

Mémoire sur la sécurité nautique et la qualité de vie sur les lacs et rivières de la Mauricie présenté par le CRE Mauricie

Note: Dans ce mémoire, la rivière Saint-Maurice sert souvent de base pour établir des éléments de problématiques et de solutions. Cependant, ces éléments peuvent s'appliquer à l'ensemble des lacs et rivières navigués et navigables de la région.

Introduction

Le présent mémoire se veut une réflexion globale, non seulement sur une future réglementation concernant la sécurité nautique, mais aussi sur l'impact environnemental de la navigation sur les lacs et rivières de notre région. En effet, la progression de la navigation touristique et de plaisance sur nos plans d'eau, et sur la rivière Saint-Maurice, en particulier, crée de nouvelles problématiques par rapport à l'environnement.

Par ailleurs, il apparaît qu'en matière de sécurité, l'utilisation non réglementée des motomarines, l'introduction de nouveaux types d'embarcations moteurs et l'augmentation constante des loisirs nautiques, doivent conduire dans les plus brefs délais à l'instauration de moyens de contrôle sur l'ensemble du territoire québécois. Cependant, même si cette réglementation doit être adoptée rapidement, elle se doit d'être soutenue par des moyens efficaces de contrôle et applicable dans la réalité.

D'autre part, nous croyons qu'au-delà de l'écotourisme, proprement dit, la vision écologique doit s'inscrire comme une priorité pour structurer l'ensemble du développement récréotouristique en Mauricie. C'est pourquoi les positions et les propositions que nous énonçons vont dans le sens de la protection des écosystèmes et du patrimoine naturel que constitue l'eau dans notre région. À ce chapitre, notre mémoire veut aussi donner le maximum d'éclairage, pour aider à la prise de décision, et assurer un développement durable.

Le balisage de la rivière Saint-Maurice

Depuis quelques années, et cela surtout avec la fin du flottage du bois sur la rivière, la Saint-Maurice est devenue une artère vitale pour le développement récréotouristique. Malgré certaines prétentions, tous savent aujourd'hui que la navigation d'un seul trait entre l'embouchure et le haut Saint-Maurice est assujettie à l'ajout d'écluses ou de passes à bateaux. Cependant, la rivière est actuellement navigable par segment, et cela entre les barrages hydroélectriques et les obstacles naturels.

Lorsque l'on parle de la navigabilité et de développement récréotouristique, certains prétendent que pour la sécurité, il serait nécessaire que la Saint-Maurice soit balisée sur tout son long. Cependant, le balisage implique des coûts et des responsabilités qui, probablement, reviendraient aux municipalités riveraines ou aux organismes qui en feraient la demande.

Il apparaît évident que pour les segments de rivière, là où le volume d'achalandage d'embarcations à moteur est suffisant, le balisage constitue un bon moyen de prévention des accidents. Il serait même un élément de motivation pour encourager la navigation de plaisance et touristique. En fait, sur certains tronçons, il faut déjà composer avec les multiples usages nautiques, ce qui implique des mesures plus spécifiques pour garantir la sécurité des usagers.

Cependant, chaque segment de rivière révèle des particularités par rapport aux réalités du développement récréotouristique et à la qualité de vie des riverains. Ainsi, il s'avère que le balisage pourrait être limité au segment de rivière plus large, qui se prête déjà à la navigation en bateau à moteur. En effet, pour d'autres segments, le balisage peut s'avérer coûteux et inutile. Il pourrait même nuire au développement d'une forme de nautisme plus écologique, qui offre des perspectives de développement touristique basées sur des activités comme la pêche sportive, l'aventure douce en canoë, en kayak ou en pédalo, la voile et la navigation touristique d'interprétation.

Dans son ensemble, le développement récréotouristique de la Saint-Maurice ne repose pas simplement sur la navigation de plaisance en bateau à moteur, il répond aussi à des critères sélectifs et à des choix qui sont à la fois basés sur la protection et la mise en valeur de nos richesses naturelles en terme de paysage, de quiétude et de patrimoine naturel ou historique.

On sait par exemple que pour certains bassins, la combinaison nature-culture est un axe à privilégier, parce que liée directement à la vocation des lieux et à la demande d'une clientèle touristique. Dans cet ordre d'idée, certaines municipalités riveraines veulent investir dans un réseau de piste cyclable et créer ainsi un lien terrestre propice au développement de l'écotourisme, aux abords de la rivière. Il est donc logique que pour un développement harmonisé, certains segments de rivière puissent aussi servir pour des activités analogues.

Ainsi, la navigation de plaisance en bateau à moteur n'est pas nécessairement souhaitable tout le long de la rivière. Par ailleurs, il ne faudrait pas qu'après une centaine d'années d'utilisation exclusive pour le flottage du bois, la rivière soit de nouveau monopolisée par la seule navigation de bateau à moteur. Quant à la navigation touristique à bord de bateau à moteur spécialisé et à tonnage réduit, elle peut facilement être intégrée dans tous les segments sans qu'il soit nécessaire de baliser.

En définitive, le balisage de la Saint-Maurice ne devrait pas figurer comme une obligation reliée à la sécurité nautique sur tous les segments de la rivière. En effet, le balisage sur toute sa longueur amènerait dans son sillage toutes sortes d'embarcations avec des problèmes de sécurité et de pollution. Le balisage est donc souhaitable sur les tronçons de

rivières les plus larges et à multiples usages, là où le volume et le type de navigation l'exigent.

C'est donc dans une perspective de « gestion par segment ou par bassin », que devrait éventuellement s'acheminer des demandes de réglementation, en provenance de ou des municipalités riveraines. De plus, il est primordial de voir à ce que des mécanismes de consultations publiques puissent permettre aux citoyens de s'exprimer démocratiquement sur des demandes de réglementation qui émaneraient de ou des municipalités. Ces demandes ne seront pas nécessairement uniformes et devraient être faites en regard du type de développement récréotouristique privilégié par les municipalités pour chacun des segments ou bassins.

Par ailleurs, on peut aussi envisager des regroupements de bassins qui pourraient faire une demande commune de réglementation. Cependant, en matière stricte de sécurité nautique, nous pensons qu'une loi de base devrait s'appliquer sur l'ensemble du territoire québécois et cela peu importe la nature des plans d'eau.

Le rôle des associations de riverains et des usagers

Comme le ministère des Affaires municipales a l'intention d'adopter rapidement des mesures en matière de contrôle de la vitesse, de contrôle des nuisances, d'éducation et de formation, on doit nécessairement s'interroger sur les types de moyens de contrôle et sur le rôle des associations de riverains dans la surveillance et l'application de ses mesures.

Sur la Saint-Maurice, des Comités de rivière se sont donné une vocation, non seulement pour la protection de l'environnement, mais aussi pour la mise en valeur de leur bassin. Ces comités regroupent des Corporations de développement, des associations de loisir, des entreprises touristiques, des représentants de Parc fédéraux, provinciaux et municipaux, des marinas, des citoyens, bref une multitude d'organismes et de gens qui sont en contact ou qui se préoccupent de la rivière.

Ces Comités de rivière ont actuellement un rôle consultatif, et il n'est pas évident qu'à eux seuls ils puissent assumer la surveillance et l'application de mesures spécifiques à la sécurité et à la qualité de vie sur l'ensemble de la rivière. Encore une fois, chaque bassin comporte une problématique particulière et chaque comité, selon ses moyens et le dynamisme de ses membres, s'emploie à harmoniser le développement pour l'avantage commun.

Par ailleurs, contrairement aux lacs ou aux segments de rivière gérés par des corporations (parcs), ou encore par des regroupements de propriétaires privés, la rivière Saint-Maurice constitue une longue voie publique, qui coule au coeur de territoires forestiers et ruraux, mais aussi au centre d'importants complexes industriels et de centres urbains. Ainsi, le contrôle et le respect des réglementations risquent de dépasser la simple surveillance de riverains et la bonne volonté des usagers. C'est le cas par exemple, pour le secteur de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice où la circulation nautique provient directement du fleuve Saint-Laurent. Par ailleurs, la partie du fleuve Saint-Laurent limitrophe à notre

région compte parmi les zones où le pourcentage d'infractions aux normes actuelles de sécurité est élevé au Québec.

Encore une fois, là où le besoin l'exige, il serait nécessaire que des patrouilles nautiques fassent respecter les règlements relatifs à la vitesse, aux vagues et aux bruits. Par ailleurs, si par réglementation, certains secteurs ou segments de rivière devenaient « zone sans moteur », les problèmes environnementaux seraient de facto éliminés.

Dans ce cas particulier, il faudrait cependant prévoir une souplesse dans la réglementation, afin de ne pas nuire au développement d'une navigation à moteur spécialement adaptée pour l'interprétation de site touristique. En fait, il ne s'agit pas d'écarter systématiquement toutes formes de navigation à moteur, mais plutôt de limiter l'usage pour des besoins spécifiques dans certains tronçons, avec une tolérance raisonnable qui donne la primauté à la protection du patrimoine naturel et historique.

En terme d'éducation et de sensibilisation pour certains projets environnementaux comme les travaux de nettoyage, les Comités de rivière et les associations de riverains peuvent jouer un rôle important, dans la mesure où les gouvernements, par des programmes appropriés, viennent appuyer leurs démarches. En principe, nous appuyons, sans réserve, les regroupements démocratiques, qui se mobilisent pour préserver l'environnement et la qualité de vie de nos lacs et rivières. Cependant, il ne faudrait pas que l'action des citoyens soit un prétexte au désengagement des gouvernements en matière d'environnement et de sécurité nautique.

Nous souhaitons donc, que les gouvernements prennent directement leurs parts de responsabilités, en finançant les patrouilles nautiques sur les plans d'eau à haute fréquentation de bateaux à moteur. Par ailleurs, sur les lacs et rivières, où le problème s'avère moins pointu, il serait nécessaire que les regroupements de citoyens aient accès à des programmes pour soutenir des actions concrètes en matière de sécurité et de qualité de vie (prévention, signalisation, éducation, nettoyage, etc.).

Moteur à deux-temps, rejet d'hydrocarbure et qualité de l'air

La question de la protection des écosystèmes et des sources d'approvisionnement en eau potable concernent directement l'utilisation des moteurs à deux-temps. Ces moteurs représentent une importante source de pollution à cause du rejet élevé d'hydrocarbure. On sait que dans certains parcs et réserves, les embarcations moteurs sont complètement interdites, et ce, pour protéger les écosystèmes et maintenir les ressources de pêches sportives. Cependant, pour l'ensemble des plans d'eau publics où les bateaux à moteur sont permis, la problématique est plus complexe puisqu'elle englobe aussi la contamination des sources d'eau potable.

Ainsi, il en va de la santé publique, que l'on introduise une nouvelle réglementation qui interdirait, ou à tout le moins limiterait, l'utilisation des moteurs à deux-temps dans les secteurs de prise d'eau potable. De plus, sur les petits plans d'eau qui servent à la prise de l'eau potable, il serait nécessaire d'interdire complètement les embarcations à moteur.

Les moteurs à deux-temps sont aussi, toutes proportions gardées, parmi les plus grands producteurs de gaz à effet de serre. C'est pourquoi, nous suggérerons que les responsables gouvernementaux interdisent totalement la mise en marché de nouveaux moteurs à deux-temps pour les bateaux de plaisance. Seule la vente de moteur à quatre-temps devrait être autorisée, ces derniers étant moins polluants et plus silencieux.

Évidemment, les moteurs à deux-temps, qui sont déjà en service, devront être tolérés jusqu'à leur remplacement définitif. Cependant, ces moteurs peuvent avoir une durée de vie assez longue, et il serait nécessaire d'en interdire dès maintenant la vente. En effet, sans mesure immédiate on risque de se retrouver, dans vingt ans, avec le même problème sinon plus important.

La limitation de la force des moteurs utilisés sur les plans d'eau où l'on puise l'eau potable pourrait également s'avérer une solution envisageable pour réduire la pollution par hydrocarbure. En ce qui concerne l'introduction de mesures qui obligerait les propriétaires de moteurs à deux-temps à faire poser un système antipollution sur leurs engins, cela semble irréaliste. Cependant, s'il s'avérait que la vente de nouveaux moteurs à deux-temps ne soit pas interdite, il va de soit que le système antipollution devrait être obligatoire sur tous les nouveaux moteurs à deux-temps mis en circulation.

Le bruit, les odeurs, la vitesse

À ce chapitre, il est évident que certains types d'embarcations sont directement pointés. Ainsi, lorsqu'on parle de bateaux à haute vitesse « speed boat », il faut nécessairement penser en terme de vacarme infernal, de vitesse excessive, de vague, d'odeurs, et de pollution de l'eau et de l'air.

Ces types d'embarcations devraient tout simplement être interdits sur les lacs de petite et moyenne envergure, et sur les rivières dont les bordures sont habitées, ou qui ont une vocation de villégiature et de plein air. L'utilisation de ces engins devrait se faire uniquement dans des couloirs maritimes appropriés et dans des zones à grands espaces comme le fleuve Saint-Laurent, les lacs d'envergures, la haute mer, ou sur des segments de rivière très larges. D'ailleurs, ces embarcations sont conçues spécialement pour les grands espaces nautiques.

Évidemment, l'instauration de limite de vitesse et de zone dite « sans vague » serait un moyen dissuasif pour empêcher la prolifération de ces engins sur certains plans d'eaux. Cependant, même dans le cas d'un simple passage à basse vitesse sur une rivière, pour rejoindre par exemple une zone de libre vitesse, le bruit, les odeurs et la pollution ne seront pas éliminés. Par ailleurs, pour l'organisation d'événements sportifs, comme les régates à moteurs, la délivrance de permis devrait être assujettie à des normes de sécurité et au respect de la vocation du plan d'eau utilisé.

Les limites de vitesse peuvent, comme nous venons de l'énoncer, servir à décourager l'utilisation de ce type d'embarcation qui constitue, à bien des égards, une nuisance pour un développement récréotouristique de type écologique. De même, la limitation des forces de moteur déjà en vigueur sur certains lacs au Québec, pourrait être étendue à des segments de

rivière de façon à préserver la pêche sportive, les habitats fauniques, bref, la qualité de l'environnement.

Dans le cas des motomarines, leur prolifération et leur utilisation comme objets de spectacle ou de sensation forte, cause un véritable problème au niveau de la sécurité. En effet, les cascades de motomarines se font généralement près des rives, en présence d'un public riverain et sur la vague de d'autres embarcations qui circulent à proximité. Il en résulte des situations dangereuses et complètement anarchiques. Ce genre de comportement près des zones riveraines, devrait être considéré comme de la conduite dangereuse.

Il serait donc opportun que des «périmètres de sécurité» soient délimités près des plages et des zones de baignade, avec des limites de vitesse analogue à celle que l'on retrouve dans les marinas, c'est-à-dire sans vague. La distance minimale du périmètre de sécurité par rapport au rivage pourrait être uniformisée dans une loi, exemple 100 mètres, mais aussi déterminée par les municipalités selon la vocation des lieux.

Par ailleurs, avec un faible tirant d'eau les motomarines ont accès à des habitats fauniques et à des frayères qu'il importe de protéger. La pollution par le bruit est aussi un problème près des sites d'interprétation touristique. Dans ces deux cas particuliers, des « bandes de protection » devraient être imposées, tout en gardant une certaine souplesse en regard de la navigation touristique d'interprétation, si elle n'est pas dommageable pour l'environnement.

Une autre problématique concerne les hydravions qui souvent s'envolent et se posent dans des secteurs fréquentés par des bateaux. En terme de sécurité, là où le besoin s'en fait sentir, des couloirs nautiques pourraient être attribués en priorité aux avions, de façon à garantir la sécurité dans les manoeuvres.

Cependant, lorsque des avions circulent sur des segments de rivière ou des lacs, dans des secteurs de villégiature où la quiétude est un créneau de développement touristique, le bruit peut être considéré comme une nuisance publique. D'ailleurs, il y a des précédents sur le sujet. De plus, dans les zones habitées où l'on retrouve des obstacles comme des ponts, des tours et des fils électriques, des piliers de drave, etc., les municipalités devraient pouvoir imposer des restrictions à l'amerrissage et à la circulation aérienne.

L'érosion des berges

La navigation de plaisance et touristique a un impact certain sur la détérioration des rives et du littoral. Le phénomène de l'érosion des berges est particulièrement criant aux endroits resserrés des rivières où sur les lacs à haute fréquentation nautique. Plus encore, là où une végétation inadéquate et la composition du sol prédisposent à la dégradation, les coûts relatifs à la consolidation des berges risquent d'être salés pour les municipalités. Par ailleurs, l'érosion des berges peut aussi mettre en péril la conservation de sites archéologiques ou historiques aux abords des lacs et rivières.

Dans ces cas particuliers, ce n'est pas la vitesse des embarcations qu'il faut contrôler, mais bien la vague. En effet, une limite de vitesse de 10 km, par exemple, peut s'avérer

suffisante pour diminuer la vague d'une petite embarcation, mais cette limite est sans effet sur la vague d'un bateau de croisière touristique ou de tout autre bateau à fort tirant d'eau. Il serait donc nécessaire de délimiter des « zones sans vagues » et d'installer des panneaux de signalisation à cet effet, là où le besoin s'en fait sentir.

Conclusion

En matière stricte de sécurité nautique, le CRE Maurice pense qu'une loi de base devrait s'appliquer sur tout le territoire québécois, et cela peu importe la nature des plans d'eau. Toutefois, à la demande de certaines municipalités et après des consultations publiques, des mesures particulières pourraient renforcer à la fois les normes de sécurité et la protection de l'environnement.

Dans cet ordre d'idées, l'implantation de zones « sans vagues » dans des périmètres de sécurité, la limitation des forces de moteur et l'introduction de patrouilles nautiques seraient des moyens à privilégier pour contrôler la navigation en bateau à moteur, de plaisance et touristique, là où le besoin s'en fait sentir. Quant au balisage pour la sécurité et le développement récréotouristique, il pourrait s'avérer nécessaire sur certains segments de rivière, mais sûrement sur toute la longueur de la Saint-Maurice.

L'eau en Mauricie constitue toujours une des principales richesses naturelles avec laquelle nous pouvons structurer notre développement régional. Il faut donc inclure, dans le processus qui mène à la prise de décision, le maximum de données sur les multiples usages de nos lacs et rivières. Plus encore, il est primordial d'associer les citoyens à la gestion de la ressource et d'avoir une vision élargie pour s'assurer d'un développement durable.

Mario Marchand
Coordonnateur au CRE Mauricie