

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

Quatre stratégies – Avantages et inconvénients visant 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, 2015-05

La revue de la documentation scientifique et juridique des récents dossiers concernant les tentatives de restreindre les zones de navigation des bateaux à fort sillage nous amène à un carrefour d'options. Plusieurs stratégies nous sont offertes pour encadrer cette activité et tenter de limiter ses impacts environnementaux réels sur nos lacs.

- **Code de vie volontaire ou règlement municipal négocié avec l'ensemble des usagers et non contesté:**
 - Lac Massawippi, Estrie
 - Lacs Muskoka, Ontario
 - Lacs Quenouille/Val-des-Lacs et Ste-Marie/Nominingue : Code de vie non respecté et contesté

- **Démarche traditionnelle auprès de Transport Canada pour restreindre la navigation**
 - Lac Archambault, lac Ouareau et tous les lacs de la municipalité de St-Donat – démarche réussie auprès de Transport Canada (dans les années '90), restriction de la vitesse à 100 mètres des berges
 - Lac Ste-Marie, Nominingue – démarche en cours auprès du Bureau de Sécurité Nautique Fédéral
 - Lac Memphrémagog, Memphrémagog – démarche en cours auprès de la MRC
 - Lac Mercier, Laurentides – démarche en cours auprès de Transport Canada, stoppée par une association de skieurs nautiques.

- **Adoption d'une réglementation municipale en invoquant « les pouvoirs accessoires », c'est-à-dire en alléguant la compétence des municipalités à réglementer en matière de protection de l'environnement :**
 - Tous les lacs de la municipalité de St-Adolphe d'Howards – La Cour Supérieure du Québec valide le règlement municipal mais le jugement est rejeté par la Cour d'appel.
 - Lacs Beaumont et St-Charles, St-Charles-de-Bellechasse – La Cour Municipale de la MRC de Bellechasse valide le règlement municipal mais le jugement est actuellement contesté en appel.
 - Tous les lacs de la municipalité d'Estérel – actuellement contesté par l'Association des riverains de Ste-Marguerite-Estérel par une requête introductive d'instance pour jugement déclaratoire – la cour sera probablement appelée à se prononcer dans les prochains mois.

- **Démarche nationale de réforme de la réglementation fédérale actuelle pour tous les plans d'eau en général :**
 - C'est la position actuellement proposée par la Coalition Navigation;
 - La Coalition Navigation est un organisme en émergence qui prône une réforme de la réglementation nautique fédérale en tenant compte de la protection de l'environnement et fondée sur des faits objectifs scientifiques – [voir leur site – discussion et contact avec Will Dubitski](#).
 - Son objectif est de développer des normes nationales (ou provinciales) et de définir des règles « ... aussi claires que celles du code de la route ...comme un code de la route nautique ... ».

- Le porte-parole de la Coalition Navigation pense qu'un échéancier de 18 mois est envisageable. Il compte déposer un projet de réforme à l'automne 2015.

Normes de distances loin des rives

Quant aux spécifications pertinentes pour une restriction juste et équitable de la distance loin des rives, elles ne sont pas encore formellement établies et d'autres études scientifiques devraient être mises en œuvre pour en préciser la mesure.

- L'étude de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) mentionne 300 mètres pour que le retour de la vague ait des effets sur la berge similaires à ceux en conditions normales de circulation des bateaux, et 250 mètres pour ce qui est des sédiments en suspension dans l'eau.
- L'étude du Groupe Hémisphère a utilisé la distance 150 mètres pour cibler les sites d'érosion à évaluer en comparaison aux sites témoins non exposés au sillage des bateaux.
- La demande de réglementation de Memphrémagog demande une restriction de 250 mètres du rivage et celle de l'Estérel de 150 mètres.
- Par leurs codes d'éthique non contestés actuellement sur les Muskoka Lakes, Lake of Bays et Lake of the Wood en Ontario, la distance est de 300 mètres.
- Les limites maximales actuellement approuvées par Transport Canada pour restreindre les activités de navigation sportive avec remorquage sont de 100 mètres pour 20 lacs au Québec.
- La limite de 100 mètres est appliquée depuis les années '90 sur les lacs de la municipalité de St-Donat; l'expérience démontre qu'elle est aidante pour éviter l'érosion des berges mais pas suffisante.
- Les mesures de l'étude de l'UQAM semblent les plus objectives et scientifiquement prouvées actuellement. Elles sont calculées selon l'énergie cinétique contenues dans le retour des vagues.
- Ces variations sont négociées selon la morphologie des plans d'eau dans le but de ne pas exclure systématiquement l'activité nautique et de laisser un bassin de grandeur acceptable loin des berges.

Normes du nombre d'embarcations autorisées

Quant à restreindre le nombre d'embarcations autorisées sur plan d'eau, cette notion n'est pas apparue dans les dossiers actuellement en cours concernant l'intention de restreindre la navigation des bateaux à fort sillage. Cette notion existe déjà sur plusieurs lacs par l'émission de permis ou vignettes, mais les études et dossiers juridiques actuels n'en font pas mention. Ils se concentrent sur des faits objectifs tels les calculs de la force des vagues et la mesure de l'érosion des berges. Cette notion est sans doute un élément à développer pour le futur.

Conclusion

Suite à ces recherches et aux réflexions qu'elles suscitent, il nous est impossible de clairement définir la meilleure position à prendre devant les enjeux auxquels font face les associations et municipalités.

Les moyens et les stratégies mis à notre disposition pour encadrer les activités nautiques sur nos lacs, sont variés et différents pour chaque plan d'eau, selon leurs particularités, leurs problématiques et l'ardeur de leurs porteurs des dossiers :

- I. Suivre la voie du consensus sur un code de vie est gage d'harmonie mais implique des solutions de compromis et des solutions mitigées; on devra accepter que le processus ne sera jamais terminé, et qu'il faudra recommencer à chaque été, avec des nouveaux propriétaires, des visiteurs de passage, la location de chalets et ainsi de suite;
- II. Suivre les règles actuellement vigueur par le processus établi de Transport Canada demande rigueur dans le processus, patience et discipline mais, contrairement à l'option I, conduit à un résultat permanent s'il est accueilli par les instances fédérales;

- III. Suivre la voie des pouvoirs accessoires nous amène à des solutions rapides, fait reconnaître les pouvoirs des municipalités et contribue à développer le droit municipal, mais la finalité peut s'avérer incertaine parce que contestable;
- IV. Suivre la voie d'une réforme nationale peut sembler utopique et chevaleresque, mais elle aurait l'avantage de mieux définir plusieurs notions qui ne sont pas actuellement prévues dans la loi fédérale et de régler en bloc plusieurs dossiers actuels et futurs pour tous ceux qui vivent le même problème à l'échelle nationale.

Chacune de ces quatre options comporte ses forces et ses faiblesses. Nous recommandons que les administrateurs de plan d'eau procèdent rigoureusement à un inventaire de ce que sont les avantages et les inconvénients de chaque option pour leur plan d'eau en particulier.

L'annexe ci-jointe, «Tableau des avantages et inconvénients de chacune des stratégies en vue d'un plan d'actions», se veut un outil de réflexion sur chacune de ces 4 stratégies.

Le tableau est présenté sous la forme d'une matrice que nous avons complétée pour chaque option selon des constats d'ordre général. D'autres éléments peuvent vous apparaître importants pour votre situation particulière et pourront être ajoutés pour enrichir cette matrice de réflexion.

Des discussions doivent avoir lieu pour mieux comprendre les avantages, inconvénients, opportunités, risques, impacts sur la perception des divers interlocuteurs. Cette réflexion doit être personnalisée à chaque plan d'eau selon les différentes problématiques qu'il rencontre, les intérêts des différents usagers qu'il dessert, et l'historique des interventions qui ont déjà été faites pour y encadrer les activités humaines. Un plan de gestion de l'eau considérant tous ces aspects peut être mis en place, recommandant des actions prioritaires, réalistes et réalisables.

Chaque plan d'eau mérite une réflexion sérieuse selon les caractéristiques qui lui sont propres. Ces éléments de réflexion serviront à nourrir les discussions au sein de votre CA et pourront conduire à l'option la plus favorable pour un plan d'actions propre à votre association et à vos partenaires.

Communiquez avec l'Organisme de Bassin versant qui dessert votre territoire. Ils pourront vous aider.

ANNEXE

Tableau à compléter sur les avantages et inconvénients de chacune des stratégies
Outil de réflexion en vue d'établir un plan d'actions

Stratégie	Avantages	Inconvénients
Code de vie négocié	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonie entre les parties • Déjà en cours sur plusieurs lacs au Québec • Est la première étape du processus formel de Transport Canada, si elle échoue 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut sembler utopique de prétendre répondre aux intérêts de toutes les parties • Reste vulnérable à la contestation future • Implique des compromis, donc des restrictions négociées, mitigées et possiblement insatisfaisantes pour toutes les parties • Processus à recommencer et à surveiller en permanence dû au roulement des riverains et aux visiteurs
Démarche traditionnelle auprès de Transport Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Démarche rigoureuse et objective • Exige un dossier scientifique bien monté • Réalisable et non contestable • Documente les faits objectifs en lien avec l'érosion des berges 	<ul style="list-style-type: none"> • Processus très long (5 ans), lourd et exigeant • Reconnaît les dommages actuels et évidents mais moins de poids accordé aux dommages futurs prévisibles • Favorise les arguments quant à la sécurité plutôt qu'environnementaux • Peut ne pas être approuvé
Règlement municipal en invoquant la « doctrine des pouvoirs accessoires »	<ul style="list-style-type: none"> • Rapide • Applicable immédiatement • Développe le droit des municipalités à intervenir sur les enjeux environnementaux • Documente les faits objectifs en lien avec l'érosion des berges • Documenter l'empiètement des enjeux environnementaux sur les enjeux de navigation 	<ul style="list-style-type: none"> • Probablement contesté, ne serait-ce que pour la forme • Peut sembler subjectif s'il n'est pas supporté par des preuves objectives et scientifiques • Reconnaît les dommages actuels et évidents mais moins de poids accordé aux dommages futurs prévisibles
Réforme nationale de la loi sur la marine marchande en collaboration avec la Coalition Navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Réforme le droit fédéral en considération des besoins actuels • Économise temps et argent sur les règlements de plan d'eau actuellement en demande et à venir • Définit des notions actuellement absentes (ex : navigation non commerciale, plan d'eau intérieur) • Documente les faits objectifs en lien avec l'érosion des berges • Profite de la force d'un groupe « trop gros pour être ignoré » 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut sembler utopique et chevaleresque • Peut ne pas profiter d'un contexte favorable en 2015 • Peut sembler trop large et difficile à concilier

(par Pierrette Duperron, octobre 2014)