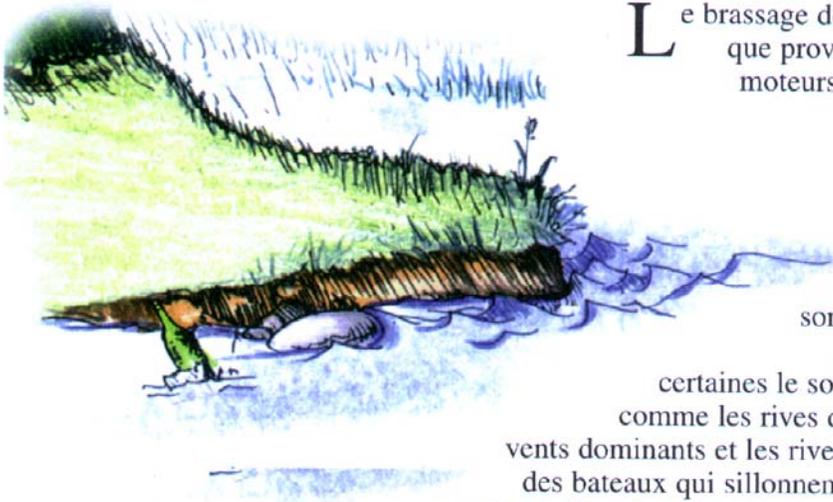
L'agression des frayères et des zones de nidification

La motomarine, dont une des particularités est d'avoir un très faible tirant d'eau (moins de 15 cm à haute vitesse), apparaît comme une menace importante pour la faune aquatique et ailée. En passant tout près des zones où nichent les oiseaux migrateurs, le danger d'effrayer les géniteurs qui abandonnent leur nid est réel. Une première étude effectuée dans le Wisconsin indique une corrélation probable entre la disparition de plus de 50 % des huards et l'apparition de ces engins sur leurs plans d'eau. Dans le doute, on devrait s'abstenir de circuler, surtout au début de l'été, dans ces zones particulièrement fragiles de notre écosystème aquatique.

Il en est de même des zones de fraie, situées à l'embouchure de certains affluents ou le long de littoraux rocheux ou marécageux. Le brassage excessif du fond, où sont déposés les oeufs, par les hélices ou le jet des turbines, augmente de façon marquée la turbidité de l'eau, affectant ainsi la pénétration de l'énergie solaire et toutes les réactions bio-chimiques qui en découlent. Parfois certains dépôts toxiques comme les métaux lourds sont remis en suspension par les moteurs plus puissants et constituent également un problème majeur pour les usines de traitement de l'eau.



Érosion des rives



Le brassage de l'eau et les vagues que provoquent les bateaux à moteurs sont des facteurs de dégradation des rives par le phénomène de l'érosion. Même si la plupart des rives sont exposées au mouvement des vagues, certaines le sont moins que d'autres, comme les rives de lac protégées des vents dominants et les rives des rivières. L'action des bateaux qui sillonnent les baies tranquilles ou les rivières à contre-courant peut nuire au couvert

végétal qui prévient l'érosion et par conséquent la pollution par les sédiments et les surfertilisants. C'est là une des bonnes raisons de limiter la vitesse des embarcations motorisées dans les premiers 100 mètres des rives.

Les impacts économiques du laisser-aller : dévaluation des propriétés riveraines.

Le fait qu'on réglemente l'usage des bateaux à moteur sur un lac peut influencer la valeur des résidences de villégiature qui y sont établies.

Des agents immobiliers ont noté durant l'été 1997 que certaines propriétés étaient difficiles à vendre lorsqu'elles étaient situées au bord d'un lac ennuyé par le bruit ou par les gaz d'échappement. Par contre, d'autres lacs, protégés par une réglementation interdisant ou limitant les bateaux moteurs, voient la valeur des propriétés monter considérablement. Les impacts économiques d'une réglementation sur la vie nautique ne sont donc pas négligeables si on prend en considération la part grandissante des budgets municipaux que représente l'ensemble des propriétés au bord de l'eau.

Voilà pourquoi il est si important d'agir maintenant pour préserver la qualité de vie sur nos plans d'eau au Québec, autant pour des raisons économiques que pour la protection des milieux aquatiques.

■ La sécurité nautique : question de civisme et de réglementation adéquate.



Besoin d'une réglementation plus adaptée.

Une réglementation devrait s'ajouter aux règles élémentaires de courtoisie. Le nombre des plans d'eau navigables n'a pas augmenté. Cependant la circulation sous toutes ses formes a pris un essor immense au point de perturber la vie sur l'eau. Tout cet achalandage s'est fait souvent dans l'anarchie de sorte que les risques d'accidents graves se sont multipliés au point de compromettre le plaisir de naviguer. Les titres de journaux foisonnent d'incidents fâcheux qui ne seraient pas arrivés si les conducteurs avaient fait preuve de plus de compétence, de prudence et de savoir-vivre, et si les fabricants produisaient des véhicules mieux conçus et mieux équipés.

La motomarine et la sécurité

A cause de sa grande popularité et de sa facilité d'accès, la motomarine doit faire l'objet de mesures de contrôle particulières. Des statistiques de la Sécurité du Québec en 1996 montraient qu'en 1994 ce véhicule avait été impliqué dans deux fois plus d'accidents qu'en 1993, soit une centaine. En 1995, on avait relevé 61 incidents dont 30 étaient relatifs à des situations dangereuses. Actuellement on décompte environ 70 000 motomarines au Canada contre 600 000 motoneiges et 400 000 VTT. Depuis 1997, au Québec, ces deux derniers véhicules font l'objet d'une réglementation particulière restreignant leur usage.

Il serait actuellement nécessaire de faire la même chose pour les motomarines qui sont actuellement soumises aux mêmes restrictions que les bateaux conventionnels alors qu'elles sont plus bruyantes, plus polluantes et moins sécuritaires. Représentant 2,2 % de l'ensemble de toutes les embarcations possédées par les ménages québécois, elles n'en constituent pas moins un impact majeur sur le plan de la sécurité et de la qualité de vie.

Statistiques sur les bateaux au Québec

78.4 % des embarcations ne sont pas motorisées

21.6 % sont motorisées, dont 10 % sont des motomarines



ASSOCIATION POUR
LA PROTECTION
DU LAC BROMPTON INC.
C.P. 56 ST-ÉLIE, QUÉ., JOB 250

Claude Boucher,
député de Johnson
secteur régional de l'Est

Incidents sur l'eau au Québec.

Selon la Garde Côtière Canadienne (1996), environ 1 100 incidents sont rapportés chaque année sur leur territoire, soit le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime et la rivière Richelieu.

Selon M. C. Goulet de la Régie de la sécurité dans les sports du Québec, on recense en moyenne 36 pertes de vie annuellement au Québec par des accidents liés à l'usage d'une embarcation.

Une époque de changements



Des changements importants sont survenus sur nos lacs et nos rivières: nouvelles technologies, nouveaux impacts, nouveaux comportements, nouveaux dangers.

Depuis dix ans, la navigation de plaisance a connu une croissance extraordinaire. Toute une gamme de nouveaux produits est apparue sur le marché et gagne une popularité sans précédent. La voile s'est diversifiée avec l'arrivée de la planche à voile et la multiplication de nouveaux dériveurs très performants comme les catamarans. Même la navigation à propulsion musculaire s'est vue décuplée par l'arrivée de toutes sortes de nouveaux modèles comme les kayaks, les canots, les chaloupes, les pédalos, les vélos nautiques, les pneumatiques, autorisant toutes sortes de nouvelles activités comme le rafting, le slalom de rapides, etc.

Nouveaux motorisés

Cependant, ce qui modifie le plus le climat de vie sur les plans d'eau, ce sont les nouveaux venus de la propulsion motorisée. Dans les dernières années, sont apparus les motomarines et les jet-skis, les bateaux à jet, les bateaux-cigarette, les pontons de toutes les grandeurs et les « bass boats ». Les moteurs aussi ont grossi considérablement. Ajoutons que l'industrie nautique a progressé aussi sur le plan de la qualité. Le moteur électrique et ses diverses applications et le moteur quatre-temps sont des créations qui pourraient pallier de façon significative aux inconvénients majeurs des moteurs conventionnels bruyants et polluants. Maintenant, plus que jamais, il y a un choix d'options technologiques qui peuvent révolutionner le monde de la plaisance dans le sens d'une plus grande sécurité et d'une meilleure qualité de vie.

À laisser nos lacs et nos cours d'eau sans guide efficace de comportements, on s'apprête à créer ainsi des situations contraires aux attentes de la plupart des usagers. De la plaisance agréable, on s'oriente plutôt vers la confrontation et la frustration. Un lac n'est pas un terrain de jeu voué au plaisir de quelques-uns, ni une zone pour la délinquance civile, mais bien un espace de repos et de récréation qui doit refléter l'harmonie entre les humains et l'environnement.

Faisons le point sur les règlements

La juridiction légale sur les plans d'eau navigables est complexe et réserve des surprises à quiconque veut intervenir dans ce domaine. Au Canada, il y a parfois des confusions quant aux paliers de gouvernement qui doivent s'occuper de sécurité nautique.

Au Québec, il existe une juridiction importante en matière de sécurité nautique et elle est essentiellement fédérale. Les principales lois canadiennes réglementant le nautisme sont :

- le *Règlement sur les petits bâtiments*, C.R.C., c.1407
- le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* C.R.C.,1487.
- le *Règlement sur les abordages*
- la *Loi sur les contraventions*

.....

Sous juridiction provinciale, la Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q.,Q-2, article 46, alinéa j) et k) permettrait au ministre d'intervenir pour protéger l'environnement et la qualité de vie des riverains. Mais depuis le jugement de la cour d'Appel dans la cause de Saint-Denis de Brompton en 1986, l'alinéa k est interprété comme une atteinte à une compétence de juridiction fédérale exclusive.

Alinéa k): Le ministre a le pouvoir de prohiber ou de limiter l'utilisation pour des fins de plaisance, des rivières ou des lacs par des embarcations à moteur, afin de protéger la qualité de l'environnement.

La constitutionnalité de l'alinéa j) n'a pas encore été mise à l'épreuve.

Alinéa j): Il est possible au ministre de l'environnement de prescrire relativement à toute embarcation à moteur, des normes sur l'échappement d'huile ou d'essence, sur l'élimination des déchets et sur les cabinets d'aisance.

.....

Depuis 1988, le gouvernement provincial gère l'application du *Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux*. Quiconque veut légiférer en cette matière doit s'adresser au Ministère des Affaires Municipales qui la soumet à la Garde Côtière du Ministère des Pêches et des Océans et au Ministère des transports du Canada. Par exemple, c'est ce que doit faire une municipalité pour imposer une limite de vitesse dans les premiers 100 mètres du littoral d'un lac. Quatre gouvernements provinciaux se sont déjà prévalus d'une bande de protection littorale universelle à 10 km/h mais le gouvernement du Québec ne l'a pas encore fait pour l'ensemble de ses lacs et cours d'eau.

Le gouvernement provincial pourrait aussi, après entente avec le ministère fédéral de la Justice, permettre l'émission des contraventions pour les infractions aux règlements fédéraux. Mais il n'a pas encore adhéré à cette mesure. En conséquence, on doit procéder à la pièce, au cas par cas, lac par lac, chacune des demandes provenant des municipalités ; procédure assez lourde pour en dissuader plusieurs.



www.surfbike.ca



(819)565-4585

Jake Iberts
Donateur

TECHNOLOGIES LUC BEAUPRÉ INC.
TEL : (819) 821-8883



Fédération
pour la protection
de l'environnement
de l'Estrie

Le règlement fédéral sur les restrictions à la conduite des bateaux

Ce règlement a été établi en vertu de la loi sur la Marine marchande du Canada en 1972 afin de réglementer la conduite des petits bateaux sur des plans d'eau spécifiques. Des restrictions ou interdictions d'activités nautiques peuvent être établies dans l'intérêt de la sécurité publique (notez : pas pour d'autres motifs comme la santé ou la protection de l'environnement).

Voici actuellement les principales restrictions pouvant être imposées sur n'importe quel plan d'eau en particulier :

- interdiction de tous les bateaux ;
- interdiction de tous les bateaux à propulsion mécanique ;
- interdiction de tous les bateaux à propulsion mécanique sauf les moteurs électriques alimentés par une batterie ;
- interdiction du ski nautique ou remorquage semblable ;
- interdiction d'une régate, d'un défilé ou d'une course ;
- interdiction d'exploitation de radeaux fluviaux commerciaux sauf si l'exploitant détient un permis ;
- limitation de vitesse ;
- limitation de la hauteur du sillage ;
- limitation du temps (heure-jour) d'usage des bateaux à propulsion mécanique.

Note : La limitation de la puissance des moteurs n'est plus acceptée depuis 1992, sauf dans les parcs provinciaux et municipaux ou les lacs avec accès contrôlé.

Demandes des riverains

Selon les demandes des riverains inquiets des conséquences de l'achalandage et des diverses nuisances des embarcations motorisées, le règlement devrait être amendé pour réglementer :

En matière de protection de la qualité de vie :

- la limite de la puissance des moteurs en rapport avec la superficie d'un plan d'eau ;
- la protection du littoral ;
- la protection de l'eau potable et de l'environnement en général contre les moteurs à combustion, leurs rejets d'hydrocarbures et leurs dérivés toxiques ;
- la disposition des eaux usées et des déchets des grandes embarcations ;
- la limite du bruit ;
- la réduction des gaz d'échappement ;
- la prévention contre l'envahissement des moules zébrées et certaines plantes aquatiques.

En matière de sécurité :

- la limite de concentration des motorisés en rapport avec la superficie d'un plan d'eau ;
- l'âge minimal à 16 ans et formation obligatoire pour tout conducteur d'embarcation motorisée ;
- les restrictions aux bases commerciales d'hydravion ;
- la limitation du nombre d'embarcations ancrées dans un même secteur.

De plus, RAPPEL suggère que l'industrie nautique accélère la recherche dans le domaine du moteur électrique adapté à la plaisance et qu'on étudie toutes les possibilités techniques pour remplacer le moteur deux-temps dans son usage récréatif.