



RAPPORT FINAL SUR LES
CONSULTATIONS PUBLIQUES
ET RECOMMANDATIONS

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)

Large empty rectangular area with a dashed border, containing a solid horizontal line near the top and another solid horizontal line near the bottom.

Le nautisme récréatif et sportif au Québec

û

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

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.

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

ù

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;

ù

... 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.

2

ù

ù

... 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.

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.	•		

<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations particulières à la sécurité • <u>Afin d'améliorer la connaissance et la gestion de la réglementation nautique</u> 	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.	<ul style="list-style-type: none"> • • 		

<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations particulières à la sécurité • <u>Afin de protéger davantage les plaisanciers et les baigneurs</u> 	Court terme	Moyen terme	Long terme
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 : <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. Il est à noter qu'une bande de protection plus grande peut être adoptée par les municipalités qui le désirent. Le comité recommande toutefois que la bande protectrice où la vitesse est limitée soit élargie éventuellement à 50 m.	<ul style="list-style-type: none"> • 		<ul style="list-style-type: none"> •
10) Que l'industrie de fabrication des embarcations munisse les embarcations motorisées d'indicateurs de vitesse.			<ul style="list-style-type: none"> •
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.	<ul style="list-style-type: none"> • 		

<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations particulières à la sécurité • <u>Afin de protéger davantage les plaisanciers et les baigneurs</u> 	Court terme	Moyen terme	Long terme
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. 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. 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.	•	•	

<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations particulières à la sécurité • <u>Afin d'améliorer les compétences des plaisanciers</u> 	Court terme	Moyen Terme	Long terme
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) 16) Qu'une vaste campagne de sensibilisation et d'information centrée sur la réglementation en sécurité nautique soit organisée. 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 align="center">• Recommandations particulières à la qualité de vie/nuisances</p>	<p align="center">Court terme</p>	<p align="center">Moyen terme</p>	<p 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 align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p>	<p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p> <p align="center">•</p>	<p align="center">•</p>

• Recommandations particulières à la qualité de vie/nuisances	Court terme	Moyen terme	Long terme
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.		•	
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.			•
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)	•		
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.	•		
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.		•	
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.		•	
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.	•		
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.		•	

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE L'INDUSTRIE DU NAUTISME ET LA ÎLE DE MONTRÉAL

ÉRUBÉ ACQUES

ONAHUE LAIRE ANIEL AUDREAU

OULET LAUDE

ENET ICHÉL *TAT ANNONCEUR TECHNIQUES DOCTRINE ET MORALE DE LA COMMUNICATION SOCIALE*

ÊCHES ET CÉANS ANADA ARDE CÔTIÈRE

OY DETTE

OY DETTE
û

OY DETTE

ANTÉ UÉBEC

SOCIÉTÉ ANADIENNE DE LA CROIX ROUGE ET PÊCHES ET OCÉANS CANADA

SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE

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.