

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

Inventaire des cas de jurisprudence, succès et échecs, concernant l'encadrement des activités des bateaux à fort sillage sur les lacs au Québec et ailleurs au Canada

par Pierrette Duperron, pour le RAP-HL, 2015-04

Dossiers juridiques récents au Québec

relatifs à la restriction des activités de bateaux à fort sillage en raison de l'érosion des berges

En août 2014, Mr Jean-François Girard, a présenté une conférence publique sur la politique de protection des rives, de la bande riveraine et du littoral lors du forum du Regroupement des associations pour la protection des lacs et cours d'eau des Hautes Laurentides (RAP-HL). Il a consenti à rendre disponible sa présentation pour en diffuser l'information.

J'ai résumé pour vous, sous forme d'extraits des passages-clés de sa présentation, les dossiers juridiques récents dont il a parlé. Vous trouverez le document intégral de sa présentation au document de référence [« L'environnement prend ses droits », CQDE / Dufresne Hébert Comeau, Jean-François Girard, avocat et biologiste, août 2014 »](#)

« **Le contrôle de la navigation et types de bateaux** relève exclusivement de la compétence du gouvernement fédéral. Ce règlement sur les restrictions visant l'utilisation de bâtiments découle de la loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. »

La protection de l'environnement relève de la compétence du gouvernement fédéral pour ce qui est de fonds marins (littoral) et du gouvernement provincial pour ce qui est du territoire (berges).

Toute règle actuellement en vigueur en ce qui concerne la navigation (limite de vitesse près des rives, bouées pour sécuriser des zones sensibles, distance minimale près des berges, etc) a impérativement été entérinée par le Bureau de Sécurité Nautique du Canada qui a la responsabilité de déterminer la pertinence d'une demande de restrictions présentée par une municipalité.

Si elle n'a pas été réglementée par Transport Canada, c'est qu'elle fait l'objet d'une entente volontaire non contestée entre les usagers du plan d'eau (voir Massawippi) ou d'un règlement municipal non contesté.

« Historiquement, toutes les tentatives des instances provinciales ou municipales québécoises **pour mettre en place un règlement sans l'approbation de Transport Canada** ont été rejetées par les tribunaux qui, à chaque fois, ont confirmé que seul le gouvernement fédéral peut réglementer toute activité qui touche de près ou de loin à la navigation.

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

- la circulation des bateaux à moteurs (Saint-Denis-de-Brompton c. Filteau, 1986),
- la vitesse de circulation (McLoed c. Ville de St-Sauveur, 2005),
- l'amarrage des bateaux (Québec Procureure générale c. LaRoche dossier Municipalité de Austin).

Rappelons cependant que, ce qui est rejeté ce ne sont pas les restrictions à la navigation. Il y a en effet d'innombrables lacs où des restrictions sur les types d'embarcations, la vitesse, les zones navigables et les périodes du jour ont été imposées par l'application du règlement fédéral. Ce qui est rejeté c'est la prétention des paliers provinciaux et municipaux à légiférer dans un secteur reconnu de compétence fédérale. (Voir Document de référence : [«CODIFICATION - Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments», DORS/2008-120, mise à jour le 31 mai 2012, publié par le ministre de la Justice- Voir particulièrement les annexes 6 et 7 de ce document](#))

Notons également que l'application du règlement (loi sur la marine marchande, révision 2001) a été resserrée fermement en 2008 par une directive du Cabinet du Conseil du Trésor, « Rationalisation de la réglementation », considérant les principes suivants:

- « ... La réglementation doit être le dernier recours pour résoudre un problème
- Aucun fardeau réglementaire inutile ne doit être imposé
- Les avantages doivent justifier les coûts
- Des moyens de gérer la réglementation doivent être en place
- Un organisme doit s'engager à appliquer la réglementation »

(Extrait d'une présentation du CRE-Laurentides, « *Projet pilote concernant la navigation aux lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph (Nominique)* », présenté par Soutien technique des lacs de Bleu Laurentides, Mélissa Laniel, biologiste et chargée de projet, avril 2012)

1. **Chalets St-Adolphe d'Howard (2006) invoque « La protection de l'environnement »**

Afin de protéger l'environnement, la municipalité **adopte un règlement qui limite l'accès aux lacs via les débarcadères privés, aux seuls propriétaires riverains**. Toute personne qui n'est pas propriétaire riverain doit accéder au lac par les débarcadères municipaux qui y contrôlent l'émission de permis et le lavage des bateaux.

En 2009, la Cour **Supérieure** déclare valide le règlement de la municipalité considérant « la protection des berges et la sécurité nautique ».

En août 2011, la **Cour d'Appel du Québec rejette la décision de la Cour Supérieure:**

« Les dispositions du règlement qui interdisent aux non-résidents d'accéder aux lacs concernés avec leur propre embarcation à moteur **excèdent les pouvoirs de la municipalité car elles portent sur la navigation**, une matière relevant de la compétence exclusive du Parlement.

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

Les préoccupations environnementales de la municipalité sont légitimes, mais cela ne change rien au fait que certaines dispositions du règlement affectent directement le droit public de navigation. **L'accès aux voies d'eau navigables est au cœur de la compétence fédérale en matière de navigation.** » (Résumé de l'arrêtiste¹ – sic J.F. Girard)

De plus, au motif de limiter l'utilisation intensive de ses lacs, la Cour d'appel dénonce que: «L'eau polluée par ses propres citoyens ne devient pas pour autant un état de fait acceptable parce que des non-résidents ne participent pas à sa dégradation.»

2. **St-Charles-de-Bellechasse (2013) invoque « La doctrine des pouvoirs accessoires »**

« Le lac St-Charles est de forme ronde, d'environ 1 km de diamètre et d'une profondeur moyenne de 2 m. Il y circulait environ une vingtaine de bateaux. Le vieillissement accéléré du lac St-Charles a fait l'objet de 2 expertises scientifiques formelles démontrant la fragilité du lac (sédiments en suspension, haut taux de phosphore, prolifération des plantes aquatiques, eau trouble se réchauffant, etc).

Devant l'urgence du vieillissement du lac et estimant le processus du BSN trop lent, **la municipalité décide de procéder à une réglementation. Elle autorise seulement les bateaux à moteur électrique de 3kw ou 4hp; elle interdit les bateaux munis d'un moteur à combustion interne « ... considérant leur puissance et la perturbation de l'eau en profondeur qui s'ensuit ».**

En mars 2014, **la MRC de Bellechasse valide le règlement de la municipalité** de Saint-Charles-de-Bellechasse.

De l'avis du Tribunal, le caractère véritable du règlement porte sur la navigation qui est de compétence fédérale. Le Tribunal constate cependant qu'en raison de l'absence de relation navigable avec un autre cours d'eau, il s'agit d'une navigation de plaisance et non pas commerciale. (par. 96). **De plus, le but recherché du règlement est la protection de l'environnement du lac. À ce titre, la municipalité exerce une compétence qui lui est attribuée. (par. 102)**

Le Tribunal s'intéresse à la gravité de l'empiètement sur la compétence fédérale. Il est d'avis que l'empiètement «n'est pas grave», en ce que: – les dispositions ne limitent pas l'accès au lac pour la navigation et n'y prohibent pas la navigation; – le règlement ne fait que contrôler le type et la puissance des moteurs; – le règlement ne vise que la navigation de plaisance; – sur un lac de petite dimension; – et le règlement n'affecte que les résidents au pourtour de ce lac.

Devant ce constat, **le Tribunal valide le règlement selon la «doctrine des pouvoirs accessoires»,** selon laquelle il sera permis à un ordre de gouvernement d'empiéter sur la compétence de l'autre afin d'établir un cadre réglementaire complet.

¹ Juriste qui commente et publie des décisions de jurisprudence

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

De plus, la décision de St-Charles était basée sur une évaluation scientifique et sans une intervention rapide, la qualité de l'eau et la survie du lac sont mis en péril. C'est pourquoi, il conclut que la municipalité a agi à l'intérieur de sa compétence en matière d'environnement et qu'il y a lieu d'appliquer la doctrine des pouvoirs accessoire.

Cette décision est actuellement contestée en appel. »

3. Memphrémagog /Lovering (2013) – Le dossier n'est pas judiciairisé et dans les mains de la MRC

En juillet 2014, les associations de riverains Memphremagog Conservation Inc (MCI) et Société de Conservation du Lac Lovering (SCLL) ont demandé à la MRC de Memphrémagog ainsi qu'aux autorités municipales d'entreprendre les démarches requises auprès du Bureau de sécurité nautique (BSN) pour déposer une demande de restriction à la conduite d'embarcation générant des vagues surdimensionnées, utilisées entre autre pour le wake surf. Cette restriction imposerait à ce type d'embarcations de circuler à une distance minimale de 250 mètres des rives lors de la pratique de sports nautiques générant des vagues surdimensionnées et multidirectionnelles. La demande est à l'étude dans les mains de la MRC.

4. Estérel /Lac Masson 2014 – L'Association des riverains de Ste-Marguerite-Estérel conteste le règlement

En mai 2014, la Ville d'Estérel a mis en place une nouvelle réglementation, par laquelle « ... la **pratique de l'activité du «wake surf»** est interdite sur tous les lacs situés sur le territoire municipal de la ville à l'exception du lac Masson et du lac du Nord, sur lesquels il est autorisé de pratiquer cette activité sur les parties des lacs indiquées par des zones quadrillées, lesquelles sont localisées à une distance minimale de 150 mètres de toute berge et ont une profondeur minimale de 5 mètres ... » (*extrait du règlement numéro 2014-627 de la Ville d'Estérel – Document de référence no 3*)

(Extraits du communiqué de presse « Wakesurf à l'Estérel - L'Association des riverains conteste le règlement », par Isabelle Houle, Journal des Pays d'en Haut, La Vallée, 24 juillet 2014)

« En juillet 2014, l'Association des riverains de Sainte-Marguerite-l'Estérel a envoyé une requête introductive d'instance pour jugement déclaratoire à la ville. L'Association rappelle que la réglementation en ce qui concerne les plans d'eau est de juridiction fédérale. »

« Toutefois, dans l'immédiat et pour la saison estivale, les deux partis semblent s'entendre pour permettre aux usagers de profiter de la région et de ses lacs. Il est actuellement possible de faire du wake surf à des endroits déterminés sur le Lac Masson et au Lac du Nord. »

« L'Association des riverains Sainte-Marguerite-Estérel a produit un DVD sur la sécurité et l'environnement qui sera distribué un peu partout prochainement. »

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

5. **Massawipi (2008) – La pratique des sports nautiques fait consensus sur un code volontaire.**

Le lac Massawipi a une superficie de 18km², 1.4 km long, 1.5 km large, 40 m de profondeur en moyenne. Le lac Massawipi est bordé par cinq municipalités: North Hatley, Canton de Hatley, Hatley, Ayer's Cliff et Sainte-Catherine-de-Hatley.

Depuis 2008, les 5 municipalités, l'Association Nautique Massawipi et l'Association des riverains Bleu Massawipi **se sont mis d'accord pour installer des bouées à 250 m des berges.**

Cette entente de courtoisie a fait consensus à 100% des usagers participants. Les usagers se sont ralliés considérant les préoccupations bien fondées de protéger les rives mais aussi de protéger l'industrie du tourisme sur leur territoire et les intérêts des résidents et riverains qui veulent continuer de profiter de leur plan d'eau.

Le code de vie volontaire n'est pas contesté mais il y a tout de même certains irritants qui proviennent surtout des gens qui sont de passage.

6. **Val-des-Lacs /Lac Quenouille (2013) L'Association Maritime du Québec demande à la municipalité de surseoir aux restrictions du code volontaire concernant les wake boats et motomarines.**

Le lac Quenouille a une superficie de 2.56 km², 1.4 km long, 19.1 mètres de profondeur maximale et 3.3 mètres de profondeur moyenne.

(Extrait du « Rapport du soutien technique des lacs – Projet Lac Quenouille – Val-des-Lacs, Lac-Supérieur, Ste-Agathe-des-Monts », Bleu Laurentides, Mélissa Laniel, chargée de projet, Annabelle Cambron-Prémont, agente de liaison, décembre 2013)

« Le bassin versant du lac Quenouille, ainsi que le lac lui-même, touchent à trois municipalités, Lac-Supérieur, Sainte-Agathe-des-Monts et Val-des-Lacs. La majorité des habitations riveraines sont localisées à Val-des-Lacs et Lac-Supérieur. »

« Les usages du lac et la protection de son état de santé sont difficiles à concilier, compte tenu de sa morphométrie particulière: la partie la plus vaste étant peu profonde et la partie la plus profonde étant très étroite. »

Les usagers sont très diversifiés : agriculture, moulin à scie, villégiature, centre de plein air, 239 propriétés résidentielles actuelles, et un potentiel supplémentaire de développement résidentiel.

La principale préoccupation des citoyens riverains du lac Quenouille est la présence et la propagation du myriophylle à épi. Étant peu profond, le lac est particulièrement vulnérable. Des conflits d'usage existent également, notamment quant à la navigation motorisée.

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

La municipalité de Val-des-Lacs a mis sur pied une table de concertation en avril 2012. Les membres de la « table » ont identifié les moyens nécessaires pour protéger la santé du lac à long terme. 1) élaborer un code d'éthique pour l'harmonisation des usages 2) rédiger et mettre en œuvre un plan directeur et un plan de communication.

À l'été 2013, le plan directeur de lac et le code d'éthique ont été réalisés, en étroite collaboration avec les municipalités et citoyens concernés via les rencontres de la table de concertation, des groupes consultatifs et les séances d'information publiques. La participation des citoyens riverains du lac Quenouille aux rencontres était de 30 à 40 citoyens participant aux différentes rencontres ce qui représente au taux de participation d'environ 10%.

Extrait du code d'éthique au lac Quenouille :

« Afin de limiter la propagation du myriophylle à épi au lac Quenouille, il est primordial d'éviter de circuler dans les herbiers constitués de cette plante. Des bouées ont été installées à l'été 2013 par l'association des propriétaires du Lac Quenouille et la municipalité de Val-des-Lacs afin d'informer les utilisateurs du lac des zones où la plante est présente en abondance. Des affiches ont été placées aux cinq accès privés les plus achalandés du lac. La municipalité de Val-des-Lacs envisage d'entreprendre des actions de contrôle et évalue la possibilité de mettre sur pied un projet pilote. »

(Extrait du communiqué de presse « L'Association Maritime du Québec se prononce – Un appui pour les riverains du lac Quenouille », Daniel Deslauriers, Information du Nord, Ste-Agathe, 26 août 2014)

« L'Association Maritime du Québec intervient dans le dossier du Lac Quenouille. Dans une lettre envoyée aux maires de Val-des-Lacs, de Lac-Supérieur et de Sainte-Agathe-des-Monts, le directeur général de l'AMQ, Yves Paquette, demande aux élus de surseoir à l'interdiction des bateaux à ballast et des motomarines sur le lac Quenouille. Pas moins de 212 riverains du lac Quenouille ont signé, rappelons-le, une pétition s'opposant à la décision du conseil municipal de Val-des-Lacs d'interdire les bateaux à ballast (wakeboats) et les motomarines sur ce plan d'eau. Ils dénoncent « l'absurdité d'une telle réglementation » et estiment qu'elle n'a aucun fondement. M. Paquette maintient qu'aucun effet négatif sur l'environnement du lac n'a été observé. » **Après vérification auprès de la municipalité de Val-des-Lacs, aucune réglementation n'a été déposée à ce jour ni n'est en vigueur autre que le code d'éthique de 2013.**

7. Nominique / Lac Ste-Marie – 4e année dans la démarche formelle auprès de Transport Canada - acceptée par le Bureau de Sécurité Nautique (BSN) du Québec – la demande s'en va à Ottawa

Lac Ste-Marie :

Superficie : 6.6 km²

Profondeur maximale : 9.5 mètres

Profondeur moyenne : 4.1 mètres

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

Le lac Ste-Marie est aux prises depuis 2011 avec l'envahissement d'algues bleu sur de longues périodes et sur de grandes étendues.

Le CRE Laurentides a accompagné la municipalité de Nominique en 2012-2013 afin de déposer une demande de restriction à la navigation sur le lac Sainte-Marie.

Il s'agissait d'abord d'élaborer un code d'éthique en concertation avec l'ensemble des usagers, puis de prévoir un plan de communication pour toucher tous les usagers.

En 2014, la demande, étayée d'un dossier très complexe, a été acceptée par le BSN du Québec, et a été transférée au BSN du Canada. La réglementation n'a pas encore été modifiée.

Municipalité de Nominique : Le CRE Laurentides a aussi accompagné la municipalité de Nominique pour l'élaboration et l'implantation des codes d'éthique et consignes d'usages en concertation avec les associations de lacs et la municipalité. 6 lacs sont impliqués : Blanc, Grandes Baies (des), Lesage, Grand Lac Nominique, Petit Lac Nominique, Sainte-Marie, Saint-Joseph. L'intervention est en cours.

8. St-Donat – Lac Archambault, Lac Ouareau, Lac de la Montagne Noire, et tous les lacs sur le territoire de la municipalité – démarche formelle auprès de Transport Canada réussie : accès limité à 100 mètres des berges – la démarche a été faite avant 2008

En consultant la liste de la CODIFICATION fédérale (voir document ci-dessus référé en introduction au présent document) nous constatons que 20 lacs du Québec, dont 15 sur le territoire de St-Donat, ont déjà reçu l'approbation de Transport Canada pour limiter à 100 mètres de la rive, les activités « ... de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées ». De plus, les autres annexes de la CODIFICATION fédérale montre que la municipalité de St-Donat a aussi obtenu l'approbation pour des limites de vitesse et des zones restreintes.

Le Directeur responsable de la Direction de l'environnement pour la municipalité de St-Donat, nous dit que ces demandes de restrictions ont été faites par le processus formel de Transport Canada dans les années '90.

Récemment (vers 2010), la municipalité de St-Donat a fait la démarche pour une restriction à 10km/hr sur la rivière Ouareau, entre les lacs Blanc et Ouareau. La démarche est toujours en cours d'approbation au BSN de Transport Canada. Le directeur de St-Donat dit qu'il aborde ses dossiers de demande de restriction sous l'angle de la sécurité nautique plutôt que sous l'angle de l'environnement. Les arguments de sécurité sont retenus plus facilement par le BSN que ceux de

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

l'environnement, soit le nombre de bateaux qui circulent, vitesse des bateaux, sécurité des baigneurs et petites embarcations, etc.

Quant au problème d'érosion des berges, il nous dit que la restriction de 100 mètres est aidante mais pas suffisante. Les bateaux à fort sillage sont toujours plus nombreux et les berges montrent des dommages évidents dus aux vagues excessives. Il dit que les berges ont été revitalisées depuis fort longtemps dans leur municipalité et que l'enrochement naturel sans remblai dans le lac est toléré dans certains endroits plus exposés aux vagues pour stabiliser les bords de rive, sans quoi, la végétation ne tiendrait pas.

9. **Mont-Tremblant – Lac Mercier – démarche formelle en cours auprès de Transport Canada arrêtée par une contestation de riverains skieurs**

Lac Mercier :

Superficie : 1.2 km²

Profondeur maximale : 34.9 mètres

Profondeur moyenne : 12.8 mètres

Depuis déjà plusieurs années, un code nautique volontaire est en vigueur au Lac Mercier, lequel a été élaboré en collaboration avec la municipalité, l'association de riverains et les usagers fortement représentés :

- Contrôler la mise à l'eau de bateaux provenant de l'extérieur (1991)
- Adopter un code de déontologie pour la conduite de bateaux sur le lac (1992)
- Limiter les heures de ski nautique entre 9h et 19h (1992-1999)
- Formation d'un comité de bateaux afin de trouver des solutions avec les usagers du lac
- Interdire les bateaux à moteur à essence
- Contrôle de l'accès au lac pour les non riverains, incluant le lavage des embarcations
- Recommandations quant à la conduite des bateaux sur le lac loin des berges
- Plage horaire pour le remorquage entre 10h et 19h.

En septembre 2003, la Ville de Mont-Tremblant adopte la résolution 2003-645 et procède à une demande auprès du BSN et de Transport Canada une restriction additionnelle comme suit : *(extrait de la résolution 2003-645, Ville de Mont-Tremblant)*

- « Vitesse de 10 km/h à l'intérieur d'une ceinture de 60 mètres de la berge du lac Mercier, sauf dans le cas d'une embarcation qui s'éloigne perpendiculairement de la berge ... ou dans le cas d'une embarcation qui revient perpendiculairement vers la berge ...;
- Vitesse de 55 km/h à l'extérieur de la ceinture de 60 mètres de la berge du lac Mercier;
- Interdiction de tirer une personne sur skis nautiques, planche de surf ou autre équipement semblable, sauf de 10 heures à 18 heures et de 19 heures à 20 heures; ... »

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

La Ville fait parvenir la demande de réglementation au ministère des Affaires municipales du Québec (17 septembre 2003), puis à Transports Canada le 27 juin 2005.

L'Association des Skieurs Riverains de Tremblant prend forme en 2006 et conteste la demande de restrictions en cours d'étude. La clause contestée est la restriction d'horaire pour la pratique des activités de remorquage.

La demande de réglementation est encore à l'étude à ce jour avec Transport Canada.

Dossiers juridiques récents ailleurs au Canada

relatifs à la restriction des activités de bateaux à fort sillage en raison de l'érosion des berges:

Je n'ai pas fait une recherche exhaustive sur les dossiers scientifiques et juridiques en Ontario et dans les autres provinces au Canada. Concernant l'aspect scientifique, l'UQAM mentionne dans son introduction que « ... très peu d'études expérimentales ont été effectuées pour évaluer rigoureusement et quantitativement le potentiel des embarcations à accélérer l'érosion des berges, et aucune n'a été effectuée spécifiquement sur les embarcations de type wakeboat dans des lacs ».

Concernant l'aspect juridique, Me Jean-François Girard nous dit que la loi fédérale prévaut dans tous les dossiers actuels et qu'il faudrait faire la preuve scientifique indéniable de l'impact environnemental avant de pouvoir invoquer la « doctrine des pouvoirs accessoires » et la gravité de l'empiètement de l'enjeu environnemental sur la compétence fédérale.

Finalement, selon monsieur Dubitsky de la Coalition Navigation, les mêmes problèmes existent à travers tout le Canada et la Coalition Navigation a déjà plusieurs centaines de membres dans toutes les provinces, surtout en Colombie Britannique, en Ontario et au Québec.

Programmes éducatifs concernant la navigation respectueuse des wake boat et wake surf

Les associations de lacs concentrées près des grands lacs ont entrepris un programme éducatif pour sensibiliser les plaisanciers et riverains à un nautisme respectueux de l'environnement (respect des rives et de l'habitat naturel) et de tous les usagers des plans d'eau (nageurs et embarcations légères, infrastructures et propriétés riveraines, embarcations amarrées, etc).

Entre autres, le Lake of the Bays Association (formée en 1927, plus de 1500 membres) a élaboré une brochure « [Boat Right, Be Polite](#) », le Lake of the Wood District Property Owners Association (formée en 1962, plus de 4000 membres) a diffusé la brochure « Responsible Wakeboarding » et le Muskoka Lakes Association (formée en 1894, 2458 membres) a pris clairement position dans son code aux usagers par son énoncé « [Safe Respectful Boating in Muskoka](#) ». Ces associations existent depuis longtemps et sont très vigilantes.

Dossier Impact des vagues générées par les bateaux à fort sillage



Regroupement des associations pour la protection
des lacs et cours d'eau des Hautes-Laurentides

Pour ces associations, il est important de faire valoir les réalités de leurs lacs en comparaison avec les immenses étendues d'eau des grands lacs voisins, Huron et Supérieur. Les lac Muskoka et Lake of the Bays sont longs de 12 à 15 km et les corridors formés par les îles qu'ils abritent sont d'une largeur de 2 à 4 km. Le lac of the Wood est long de 109 km; la moitié de sa superficie abrite aussi plusieurs îles formant des corridors. **Leur documentation recommande l'activité de wake boat à 300 mètres des berges.** Pas de réglementation formelle des municipalités.

Mentionnons cependant que ces lacs sont en tout temps sous haute surveillance de patrouilleurs aguerris qui n'hésitent pas à donner des constats d'infraction aux contrevenants. Le respect du code est rigoureusement contrôlé, ce qui influence les comportements des plaisanciers.