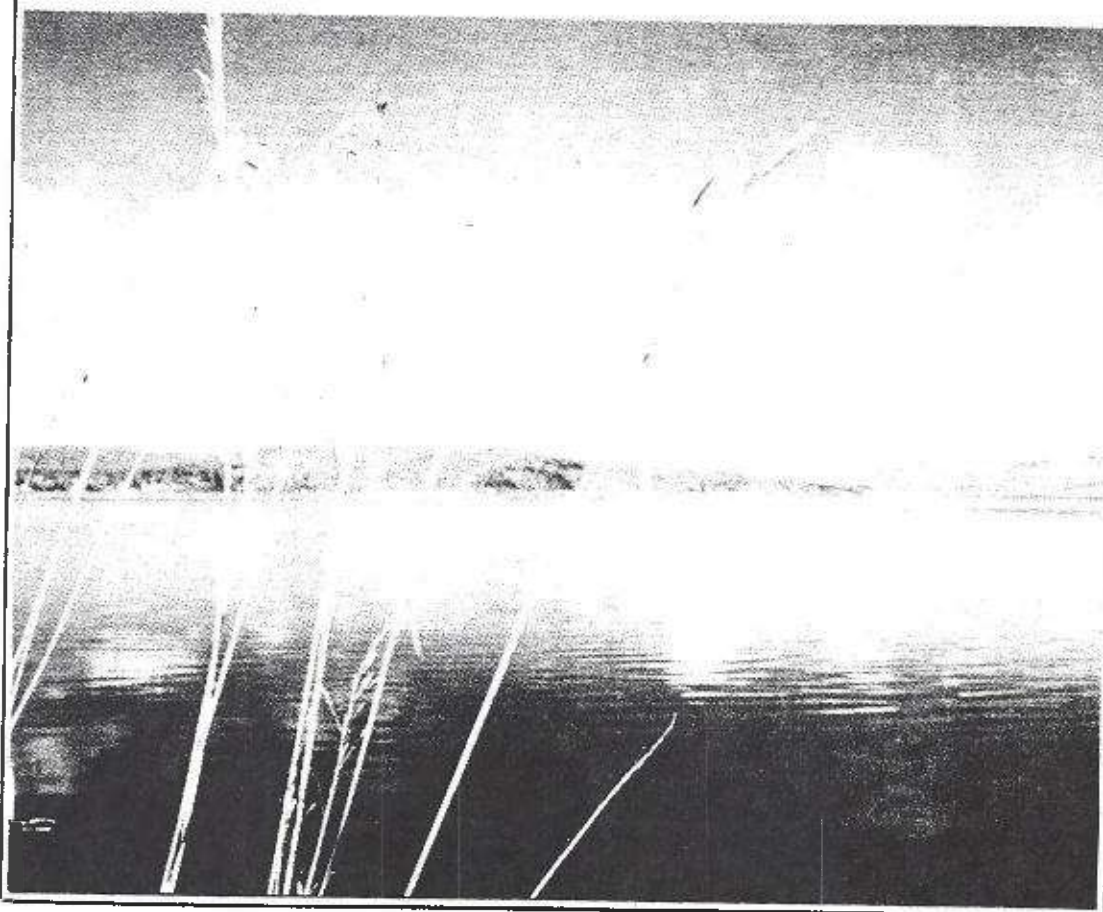


Projet de réglementation

concernant
l'usage des embarcations motorisées
sur les lacs du Québec



FAPEL

Fédération des Associations pour la protection
de l'environnement des lacs

PROJET DE REGLEMENTATION

QUANT A L'USAGE DES EMBARCATIONS MOTORISEES SUR LES LACS DU QUEBEC

Document de réflexion

préparé par FAPEL pour le ministre délégué à l'Environnement du Québec,

Monsieur Marcel Léger.

Comité technique et légal FAPEL - Jean-Guy Dépôt,
- Gordon Kohl,
- Michel Koury
- Gustave Prévost,
- Jean-Claude Thibault.

Janvier 1978

AVANT - PROPOS

Le présent document a été préparé à la demande formelle du Comité exécutif de FAPEL pour répondre à un besoin urgent de réglementation sur les embarcations motorisées. De plus, ce désir avait été clairement exprimé lors des deux dernières assemblées générales annuelles (1976 - 1977) des associations-membres de cet organisme.

Depuis juin 1977, les cinq membres du Comité technique et légal de FAPEL ont étudié le problème des embarcations motorisées, en ayant comme priorité l'application réaliste et efficace de solutions à cette situation complexe.

Ils ont fait la synthèse d'une documentation importante, variée et souvent peu accessible dont ils ont dégagé des principes de base et éléments particuliers essentiels à la réalisation d'une telle recommandation.

TABLE DES MATIERES

1.	Problématique.	P. 1
2.	Résumé des principaux éléments de la réglementation.	P. 4
3.	Définitions des termes:	P. 8
	A - l'embarcation	P. 8
	B - la superficie du lac	P. 9
	C - la population concernée	P. 10
4.	Articles du projet de réglementation.	P. 11
	Article 1 : Enregistrement des embarcations motorisées.	P. 11
	Article 2 : Protection des lacs.	P. 13
	A - Protection des lacs selon leur superficie	P. 14
	a) sur les lacs de 50 acres et moins	P. 14
	b) sur les lacs de 50 à 200 acres	P. 15
	c) sur les lacs de plus de 200 acres	P. 16
	B - Autres méthodes de protection	P. 17
	a) la norme 1:10	P. 17
	b) le nombre maximal d'embarcations motorisées selon la superficie du lac	P. 18
	c) le zonage du lac	P. 20
	Article 3 : Fonctionnement des moteurs.	P. 22
	A - Emission d'ondes sonores	P. 22
	B - Emission de déchets liquides ou gazeux.	P. 24

4.	Article 4 : Déchets et eaux d'égout	P. 25
	Article 5 : Activités nautiques spéciales (régates, courses, exhibitions, etc).	P. 26
	Article 6 : Pouvoirs de réglementation et de prohibition des corporations municipales.	P. 27
	Article 7 : Procédures de consultations auprès des populations concernés.	P. 29
5.	Références.	P. 30
6.	Annexes:	
	Annexe I - Exemples de formules d'enregistrement.	P. A-1
	Annexe II - Jugement de la Cour Supérieure du Canada Cas Garry Beach VS Municipalité de Perkins.	P. A-3
	Annexe III - Exemple de zonage de lac.	P. A-15
	Annexe IV - Vitesse de 5 mi/hre évaluée à partir de la méthode du "sillon".	P. A-16
	Annexe V - Superficies minimales requises pour divers types d'activités nautiques motorisées.	P. A-18
	Annexe VI - Normes suggérées pour faire le plein d'essence.	P. A-19

1. PROBLEMATIQUE

La présence incontrôlée d'un nombre de plus en plus important d'embarcations motorisées pose de sérieux problèmes d'utilisation rationnelle des lacs habités du Québec. L'introduction généralisée de ce mode de transport mécanisé et rapide, dans un milieu naturellement calme, cause en général une escalade de conflits entre divers types d'activités aquatiques. Ainsi le ski nautique, lorsque pratiqué sans aucun contrôle, devient souvent incompatible avec d'autres formes d'activités récréatives plus calmes ou plus lentes comme la voile, la pêche ou la baignade.

En plus des problèmes d'embouteillage, de saturation des lacs et de sécurité, les embarcations motorisées causent de toute évidence de sérieux problèmes de pollution. Bien que les manufacturiers aient fait un effort afin de réduire les sources de pollution les plus grossières, principalement dans les cas de rejets de combustibles plus ou moins consommés et de bruits excessifs, il n'en demeure pas moins que:

- 1) -ces sources de pollution sont loin d'être complètement enravées, malgré certaines réductions importantes;
- 2) -l'usage non contrôlé des embarcations motorisées, quant au nombre et à son mode d'utilisation (vitesse, proximité des berges et des autres usagers, heures, etc) continue à provoquer une congestion massive de certains lacs.
- 3) -les problèmes écologiques, causés par l'action des vagues sur les berges, par l'agitation excessive du fond lacustre, ou par le manque d'oxygénation des eaux par la couche d'huile, etc...continuent à se poser avec insistance.
- 4) -l'aspiration même des usagers à un encadrement naturel calme et propice à la récréation continue d'être sérieusement mise à l'épreuve.

Il est à noter que: Les informations actuelles quant aux impacts et aux taux de pollution réelle des moteurs à explosion nautiques sont rares et souvent très incomplètes. Nous prenons, à titre d'exemple, la recherche du Boating Industry Association, où la preuve de non-pollution par les embarcations motorisées est basée, entre autres, sur le fait que "Dynamic fish toxicity studies showed that carbon monoxide, even at near-saturation levels, did not produce fish mortality".

(Boating Industry Association, 1973, P. 1)

Sans commentaire ! Malgré l'évidence de divers impacts écologiques liée à l'utilisation des embarcations motorisées, la REGLE DU SILENCE PRIME. UNE REGLEMENTATION PROVINCIALE DEVRAIT PROFITER DE L'OCCASION POUR FAIRE LA LUMIERE PUBLIQUEMENT SUR CETTE QUESTION.

L'usage de l'embarcation motorisée n'a jamais été vraiment réglementé au Québec. Non seulement n'y a-t-il pas de loi provinciale consistante à ce sujet, mais tous les efforts locaux, à l'échelle municipale, pour planifier l'utilisation des plans d'eau rencontrent des embûches dans le cadre même de la législation québécoise. CE QUI A FAIT QUE L'EMBARCATION MOTORISEE A ACQUIS, CHEZ NOUS, UNE SORTE DE DROIT ABSOLU SUR L'ESPACE AQUATIQUE, ENVERS ET CONTRE TOUTES LES ASPIRATIONS DES AUTRES USAGERS DE CETTE RESSOURCE NATURELLE.

Il est évident que tout le débat sur les embarcations motorisées est délicat: les uns utilisent tout l'espace récréatif du lac, sans considération des droits d'autrui, les autres réclament une disparition pure et simple de cet "intrus" sur le lac.

IL N'EN DEMEURE PAS MOINS QUE LA SITUATION EST DEVENUE INTENABLE ET QUE FAPEL CONSIDERE EXTREMEMENT URGENT QUE L'USAGE DES EMBARCATIONS MOTORISEES, SUR LES LACS DU QUEBEC, SOIT CLAIREMENT REGLEMENTE PAR UNE LOI REALISTE ET FACILEMENT APPLICABLE. C'est à quoi nous nous efforçons, dans le présent document.

2. RESUME DES PRINCIPAUX ELEMENTS DE LA REGLEMENTATION.

Article 1 : Enregistrement des embarcations motorisées.

Les propriétaires d'embarcations motorisées devraient enregistrer annuellement leur (s) moteur (s) à un bureau de contrôle régional.

Article 2 : Protection des lacs.

A - Protection selon la superficie des lacs.

- X a) Sur les lacs de 50 acres (20.2 hectares) et moins, toute embarcation motorisée devrait être prohibée.

- b) Sur les lacs dont la superficie varie entre 50 acres (20.2 hectares) et 200 acres (80.8 hectares), la vitesse devrait être réduite à 5 mi/hre (8 km/hre) sur toute la surface du lac.

- c) Sur les lacs de plus de 200 acres (80.8 hectares), la vitesse devrait être réduite à 5mi/hre (8km/hre) dans les zones suivantes:
 - la bande de protection des berges (premiers 200 pieds à partir de la ligne de rivage)
 - les chenaux de communication dans le cas des chaînes de lac.
 - à proximité des embarcations stationnaires ou circulant à faible vitesse (à 100 pieds des voiliers, canots ou autres embarcations motorisées ou non).

B - Autres méthodes de protection.

- a) La norme 1:10 (1 cheval-vapeur par 10 acres d'eau) devrait définir la puissance maximale du moteur permise sur un lac en regard à sa superficie totale.
- b) Pour éviter une saturation rapide des lacs, il faut concevoir une formule évaluant le nombre maximal d'embarcations motorisées permises sur un lac en fonction de sa superficie.
- c) Les principes de zonage du lac, dans l'espace et dans le temps, devraient permettre une réduction importante des situations de congestion et de conflit, tout en protégeant l'environnement des lacs.

Article 3 : Fonctionnement des moteurs.

A - Emission d'ondes sonores:

- Pour les nouveaux moteurs, la limite maximale d'émissions d'ondes sonores devrait être de 75 db A, contrôlée à la manufacture et/ou à la vente, selon des normes et techniques établies par le gouvernement.
- Pour les anciens moteurs actuellement utilisés, le contrôle devrait être organisé à partir de centres régionaux, dans les conditions et pour les limites établies par les services gouvernementaux compétents.

B - Emission de déchets liquides ou gazeux dans ou sur l'eau:

Les responsables provinciaux devraient faire une étude exhaustive sur le rejet de déchets liquides ou gazeux des moteurs nautiques dans ou sur l'eau. Entretemps, la réglementation devrait prévoir des procédures efficaces pour recevoir et analyser toute plainte relative aux pollutions grossières de cette nature.

Article 4 : Déchets et eaux d'égout.

Il est prohibé aux occupants de toute embarcation motorisée ou non, utilisée à des fins commerciales ou non, de mettre tout déchet, eaux-vannes, eaux d'égout, excréments ou toute autre matière polluante sur ou dans un lac.

Article 5 : Activités nautiques spéciales (régates, courses, exhibitions, etc).

Toute activité spéciale provoquant une concentration organisée d'embarcations motorisées, à des fins commerciales ou non, devrait être soumise à des règles et permissions contrôlées par les autorités provinciales et municipales.

Article 6 : Pouvoir de réglementation et de prohibition des corporations municipales.

La réglementation provinciale sur les embarcations motorisées permettra d'établir les règles minimales qui sont applicables sur tout le territoire de la province.

Article 7 : Procédures de consultation auprès des populations concernées.

Dans le cas d'élargissement ou de renforcement des règles fixées par la loi provinciale, les municipalités devraient adopter une telle réglementation par voie référendaire des populations concernées, en obtenant le consentement par écrit de 75% des propriétaires riverains participant au référendum.

3. DEFINITION DES TERMES:A - L'embarcation:

Le terme "embarcation motorisée" serait probablement le mieux désigné pour identifier toute embarcation munie d'un moteur à combustion interne, qu'il soit situé à l'intérieur ou à l'extérieur de la dite embarcation.

- NOTE: a) LE CAS DES MOTEURS ELECTRIQUES est particulier. En principe, le moteur électrique nous apparaît ACTUELLEMENT UNE SOLUTION DE RECHANGE IDEALE par rapport aux pollutions sonores, biologiques et physiques fournies par les conventionnels moteurs à combustion interne. Advenant le cas où ces moteurs électriques parvenaient à être aussi puissants que les actuels moteurs à explosion, il faudra alors reviser la réglementation. Mais il demeure, à l'heure actuelle, que ce mode de propulsion est à encourager fortement et ne peut être considéré au même titre que les moteurs à explosion.
- b) Le cas des aéroglisseurs (hovercraft: embarcation mue par propulsion d'air forcé, à hélice ou à turbine) devrait faire l'objet d'un article spécial de la réglementation. Bien que nous n'ayons point actuellement de documentation sur le sujet, il nous apparaît évident que ce mode de transport aquatique ne devrait servir qu'à des fins scientifiques, commerciales ou publiques très particulières, dans des sites bien précis.

B - La superficie du lac:

La superficie d'un lac devrait tenir compte de la superficie EFFECTIVEMENT UTILISABLE par les embarcations motorisées.

- Ceci éliminerait, de la SUPERFICIE TOTALE DU LAC,
- la superficie des îles
 - la superficie de la bande de 200 pieds (60 m.) à partir de toute ligne de rivage, dite zone de protection des berges et des activités récréatives qui s'y font.
 - la superficie des marécages.

CAS PARTICULIER: la chaîne de lacs.

Le calcul de la superficie d'un ensemble de lacs, dont les niveaux d'eau sont sensiblement à même altitude et qui sont reliés entre eux par un chenal naturellement navigable par une embarcation motorisée, peut poser des difficultés techniques:

- a) à quelle profondeur un chenal de communication entre deux ou plusieurs lacs peut être considéré comme naturellement navigable? SUGGESTION: 5 pieds minimum, au niveau moyen de la ligne des basses eaux.

- b) comment prévoir la saturation du plan d'eau principal qui serait relié à une série de petits lacs? L'accès surmultiplié à un plan d'eau majeur par une série de petits lacs adjacents peut causer un sérieux problème de congestion centrale.

SUGGESTION: tout petit lac adjacent dont la superficie totale est inférieure à 50 acres (20.2 hectares) ne devrait pas être inclus dans le calcul de la superficie totale. Aussi le calcul de la superficie réellement disponible aux embarcations motorisées élimine toute la bande de 200 pieds (60 m.) à partir de la zone de rivage, ce qui réduit d'autant plus le danger de surcharge de cet ensemble de lacs.

C - Population concernée:

- a) Propriétaire d'une embarcation: toute personne propriétaire d'une embarcation.
- c) Propriétaire immobilier: toute personne propriétaire d'un immeuble situé sur la berge d'un lac.
- d) Municipalité: toute corporation municipale locale, de comté ou régionale dont le territoire administratif touche au (x) lac (s) concerné (s).
- e) Association de lac: toute association de citoyens dont le but est principalement la protection de l'environnement d'un lac.

4. ARTICLES DU PROJET DE REGLEMENTATION.

Article 1 : Enregistrement des embarcations motorisées.

Introduction: IL EST NECESSAIRE DE CONTROLER ET DE TAXER L'USAGE D'UNE EMBARCATION MOTORISEE.

Au même titre que tous les autres véhicules motorisés (automobiles, moto-neiges, avions, etc), il nous apparaît élémentaire que les utilisateurs d'embarcations motorisées paient à la société ce privilège d'utiliser l'espace aquatique québécois, que ce soit à des fins récréatives ou commerciales. Bon nombre d'états nord-américains ont un système d'enregistrement pour toute embarcation motorisée circulant sur leurs lacs (exemple de formule d'enregistrement - Vermont, E.U. Annexe 1). Au Québec, c'est le gouvernement central, par son ministère des transports, service des douanes, qui voit à enregistrer les embarcations; malheureusement l'application actuelle de cette réglementation semble peu efficace (autre exemple de formule d'enregistrement - Annexe 1)

Recommandation:

Les propriétaires d'embarcations motorisées devraient enregistrer annuellement leur (s) moteur (s) à un bureau de contrôle régional.

- Bien que les réglementations nord-américaines aient coutume de n'enregistrer que l'embarcation motorisée i.e. en ne tenant compte que des caractéristiques de l'embarcation (particulièrement sa jauge brute), il nous apparaît plus important d'enregistrer surtout LES CARACTERISTIQUES DU MOYEN DE PROPULSION, i.e. du moteur lui-même. Ainsi, une embarcation mue par un moteur de très faible puissance n'a pas du tout le même impact sur l'environnement que la même embarcation propulsée par un moteur beaucoup plus puissant. Donc, les coûts d'enregistrement devraient être basés non pas sur les caractéristiques de l'embarcation mais plutôt sur la puissance du moteur qui le propulse.
- Le principe de l'ENREGISTREMENT ANNUEL des moteurs est à notre avis essentiel pour le contrôle et l'application d'une réglementation sur les embarcations motorisées, entre autres, pour les vérifications techniques possibles sur les moteurs.

- Les bureaux pour l'enregistrement des moteurs devraient relever des autorités municipales locales. Le service serait ainsi près des villégiateurs concernés. Cette même proximité faciliterait l'application des divers contrôles par des responsables locaux (Voir aussi l'article touchant aux pouvoirs de réglementation et de prohibition des corporations municipales).

Article 2 : Protection des lacs:

Introduction:

En plus des lois et suggestions fédérales quant à la sécurité dans une embarcation motorisée, il devient évident qu'une loi basée sur des PREOCCUPATIONS ECOLOGIQUES doit être établie immédiatement. De nombreux méfaits dus à l'ignorance ou à l'indifférence de certains utilisateurs négligents, révoltent les victimes de tels gestes. Ainsi, dans certains états américains, le conducteur d'une embarcation motorisée est responsable des effets de la vague produite par son embarcation et peut, comme tel, être poursuivi pour dommages causés par cette vague (Wilson, G.T. 1968, page 18).

La réglementation, conçue dans un esprit de protection et de conservation de l'environnement, doit voir à faire disparaître immédiatement les ABUS OU LES NEGLIGENCES INDIVIDUELLES dont nous sommes actuellement témoins.

Recommandations:

A - Protection des lacs selon leur superficie:

- a) Sur les lacs de 50 acres (20.2 hectares) et moins: toute embarcation motorisée devrait être prohibée.

Rappelons qu'un lac de 50 acres, s'il est circulaire - ce qui en général est le cas - a un diamètre d'environ 1750 pieds (533.4 m.); un canot allant à une vitesse de 4 mi/hre (6.3 km/hre) le traverse donc en 5 minutes!

Pour les embarcations motorisées, la superficie effective - en éliminant la bande de protection de 200 pieds (66 m.) à partir du rivage - serait alors de 32.48 acres (13 hectares).

IL S'AGIT EVIDEMMENT ICI D'UN STRICT MINIMUM et le pouvoir de prohiber l'usage des embarcations motorisées sur un lac de plus grande superficie devrait être délégué aux corporations municipales (Voir l'article touchant les pouvoirs de réglementation et de prohibition des corporations municipales).

- b) Sur les lacs dont la superficie varie entre 50 acres (20.2 hectares) et 200 acres (80.8 hectares), la vitesse devrait être réduite à 5 mi/hre (8 km/hre) sur toute la surface du lac.

Cette mesure est prescrite pour des raisons évidentes de possibilités d'occupation quasi totale de l'espace aquatique par quelques embarcations motorisées filant à grande vitesse. Encore une fois, les réglementations locales pourraient appliquer cette norme à des lacs plus grands.

NOTE: Le problème d'évaluation de la vitesse de 5 mi/hre (8 km/hre):

Les compteurs de vitesse, actuellement en vigueur sur les embarcations motorisées, n'ont pas toujours la précision désirée pour permettre de juger adéquatement du respect ou non de cette limite. Les vérifications par lecture télécommandée sont pratiquement impossibles, techniquement et financièrement, pour la majorité des gens.

Mais l'idée de base demeure claire: il ne s'agit pas ici de savoir si, techniquement, un bateau file à 4 ou 5 mi/hre mais s'il se déplace à une vitesse visiblement excessive dans les zones de protection. Le cas est couramment vécu dans les marinas publiques du Québec, où la limite de 5 mi/hre existe à l'intérieur et à l'entrée de l'enceinte de la marina. Tous, dans ce cas, sont capables de comprendre l'esprit et la lettre d'une telle norme. Il existe une méthode d'évaluation qualitative de cette vitesse-limite aux Etats-Unis. Elle est basée sur le type de vague produite par l'embarcation en mouvement, méthode dite du "no-wake". (Voir annexe IV Vitesse-limite évaluée à partir du "sillon". Wilson, G.T. 1968 page 17-18).

c) Sur les lacs de plus de 200 acres (80.8 hectares), la vitesse devrait être réduite à 5 mi/hre (8 km/hre) dans les zones suivantes:

- la bande de protection des berges (premiers 200 pieds à partir de la ligne de rivage)
- les chenaux de communications, dans le cas des chaînes de lacs.
- à proximité des embarcations stationnaires ou circulant à faible vitesse (à 100 pieds des voiliers, canots ou autres embarcations, motorisées ou non).

Encore une fois, cette réduction de vitesse est suggérée pour des raisons évidentes de protection des berges contre l'action des vagues et de protection de la vie et de la tranquillité des autres utilisateurs de ce bien collectif qu'est le lac, tels les baigneurs, les canotiers, etc.

B - Autres méthodes de protection:

- a) Le norme 1:10 (1 cheval-vapeur par 10 acres d'eau) devrait définir la puissance maximale permise du moteur en regard à sa superficie totale.

Il existe un rapport théorique qui permet d'évaluer la force maximale de moteur qui devrait être utilisée sur un lac, en fonction de sa superficie. Le ministère du Tourisme, Chasse et Pêche recommande de faire le calcul sur la base de 1 cheval-vapeur par 10 acres d'eau (Québec, M.T.C.P. 1971, page 34). Ainsi, suivant cette formule, pour un lac d'une superficie totale de 200 acres, la puissance maximale permise du moteur serait de 20 chevaux-vapeur; pour 500 acres, 50 chevaux-vapeur; pour 1000 acres, 100 chevaux-vapeur; etc.

La norme 1:10, bien que relative, est basée sur une réalité très simple. L'ESPACE REQUIS POUR UNE QUELCONQUE ACTIVITE NAUTIQUE EST DIRECTEMENT PROPORTIONNEL A LA VITESSE DE DEPLACEMENT DE L'EMBARCATION. Or, cette vitesse est évidemment d'abord fonction de la capacité de propulsion du moteur. Donc, il est logique d'utiliser une norme établie sur le rapport PUISSANCE DU MOTEUR/ SUPERFICIE DU LAC, POUR PERMETTRE UNE UTILISATION RAISONNABLEMENT PROPORTIONNELLE AU LAC EN QUESTION.

- b) Pour éviter une saturation rapide des lacs, il faut établir le nombre maximal d'embarcations motorisées permmissibles sur un lac en fonction de sa superficie.

Introduction

Ce sont, entre autres, la saturation dévastatrice et conséquemment les conflits quant à l'utilisation récréative communautaire des lacs qui incitent les citoyens concernés à réclamer une réglementation de l'usage des embarcations motorisées. La réglementation provinciale devra penser à établir immédiatement:

- des normes pour définir la capacité d'utilisation d'un lac par les embarcations motorisées en fonction de sa superficie.
- des règles simples de zonage des plans d'eau, où certains secteurs pourraient être utilisés par les embarcations motorisées et d'autres, en être protégés. (Voir article suivant, c), touchant au zonage des lacs).

Recommandation

Plusieurs chercheurs ont tenté d'évaluer la superficie requise pour divers types d'activités nautiques et, conséquemment, le nombre maximal d'embarcations que l'on peut permettre instantanément sur un plan d'eau (entre autres, Jaackson, R. 1970). Une compilation exhaustive des diverses évaluations nord-américaines des surfaces requises par types d'activités démontre que les opinions sur le sujet

varient beaucoup d'une expérience à l'autre et d'une région à l'autre (voir annexe V - Provencher-Thibault, 1976 - page 2) Par exemple, la même embarcation motorisée pourrait exiger un minimum de 10 acres pour la navigation de plaisance et de 40 acres pour le ski nautique.

L'étude reste donc ouverte sur ce cas mais un principe demeure: certaines activités nautiques prennent beaucoup plus d'espace que d'autres. En toute justice, L'ETENDUE D'EAU ETANT PROPRIETE PUBLIQUE, IL FAUT TROUVER UNE FORMULE SECURITAIRE QUI PERMETTRA L'UTILISATION EQUITABLE DE CET ESPACE RECREATIF.

Il faut surtout éviter une saturation dévastatrice du lac. C'est pourquoi une norme du nombre maximal d'embarcation, par rapport à la superficie du lac devrait être étudiée, surtout pour les plans d'eau nouvellement accessibles au public.

- c) Les principes de zonage du lac, dans l'espace et dans le temps, devraient permettre une réduction importante des situations de congestion et de conflits, tout en protégeant l'environnement des lacs.

Zonage dans l'espace:

- Principe de conservation intégrale de zones à proximité des marécages: pas d'embarcation motorisée où il y a des PLANTES AQUATIQUES EMERGENTES ou près de la surface.

- Principe de réduction de vitesse dans les zones suivantes:
 - zones de protection des berges
 - chenaux de communication entre les lacs
 - zones proximales d'embarcations stationnaires ou circulant à faible vitesse.

- Principe de concentration des activités à grande vitesse DANS LA ZONE CENTRALE DES LACS, EN EAU PROFONDE.

Zonage dans le temps:

- Matin et soir: activités lentes.
- Avant-midi et après-midi: activités plus rapides.

Dépendant de chaque cas, une réglementation locale pourrait être adoptée en vue d'un certain type d'activités dépendant du moment de la journée.

EXEMPLE: il est évident que la pêche a avantage à se faire tôt l'avant-midi (avant 10h00) ou tard l'après-midi (après 18h00). D'autres activités, comme le ski nautique et le voilier, exigent des températures plus clémentes et peuvent occuper le bloc le plus chaud de la journée (10h00 à 18h00), choisissant l'un et l'autre les conditions naturelles qui leur sont les plus favorables (conditions du vent, par exemple).

Article 3 : Fonctionnement des moteurs

A - Emission d'ondes sonores: pour les nouveaux moteurs, la limite maximale d'émissions d'ondes sonores devrait être de 75 db A, contrôlée à la manufacture et/ou à la vente, selon les normes et techniques établies par le gouvernement.

Pour les anciens moteurs actuellement utilisés, le contrôle devrait être organisé à partir de centres régionaux, dans les conditions et pour les limites établies par les services gouvernementaux compétents.

Les normes relatives au bruit émis par les embarcations motorisées devraient tenir compte des éléments suivants:

- a) Le milieu physique particulier qu'est un plan d'eau incite à être particulièrement sévère. La portée d'une onde sonore qui rencontre aussi peu d'obstacles est très forte et influence donc beaucoup d'espace et de gens.
- b) Toute norme limitant l'émission sonore actuelle et future des moteurs doit être applicable. Nous suggérons:

-pour les futurs moteurs, un contrôle à la manufacture et/ou à la vente.

-pour les moteurs actuels, un contrôle aux lieux et temps d'enregistrement des moteurs (Voir article touchant l'enregistrement des moteurs). La fréquence des vérifications de la mécanique des moteurs actuellement sur le marché et en usage devra être fixée à partir de spécifications techniques reconnues.

- c) Toute plainte individuelle sur ce sujet, après l'application d'une telle réglementation, devrait avoir une suite rapide, si un système de bureau local pour l'enregistrement des moteurs est doté d'appareils nécessaires et d'une méthode simple de contrôle établie par les services gouvernementaux compétents.

Recommandations quant aux limites de productions sonores.

Selon un document interne du S.P.E. (Québec, S.P.E. 1975), les normes devaient être de 85 db A pour les moteurs fabriqués avant 1975 et de 76 db A pour les moteurs fabriqués subséquemment. Nous tenons à rappeler que la limite admissible de production sonore d'une motoneige chez Bombardier est de 78 db A (1977) Dans le cas qui nous intéresse, 75 db A, représente un maximum tolérable pour la production actuelle.

Pour les années à venir, la législation devra prévoir un échéancier quant aux améliorations techniques possibles en ce sens.

B - Emission de déchets liquides ou gazeux dans ou sur l'eau:

Les responsables provinciaux devraient faire une étude exhaustive sur le rejet de déchets liquides ou gazeux des moteurs nautiques dans ou sur l'eau. Entretemps, la réglementation devra prévoir des procédures efficaces pour recevoir et analyser toute plainte relative aux pollutions grossières de cette nature.

FAPEL considère que LA POLLUTION N'EST JAMAIS UN DROIT ACQUIS, ET QUE TOUTE NORME AMELIORANT SERIEUSEMENT LA SITUATION SUR CE POINT EST NON SEULEMENT BIENVENUE MAIS URGENTE POUR VOTRE ENVIRONNEMENT.

Seule une étude exhaustive des données actuelles sur le sujet permettra d'énoncer ces valeurs réelles contrôlables quant aux émissions gazeuses et liquides polluantes des embarcations motorisées. Un mode de contrôle efficace devra être prévu en même temps que l'énoncé de telles normes.

Dès maintenant, il nous apparaît possible de légiférer quant à la possibilité de recours légal, lors de cas évidents de pollution grossière.

EXEMPLE: perte de carburant lors du remplissage des réservoirs, rejet volontaire de surplus ou de déchets de carburant dans l'eau, non-consommation de combustible par une mécanique défectueuse, etc. Les normes actuelles de remplissage de réservoir, dans les sites commerciaux (marinas) ou autres, doivent être bien connues par les fournisseurs et les utilisateurs. (Voir annexe VI - ministère des Transports, Canada 1976).

Article 4 : Déchets et eaux d'égout:

Il est prohibé aux occupants de toute embarcation, motorisée ou non, utilisée à des fins commerciales ou non, de mettre tout déchet, eaux d'égout, eaux-vannes, excréments ou tout autre matière polluante sur ou dans un lac.

Malgré l'évidence de la chose, il est important que la réglementation énonce clairement qu'il est défendu aux occupants d'une embarcation, motorisée ou non, commerciale ou non, de mettre tout déchet ou eaux d'égout, eaux-vannes, excréments ou toute autre matière polluante sur ou dans un lac. Ces matières devront être débarquées et déposées dans un lieu d'élimination ou d'entreposage approuvé à cette fin.

Article 5 : Activités nautiques spéciales (régates, courses, exhibitions, etc).

Toute activité spéciale provoquant une concentration organisée d'embarcations motorisées, à des fins commerciales ou non, devrait être soumise à des règles et permissions contrôlées par les autorités provinciales et municipales.

Les normes et procédures quant à l'organisation et la réalisation de telles activités devraient être immédiatement établies et contrôlées par les autorités gouvernementales en question.

Article 6 : Pouvoir de réglementation et de prohibition des corporations municipales.

La réglementation provinciale sur les embarcations motorisées permettra d'établir les règles minimales qui sont applicables sur tout le territoire de la province. Un pouvoir parallèle devra être délégué aux corporations municipales pour la mise en vigueur des règlements provinciaux et l'adoption de règlements de contrôle et de prohibition plus sévères ou particuliers, selon les désirs de la population locale.

Une réglementation provinciale sur les embarcations motorisées, en vertu de la loi de la qualité de l'environnement, serait conçue pour des fins d'application générale. Mais cette réglementation aura beaucoup de difficulté à prévoir une solution pour tous les cas particuliers à travers le Québec. En effet, les situations sont si variées d'une région à l'autre, d'un lac à l'autre, que nous suggérons une formule de loi-cadre provinciale qui établirait les règles minimales applicables à travers la province, en laissant aux pouvoirs locaux d'en étendre les champs d'application ou de les rendre plus sévères.

Or, il faut reconnaître que très peu des pouvoirs délégués aux municipalités soutiennent actuellement la réglementation des embarcations motorisées et que, même si un pouvoir de réglementation existait, les cours de justice ont toujours maintenu qu'AU MUNICIPAL UN POUVOIR DE REGLEMENTATION NE COMPREND PAS LE POUVOIR DE PROHIBITION DANS CE DOMAINE.

Les échecs juridiques que nous avons récemment subis au sujet des réglementations municipales sur les embarcations motorisées, nous rappellent durement la nécessité d'une juridiction claire en ce sens. (Voir annexe II - Jugement de la Cour Supérieure dans le cas Garry Beach VS Municipalité de Perkins & al.).

Il est donc désirable de doter les municipalités des pouvoirs de réglementation et de prohibition nécessaires pour augmenter et compléter les règlements provinciaux. Bien que cette mesure relève de la juridiction du ministère des Affaires Municipales, le problème à résoudre reste au fond de nature environnementale et, par conséquent, nous comptons sur le Ministre délégué à l'Environnement pour en prendre l'initiative.

C'est pourquoi nous proposons l'amendement du code municipal et de la loi des Cités et Villes afin de déléguer aux municipalités les pouvoirs nécessaires pour bien réglementer sur les questions. Nous imaginons qu'avec de tels pouvoirs, les corporations municipales pourraient, entre autres:

- interdire en tout ou en partie l'usage des embarcations motorisées.
- zoner le lac.
- fixer des limites de puissance de moteur ou de vitesse.
- augmenter ou élargir toute norme imposée par la réglementation provinciale.

NOTE: TOUT REGLEMENT MUNICIPAL, EN VERTU DE CE QUI PRECEDE, DEVRAIT ETRE SOUMIS A L'APPROBATION DES S.P.E.Q., COMME CONDITION PREALABLE A SA MISE EN VIGUEUR.

Article 7 : Procédures de consultation auprès des populations concernées.

Dans le cas d'élargissement ou de renforcement des règles fixées par la loi provinciale, les municipalités devraient adopter une telle réglementation par voie référendaire des populations concernées, en obtenant le consentement par écrit de 75% des propriétaires riverains participant au référendum.

Chose certaine, cette réglementation serait beaucoup plus facilement applicable et appliquée, si les populations directement concernées étaient les premières responsables de son adoption.

De plus, la charge émotive liée au débat sur les embarcations motorisées nous incite à croire que l'aspect psycho-social du problème est important et qu'il doit être pris en considération.

C'est pourquoi, il nous apparaît nécessaire d'établir des procédures de consultation populaire, d'inciter les gens concernées à s'informer et à prendre vraiment conscience de l'ensemble des problèmes pour, finalement se prononcer, par voie référendaire, sur une proposition de réglementation adoptée aux conditions locales.

L'EXPERIENCE ACTUELLE DES ASSOCIATIONS DE LAC NOUS APPARAÎT TRÈS POSITIVE. IL EST ÉVIDENT QUE LE GOUVERNEMENT DEVRAIT FAVORISER LA CRÉATION DE TELLES ASSOCIATIONS POUR PERMETTRE AUX POPULATIONS CONCERNÉES DE PROCÉDER RAPIDEMENT À L'ÉTUDE, L'ADOPTION ET L'APPLICATION DE SA RÉGLEMENTATION PROVINCIALE.

II. REFERENCES

- 1.- Boating Industry Association & U.S.E.P.A. - (1973)
Analysis of pollution from marine engines and effects
on environment.

Summary Report - U.S. Environmental Protection
Agency - Subn. no R-801 799. 67 pages.

- 2.- Canada, Ministère des Transports - 1976

Guide de sécurité nautique.
Dir. de la sécurité des navires. Ottawa.
Information Canada - T - 731 - 31/1975 F. 23 pages.

- 3.- Cour Supérieure - District de Hull (1974)

Cause: Garry Beach, requérant VS la municipalité de
Perkins, intimée et la cour municipale de la
ville de Gatineau et son honneur le juge
J.R. Dagenais, mis-en-cause.

District de Hull, Québec.
Dossier no: 550-05-00092-74 11 pages.

- 4.- E.U. - Vermont. Department of Public Safety. 1976-77

Laws and Regulations governing use and registration
of motorboats.

Montpellier, Vermont 23 pages.

5.- E.U. Wisconsin - 1969

Water Use: Principles and Guidelines for planning
and management in Wisconsin.

Soil Conservation Society of America.
Wisconsin chapter - Madison, Wis. 96 pages.

6.- Jaackson, R. 1970

Planning for the Capacity of Lakes to accommodate
Water-oriented recreation. - in Plan. Vol. 10, no: 3
29-40 pages.

7.- Provencher, L. - Thibault, J.C. 1976

Critères bio-physiques pour le choix de sites récréatifs
à la campagne.
Vol: 1 - Activités et équipement récréatifs reliés
à l'eau.
Université de Sherbrooke, Dépt. de géographie.
Bulletin de recherche no: 26,

8.- Québec - Conseil Consultatif de l'environnement 1976

Aménagement des berges de lacs et de rivières au Québec.
Gouvernement du Québec. 202 pages.

9.- Québec - S.P.E. 1975

Commentaires sur un projet de règlement relatif aux
canots-automobiles.
Programme des Lacs, Tony LeSauteur.
6 pages plus annexes (approx. 60 pages)

10.- Québec - S.P.E. (1976)

La pollution par les moteurs hors-bord.

Programme des Lacs, Monique Robillard

21 pages.

11.- Québec, Ministère du Tourisme, Chasse et Pêche- M.T.C.P.

-Bordeleau, J. 1977 - Comm. personnelle.

Dir. gén. de l'équipement.

Conseiller en nautisme.

12.- Wilson, G.T. - 1968

Lake zoning for recreation.

How to improve recreational use of lakes through
regulation and control.

(in) National Recreation and Park Association

Management aids, bull. no: 44.

ANNEXE I

Exemples de formules d'enregistrement

A - E.U. - Vermont

3. Application for number

On or before March 1 of each year, the owner of each motorboat requiring numbering by this state shall file an application for a number with the Department of Public Safety, ATTENTION: Registration Section, on forms provided by the department.

A manufacturer or dealer may have any number of Certificates of Number awarded; provided, however, that upon the sale of any such vessel by said manufacturer or dealer, the new owner shall make application for a registration number in the manner provided for in these regulations.

State of Vermont Dept. of Public Safety Montpelier, Vt. 05602

APPLICATION FOR MOTORBOAT REGISTRATION

1. Make of Boat		2. Year		3. Hull Identification Number		4. Color	
5. Length of Boat		5. Hull Material		7. Type of Propulsion		8. Fuel Used	
9. Owner's Name		Mailing Address Will Be Recorded As Given Here					
Mailing Address Street & Number							
City or Post Office				State		Zip Code	
10. Present registration number, if any on this boat							
11. Registration number, if any, on boat sold or traded							
12. Boat Acquired From: Address:						Date Acquired	
13. Use of Boat: <input type="checkbox"/> Pleasure <input type="checkbox"/> Livery							
14. I certify that I am the owner of the boat described and same is properly equipped and seaworthy.							
Date:				Sign Here:			
15. For Dealer Application Only: Vermont Tax Number _____						Signature of Owner or Agent _____	
Indicate Number of Manufacturer or Dealer Registrations Required _____							
Indicate Number of Temporary Registrations Required _____							
16. I hereby certify that the Vermont Sales and Use Tax has been paid by the purchaser noted on line 9.							
Signature of Dealer _____						Dealer Tax Number _____	

ANNEXE I - Exemples de formules d'enregistrement

B - Canada - Min. des Transports

25 MARS 1969
N° 6

LA GAZETTE DU CANADA PARTIE II
VOLUME 103

DO.45/69
97

(Recto)

Annexe B



FORMULE DE PERMIS DE BÂTIMENT

PERMIS DE BÂTIMENT

N° du permis

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Bureau de douane

.....
Nom et adresse
du (des) propriétaire(s)

DÉTAIL DU BÂTIMENT:

Longueur..... Largeur..... Creux

Jauge au registre..... TYPE: { Hors-bord
Intérieur
A voile aux.

LE BÂTIMENT CI-DESSUS DÉCRIT EST PAR LES PRÉSENTES
MUNI D'UN PERMIS, DÉLIVRÉ SOUS L'AUTORITÉ DE LA LOI
SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA



Délivré par,
le 19....

(Verso)

AVERTISSEMENT

UN BÂTIMENT MUNI D'UN PERMIS PORTE UN NUMÉRO PERMANENT, PAR CONSÉQUENT:

1. LA PRÉSENTE DEMANDE DE TRANSFERT DOIT ÊTRE REMPLIE PAR LES DEUX PARTIES ET REMISE À UN BUREAU DE DOUANE PAR LE NOUVEAU PROPRIÉTAIRE DÈS QUE LA MUTATION A EU LIEU.
2. LE VENDEUR DOIT FAIRE CONNAÎTRE AU BUREAU DE DOUANE AYANT DÉLIVRÉ LE PERMIS LE NOM ET L'ADRESSE DE L'ACHETEUR.

DEMANDE DE TRANSFERT DE PERMIS DE BÂTIMENT

1. Je donne par les présentes avis de mutation portant sur le bâtiment décrit dans le présent permis.
2. Je (Nous)

.....
Signature du propriétaire titulaire du permis

NOM
ET
ADRESSE

Ayant aujourd'hui acheté le bâtiment décrit au présent permis, demande (demandons) par les présentes que ce bâtiment soit muni d'un permis à mon (notre) nom.

Le..... 19....
.....
Signature de l'acheteur

CANADA
PROVINCE DE QUEBEC
DISTRICT DE HULL
No: 550-05-000902-74

COUR SUPERIEURE

Hull, le 12 décembre 1974.

PRESIDENT: L'HONORABLE JUGE FRANCOIS CHEVALIER, J.C.S.

GARRY BEACH,

requérant,

-vs-

LA MUNICIPALITE DE PERKINS,

intimée,

-et-

LA COUR MUNICIPALE DE LA VILLE
DE GATINEAU,

-et-

SON HONNEUR LE JUGE JEAN R. DAGENAIS,

mis-en-cause.

LA COUR, ayant pris connaissance des procédures, examiné les pièces, entendu les témoignages, ouï les parties par leurs procureurs et délibéré;

Par bref d'évocation, préalablement autorisé sous l'autorité de l'article 834 C.P.C., le requérant, demande, en application de l'article 846(2) C.P.C.:

- 1) que soient déclarées nulles certaines dispositions d'un règlement municipal de la corporation intimée;
- 2) que soient déclarées irrégulières, illégales et nulles les procédures instituées contre lui en vertu dudit règlement.

- 2 -

Le 13 juillet 1974, le requérant a été assigné à comparaître devant la Cour Municipale de la Ville de Gatineau, pour répondre à deux plaintes portées par la Municipalité intimée, et qui se lisent comme suit:

" A Grand Lake, District de Hull, le ou vers le 19e jour du mois de mai 1974, avez circulé sur ledit lac, avec une embarcation munie d'un moteur ou plus, ayant une capacité excédant 80 chevaux-vapeur, le tout contrairement aux dispositions dudit règlement No. 121, article 3 de la Municipalité de Perkins.

à Dam Lake, district de Hull, le ou vers le 20e jour du mois de mai 1974, avez circulé sur ledit lac, avec une embarcation munie d'un moteur ou plus, ayant une capacité excédant 80 chevaux-vapeur, le tout contrairement aux dispositions dudit règlement No. 121, article 3 de la Municipalité de Perkins."

Le requérant allègue que le règlement auquel il est référé est illégal et nul aux motifs que:

- 1) il est ultra vires des pouvoirs de la municipalité;
- 2) il prohibe l'usage de tous les bateaux à moteur;
- 3) il est discriminatoire;
- 4) il constitue une violation des droits acquis de certains propriétaires de bateaux et de certains contribuables.

A l'enquête, les procureurs ont convenu d'élargir le débat qui, si l'on s'en tient aux conclusions de la demande, se rapportait en particulier à l'article 3 du règlement attaqué, et ont demandé au Tribunal de se prononcer sur la validité de ses articles 3, 4, 5 et 6.

Le règlement No. 121 a été adopté le 1er mai 1974 et est entré en vigueur quinze jours après sa publication, conformément

- 3 -

à la loi. Il est intitulé "Règlement concernant les embarcations à moteurs". Il se compose de dix "ATTENDUS" et de douze articles.

Ceux qui forment le sujet du litige se lisent comme suit:-

Article 3: Aucune embarcation ne devra avoir un ou des moteurs hors-bord ayant une capacité totale excédant 80 chevaux-vapeur;

Article 4: Aucune embarcation ne pourra avoir un moteur intérieur, avec un arbre de couche droit, ayant une capacité excédant 80 chevaux-vapeur;

Article 5: Aucune embarcation ne pourra avoir un moteur intérieur, avec un arbre de couche vertical, ayant une capacité excédant 150 chevaux-vapeur;

Article 6: Aucune embarcation ne pourra être munie par (sic) un moteur excédant 80 chevaux-vapeur.

Le premier et principal motif soumis par le requérant réside dans le fait que les dispositions susdites sont ultra vires des pouvoirs de la Municipalité qui les a édictées.

Le principe fondamental qui prévaut en matière de droit municipal est que le pouvoir, législatif comme exécutif, conféré à une corporation municipale, est essentiellement un pouvoir qu'elle détient du législateur provincial et qui découle soit du Code Municipal, soit de la Loi des Cités et Villes, soit, enfin, de sa charte particulière.

Ainsi que le dit Tellier, dans l'introduction de son Code Municipal (3ième édition, page 12):

" Ce pouvoir de légiférer étant un pouvoir délégué, il s'ensuit nécessairement qu'il est limité aux choses spécialement mentionnées dans le Code. Une corporation peut-elle légiférer sur tel ou tel sujet ? Pour le savoir, il faut rechercher si le Code le dit spécialement. S'il ne le dit pas, il faut conclure que le droit de légiférer sur ce sujet-là n'existe pas".

Il est acquis que la défenderesse est une municipalité régie par le Code Municipal à l'exclusion de la Loi des Cités et Villes.

C'est donc dans le Code susdit qu'il faut rechercher son pouvoir d'édicter les prohibitions des articles 3, 4, 5, et 6 de son règlement No. 121.

- 4 -

Selon la prétention du procureur de la défenderesse, les sources de ce pouvoir se trouvent aux articles 413, paragraphe 12, et 404, paragraphe 1, du Code Municipal.

Le premier se lit comme suit:-

"Toute corporation locale peut faire, amender ou abroger des règlements sur chacune des matières suivantes.....

12) Pour réglementer l'usage des embarcations à moteurs sur les eaux situées dans la municipalité, de tout lac dont le diamètre, dans sa plus grande étendue, n'excède pas cinq milles, sur les bords duquel sont situés une colonie de vacances ou un établissement pour malades ou infirmes, ou qui est utilisé pour fins de récréation pour des enfants ou des organisations de jeunesse, ou autour duquel se trouvent des maisons de repos ou de villégiature.

Sans restreindre la portée générale de l'alinéa qui précède, le Conseil peut, pour l'usage de telles embarcations sur ces lacs, déterminer la vitesse permise et prescrire l'emploi de silencieux, de lumières et d'avertisseurs, et toute autre mesure qu'il juge opportune pour prévenir les accidents et assurer la sécurité des usagers du lac."

Pour fins de la présente adjudication, il faut prendre pour acquis [ce qui est d'ailleurs établi par la preuve] que, dans la Municipalité de Perkins, il existe des lacs dont la dimension, et la composition de ses riverains répondent à la description qu'en fait le premier alinéa de l'article précité.

Ceci étant dit, il faut s'attacher à déterminer le sens des mots " pour réglementer l'usage des embarcations à moteurs".

Dans tous les dictionnaires que la Cour a consultés revient invariablement la même définition primaire du mot "usage". C'est l'emploi que l'on fait d'une chose, son utilisation.

En second lieu, le mot "réglementer" est défini dans le Petit Larousse illustré (édition 1973, page 874) comme " soumettre à un règlement". Au même dictionnaire, le mot "règlement" veut dire une "ordonnance, instruction qui prescrit ce que l'on doit faire-décret pris par le gouvernement, le Conseil d'Etat entendu, en vue de développer les dispositions d'une loi".

- 5 -

Le mot "prohiber", par opposition au terme "réglementer", signifie (op.cit. page 827) "interdire également".

Prohiber n'est donc réglementer que dans un sens spécial, celui de la défense d'utiliser ou de posséder un objet. Lorsque le Code Municipal parle de "réglementer l'usage", il est bien évident qu'il ne peut vouloir dire prohiber cet usage, mais uniquement d'arrêter et de préciser dans quelles conditions l'usage de l'objet (en l'occurrence l'embarcation à moteur) sera licite.

D'ailleurs, lorsque le Code Municipal entend conférer à une municipalité le pouvoir de prohiber, son auteur ne se gêne pas pour le dire. Des exemples peuvent en être cités: Article 403 (1) (cirques, théâtres, etc) - 403(1a) (salles de danse publiques) - 403 (3a) (port de costumes de bain dans les places publiques - 403(4) (usage de bâtiments comme restaurants etc.) - 407(1) (feux d'artifice) - 413(10) (panneaux-réclames etc.,) - 413(11) (distribution de circulaires) - 414(a1) (affichages d'annonces de liqueurs alcooliques) - 417(1) (Erection de certaines constructions).

Le problème de la distinction essentielle entre "réglementer" et "prohiber" n'est pas nouveau. Le droit municipal étant d'origine anglaise, des arrêts venant de l'extérieur du Québec sont applicables. Or, dès la fin du siècle dernier, dans une affaire de Vingo vs City of Toronto, le Conseil privé a maintenu la décision de la Cour Suprême du Canada qui avait renversé le jugement confirmatif de la Cour d'Appel de l'Ontario et celui de la Cour de première instance, dans un litige où la ville intimée avait édicté une prohibition contre les commerçants ambulants (peddlers) d'exercer leur industrie dans certaines rues de la ville, en se prévalant de la loi ontarienne qui lui accordait le pouvoir "to license, regulate and govern peddlers". A cette occasion, le Conseil privé a tenu que (1896 A.C. 88):

"A statutory power conferred upon a Municipal Council to make by-laws for regulating and governing a trade does not, in the absence of an express power of prohibition, authorize the making it unlawful to carry on a lawful trade in a lawful manner."

- 6 -

Cet énoncé de principe a été reconnu valable et appliqué dans la province de Québec, en particulier dans la cause de Koehn vs Municipal Court of the City of St-Lambert et Al (1954 C.S. 235) et dans celle de Corporation de St-Antoine vs Longueil Meat Exp. Co., [60 B.R. 162].

La seule lecture des articles 3, 4, 5 et 6 précités permet de constater que la défenderesse est allée beaucoup plus loin que le lui permet le premier alinéa de l'article 413. Elle a tout bonnement interdit de se servir d'embarcations à moteur d'un certain calibre et d'une certaine puissance.

Ce n'est donc pas dans ce premier texte qu'elle peut trouver l'autorité déléguée qui lui est nécessaire pour agir de la façon dont elle l'a fait.

Peut-elle, en second lieu, s'appuyer sur le deuxième alinéa du même article ?

Encore ici, il faut répondre dans la négative. Après avoir dit que cet alinéa n'est pas limitatif, le texte ajoute: " Le Conseil peut, pour l'usage de telles embarcations..... déterminer" .

En somme, puisque le mot "usage" revient ici comme au premier alinéa, cette répétition indique bien que le législateur provincial n'a pas entendu accorder plus de pouvoirs à l'alinéa 2 qu'au premier alinéa. La suite du texte indique bien qu'il n'a voulu que préciser certains modes de réglementation de l'usage des embarcations à moteurs et ne pas les rendre limitatifs, mais toujours à l'intérieur du mot "usage". Il s'en est d'ailleurs exprimé par des exemples: vitesse permise, emploi de silencieux etc.,.

Enfin, pourrait-on interpréter les termes "toute autre mesure qu'il juge opportune pour prévenir les accidents et assurer la sécurité et le confort des usagers du lac "comme lui permettant d'aller jusqu'à prohiber un type d'embarcation particulier ?

- 7 -

La Cour ne le croit pas, et ce pour la raison suivante: ce n'est pas le fait d'attacher, à une embarcation, un moteur hors-bord d'une certaine puissance qui est la cause d'accidents ou qui peut "mettre en danger la sécurité ou le confort des usagers d'un lac", mais bien l'usage abusif qu'on en fait dans une occasion déterminée. Pas plus, en somme, que le fait de posséder une voiture-automobile qui a un potentiel de vitesse de 130 milles à l'heure mais qui ne devient susceptible de constituer un danger qu'à cause de l'usage illégal ou abusif que son conducteur en fait.

En conséquence, la Cour est d'opinion qu'aucune des composantes de l'article 413 (12) ne peut être la base de l'autorité que la défenderesse invoque pour sa législation.

Elle a, par ailleurs, amplement fait usage des possibilités de cet article, puisqu'elle a édicté une "réglementation" relative au bruit (articles 2 et 7), à la vitesse permise (article 8) et aux courses (article 9).

C'est dans cette réglementation particulière que les usagers du lac trouvent leur compte, en ce qui a trait à leur sécurité, leur confort et leur protection contre les accidents.

Le second texte de loi cité est l'article 404(1) qui se lit comme suit:

"Toute corporation locale peut faire, amender ou abroger des règlements -
1 - Pour définir ce qui constitue une nuisance et pour la faire supprimer, ainsi que pour imposer des amendes aux personnes qui créent ou laissent subsister des nuisances."

Le procureur de l'intimée a soumis que, par la phraséologie qu'il a utilisée dans les "ATTENDUS" de son règlement No. 121, en particulier le septième, il a décrit en termes non voilés les ennuis que, dans le passé, ce genre d'embarcations lui a causés et que c'est là une excellente définition de la nuisance que cette intimée veut prohiber.

- 8 -

Tout cela est techniquement exact. Malheureusement, là n'est pas le problème à solutionner. Il ne faut pas faire dire à l'article 404(1) plus ou autre chose qu'il ne dit. Il se compose de trois pouvoirs: 1) celui de définir ce qu'est une nuisance; 2) celui d'adopter des moyens pour la supprimer; 3) celui de faire punir ceux qui la laissent subsister.

Or, une "nuisance" peut être l'existence même d'un objet, cela est évident: par exemple, des détritits nauséabonds ou des substances inflammables. D'autre part, ce caractère peut ne s'attacher qu'à l'usage que l'on fait d'une chose. Dans ce dernier cas, ce n'est pas l'existence même de l'objet qui constitue la nuisance, c'est l'abus que l'on en pratique et qui cause la nuisance.

Dans ce contexte, il n'ya personne qui puisse raisonnablement prétendre qu'un moteur hors-bord de 80 ou de 150 chevaux-vapeur est "per se" une nuisance. Ce qui le rend indésirable, c'est l'utilisation imprudente ou délictuelle que son possesseur en fait.

Dans son oeuvre intitulée "The Law of Municipal Corporations" (pages 616 et 618), l'auteur McQuillin dit ceci:

"The power of the legislature to control and regulate nuisances has its limitations. It must be exercised within the constitutional limitations. It cannot be exercised arbitrarily, nor oppressively, nor unreasonably. It does not lie within the power of the legislature to declare any and every act a nuisance. It cannot make anything, not in its nature a nuisance, a nuisance by mere declaration that it is so. Nor cannot it provide for an abatement of a thing as a nuisance which is not a nuisance or in the nature of a nuisance. It cannot prohibit (sic) a use of land which is not endure, damage or a noise to those in proximity of it.

..... A statute empowering a municipality to abate a nuisance generally is interpreted as meaning public nuisances.....

A municipal corporation at least without expressed authority under statute or charter, cannot by mere declaration make a nuisance which is not a nuisance "per se", in fact, or under statute and abate it even though the municipal corporation declare and restrain nuisances.....

In other words, to constitute a thing a legal nuisance, it must be so in fact, irrespective of an ordinance declaration on the subject."

- 9 -

Il apparaît donc que, dans la présente instance, la défenderesse a confondu les termes et a pris pour une nuisance l'objet, au lieu de se rendre compte que, ce qui le rend nuisible, ce n'est pas son existence ni sa nature intrinsèque, mais bien l'abus que ses possesseurs en font, soit par la vitesse, soit par le bruit ou autrement.

Cet abus, ce n'est pas par une prohibition d'usage qu'il sera corrigé, mais par une réglementation adéquate, sévère, et surtout par une application rigide de telle réglementation de même que par la vigueur avec laquelle la défenderesse poursuivra ceux qui la transgressent et les sanctions pénales qu'elle obtiendra des Cours appropriées.

Avec habileté, le procureur de la défenderesse a soulevé un dernier moyen qu'il a développé de la façon suivante:

L'article 95 de la Loi de la qualité de l'environnement.

(Ch. 49 - Statuts de 1972) édicte que:

"Le Lieutenant-Gouverneur-en-Conseil peut adopter des règlements pour:-
 a) prohiber ou limiter les bruits abusifs ou inutiles à l'intérieur ou à l'extérieur de tout édifice;
 b) déterminer les conditions et modalités d'utilisation de tout véhicule, moteur, pièce de machinerie, instrument ou équipement générateur de bruit;
 c) prescrire les normes relatives à l'intensité du bruit."

Or, dit le procureur, aucun tel règlement n'a encore été adopté par le Lieutenant-Gouverneur-en-Conseil. En conséquence, la Municipalité défenderesse a le droit d'occuper ce champ de législation jusqu'à ce que l'autorité provinciale décide de s'en prévaloir.

Malheureusement, ce syllogisme pêche par la base. La théorie des champs non occupés existe et elle est reconnue. Toutefois, elle ne s'applique qu'en faveur des pouvoirs législatifs qui sont autonomes l'un à l'égard de l'autre; elle ne peut bénéficier à un corps public qui tient son autorité d'une délégation de pouvoirs. Une corporation municipale est de cette dernière catégorie. La conclusion s'impose.

- 10 -

Compte tenu des conclusions prises plus haut, déclarant les articles en litige ultra vires des pouvoirs de la défenderesse, il n'est pas nécessaire d'entrer dans l'étude des autres moyens soumis par le demandeur, savoir: l'aspect discriminatoire de la législation attaquée et le préjudice résultant de droits acquis. Non plus est-il opportun de relater la preuve technique qui tendrait à établir que les prohibitions du règlement No. 121 ont pour résultat d'empêcher tout exercice du ski nautique sur les lacs de la Municipalité.

Enfin, et pour ne rien laisser au hasard, la Cour a étudié certains jugements qui ont été cités par les procureurs respectifs.

L'arrêt dans Anctil vs Cour Municipale de Ville de la Pocatière et autres [1973 C.S. 238] est une excellente illustration des principes relatifs à l'interprétation du mot "nuisance" et de leur application pratique.

Dans la cause de Quinlan vs The Town of Westmount (406 R.L. n.s. 406), il est vrai que le règlement municipal a été déclaré valide, qui prohibait les engins à traction "propelled or driven by mechanical power, and carts or wagons" sur certaines rues; cependant, il faut noter que ce n'est pas sous l'article relatif aux nuisances que le règlement avait été passé, mais bien sous l'article 5641 (II) des Statuts Révisés du Québec (1909) qui permettait précisément "to prohibit the improper use of the streets".

Dans l'affaire de Cité de St-Michel vs Thomas (1959 B.R. 578), il a été décidé qu'était valide un règlement municipal imposant aux camionneurs qui transportent de la pierre concassée l'obligation de l'arroser et de la recouvrir d'une bâche avant de quitter la carrière. Ici, il y avait "réglementation" et non "prohibition", ce

- 17 -

qui distingue cet arrêt du cas en instance.

Enfin, dans la cause de Phaneuf vs Corporation du Village de St-Huques (61 B.R. 83), la Cour d'Appel a déclaré nul un règlement qui obligeait tout propriétaire de chien pesant plus de 35 livres à le tenir muselé et en laisse. Sa décision a été motivée par l'argument de discrimination entre les différentes catégories de chiens. Et cela, malgré que dans le règlement attaqué il n'y avait pas prohibition absolue mais seulement réglementation.

Avant de conclure, la Cour désire faire une remarque générale. A l'enquête, le maire de la Municipalité défenderesse a, vigoureusement et avec une tenacité louable, défendu le règlement attaqué et s'est employé à démontrer qu'il répondait, non seulement à une nécessité impérieuse, mais à un désir évident de ses administrés.

Le Tribunal n'entretient aucun doute sur la bonne foi des législateurs municipaux ni sur la pertinence de leur législation. Il doit se borner à répéter que le rôle d'une Cour de justice n'est pas de porter des jugements de valeur mais d'appliquer la loi telle qu'elle est, quelque réserve qui puisse être faite sur sa qualité intrinsèque. Il incombe, non au pouvoir judiciaire, mais au pouvoir législatif provincial d'accorder, s'il le juge à propos, des pouvoirs accrus aux municipalités dans ce domaine.

POUR CES MOTIFS, LA COUR:

ACCUEILLE la demande;

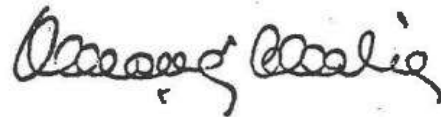
DECLARE NULS ET DE NUL EFFET les articles 3, 4, 5 et 6 du Règlement No. 121 de la défenderesse;

DECLARE ILLEGALES, IRREGULIERES, NULLES ET DE NUL EFFET toutes les procédures intentées contre le requérant en vertu

- 12 -

dudit Règlement, dans une cause portant le No. 74-797 des dossiers de
la Cour Municipale de la Ville de Gatineau;

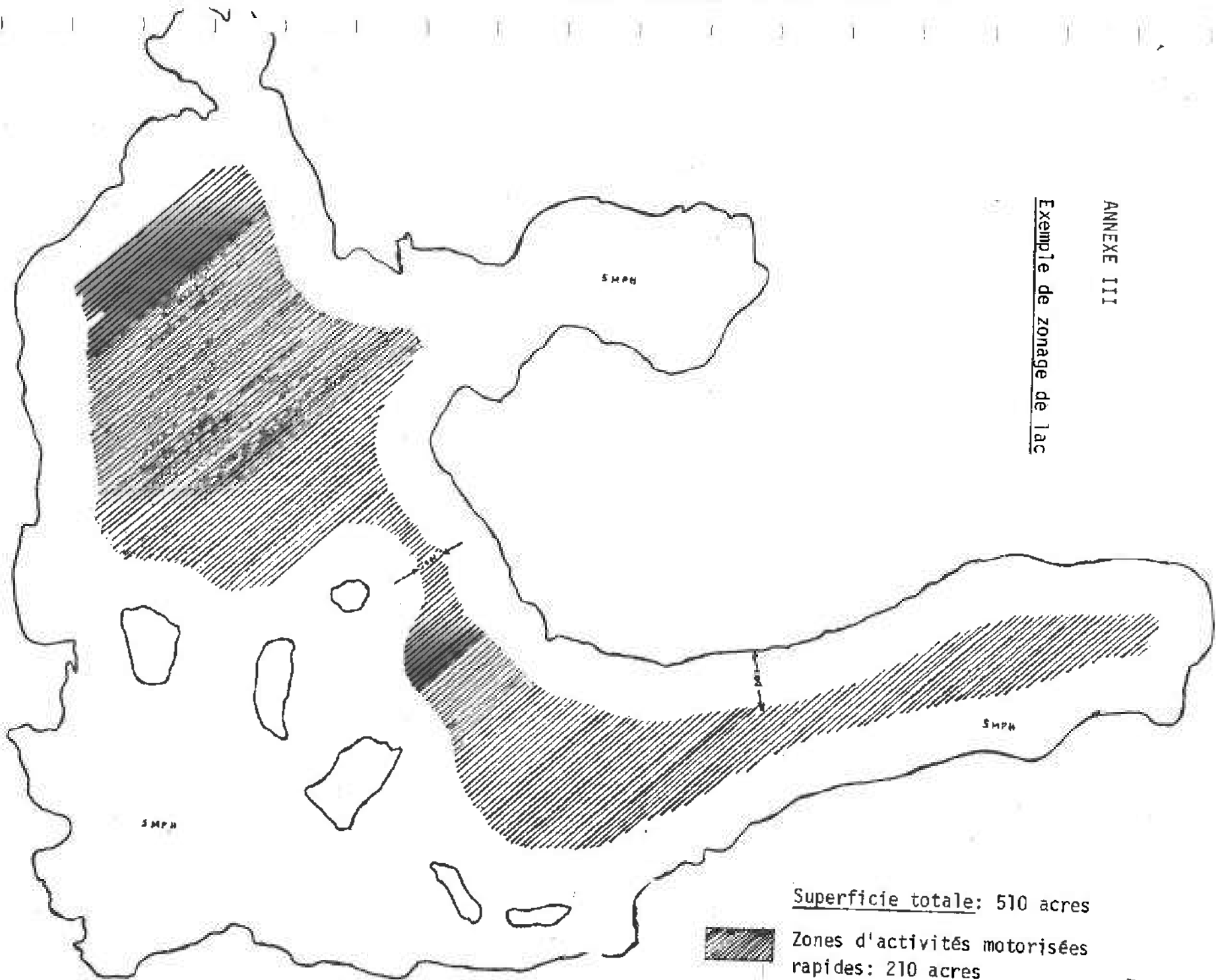
CONDAMNE la défenderesse aux dépens.



FRANCOIS CHEVALIER, J.C.S.

ANNEXE III

Exemple de zonage de lac



Superficie totale: 510 acres



Zones d'activités motorisées rapides: 210 acres

Wilson 17

Lakes in the 50 to 200-acre size class whose shores are completely occupied by residences and recreation facilities will have fast boating densities exceeding 1 boat per 20 acres plus other boating activities. Lakes with complex shapes - much shore line per unit of water - will have an aggravated problem.

Some idea of spatial relationships may be gained from the following: A lake of 100 acres circular in shape will have 70 acres of open water when due allowance is made for shore line activities - a 200-foot wide shore line activity zone. A circular course set 200 feet from shore would measure 1.16 miles on a 100-acre lake and four laps of this course could be made at 5 miles per hour and 17 laps at 20 miles per hour in one hour's time. These facts suggest that a very high traffic level can develop. As levels of use become too high, imposition of a speed limit will be necessary. Because of great variation in the levels of use and characteristics of lakes, it will not be possible to provide a single state regulation for the whole state covering all lakes of these sizes.

Speed Limits

A five or six miles per hour speed limitation in certain areas to slow down watercraft has been universally used by many agencies responsible for the enforcement of boating laws. However, more and more agencies are finding that this five miles per hour limitation is exceedingly difficult to enforce, the reason for this being that most courts have expressed doubt about the reliability of existing speed measuring techniques. This includes speedometers which are activated by water pressure.

It is extremely difficult for the enforcement officer to judge speed accurately because in most cases the watercraft is not moving near a stationary object such as a buoy, an anchored boat, a dock, or a shore line. Also, water has a uniform surface. Without irregularities, there is no opportunity of relating the speed of a boat to a stationary object.

A method of controlling speed is a "no-wake" regulation. This means that watercraft traveling in restricted areas such as the 200-foot strip adjacent to shore lines and bays and near docks and marinas are limited to moving at a speed which will produce no visible wake. For all practical purposes, a wake could be defined as the wave moving out from the watercraft trailing along behind the watercraft in an ever-widening "V." Watercraft when moving at slow enough speeds of two to five miles an hour, even watercraft of the displacement hull type, will not create a wake problem. However, when they exceed a given speed, depending upon the particular type of watercraft and the hull design, a visible wake will be created. Most of the damage done to shore lines through erosion and to docks, marinas, anchored boats, fish spawning beds, and surface vegetation is created by wakes. This is especially true on the smaller inland lakes where the energy



does not have time to dissipate itself and is expended when the wave either hits the shore causing slight shore line erosion for each wave or slams against the boat which is docked causing the boat to slam into a dock creating problems and sometimes damage. In many states the boat operator is legally responsible for the wake that he creates and can be held liable for the damage that he does through these wakes. The technique of judging speed by these wakes is one which is recognized by many courts. The enforcement officer has no problem because even the boating operator can see for himself whether or not he is creating wake and thus he will know whether or not he is exceeding the given speed for that particular area.

A regulation on speed, whether it be enforced by the "no wake" law or by a five-mile-per-hour limitation, is important in and around areas such as marinas where the wave action caused by boats moving at an excess speed will cause damage to both moored boats and the docks. A speed limitation is also necessary in these areas because usually they are quite crowded with inbound and outgoing traffic moving into slips and dock areas, up to gas docks, and loading and discharging passengers. Speeds in these areas should be just high enough to maintain control of steering and the five-mile-per-hour or "no wake" limits will allow this control. Speed should also be limited near camp areas and any place where swimmers might be in the water. Speed should be limited in areas where spawning fish are likely to be found and where waterfowl will be nesting, feeding, resting, etc. Speed should also be restricted near cottage areas and their docks, again to prevent damage to boats and docks and also to prevent shore line erosion.

One of the most common problems in small lakes is the damage caused by the waves beating against the shore, continually eroding back the shore line as new beaches are being formed. This problem is especially serious on newly constructed reservoirs where a natural wind and wave action creates the problem, and this is then compounded by wave action from boating.

Horsepower on New Lakes

Many small lakes are being constructed by the Soil Conservation Service, and larger flood control reservoirs are being constructed by the U. S. Army Corps of Engineers. In most cases a local or state political subdivision is asked to take over the administration and supervision of the recreational facilities around these lakes and in many instances the enforcement of boating regulations on the lakes themselves. When the latter situation occurs, especially on the smaller lakes, one means of boating control to be considered is limitation of the horsepower capacity of motors allowed on these lakes. For example, lakes under 50 acres in size could be limited to watercraft having no motors for propulsion. Lakes from 50 to 200 acres in size could be limited to watercraft propelled by motors suited to the characteristics of the lake in question. This means of control may be feasible parti-

ANNEXE V - Superficie minimales requises pour divers
types d'activités nautiques motorisées.

	"General Boating"	navigation de plaisance	ski nautique
Lanchum N.C. in Chubb M., Ashton P. 1969, p. 67.	10 acres		
Wisconsin Conserva- tion Dept., 1966, pp. G-10, G-11.		20 acres	20-40 acres
Louisiana Parks and Re- creation Commission, (1966) p. 3.0.15		20 acres	40 acres
Michigan Dept. of Con- serva-tion (1967) p. 4.		10 acres 20 " 40 "	intense 20 acres modéré 40 acres extensif 60 acres
Threinen, C.W.; Paff, R.J.			20-40 acres
De Chiara; Koppelman, 1975, pp. 393.		20 acres	40 acres
Matte, R. (1971), p. 260			40 acres
Wilson, G.T. (1964)	5-10 acres	20 acres	
Ont. Dept. of Nat. Res., 1975, pp. 28-94.	10 acres	10 acres	
M.R.N.Q., 1975, p. 2		10 acres	
M.T.C.P.Q., 1971, p. 34		10 acres	

in Provencher, L.- Thibault, J.C. (1976 - page 2)

ANNEXE VI - Normes suggérées pour faire le plein d'essence

PRECAUTIONS A PRENDRE LORSQUE VOUS FAITES LE PLEIN D'ESSENCE

1. Amarez solidement l'embarcation.
2. Ne fumez pas.
3. Débarquez les réservoirs portatifs.
4. Tenez les écouteilles et les portes fermées.
5. N'actionnez pas d'interrupteurs électriques.
6. Eloignez les flammes nues.
7. Faites descendre les passagers.
8. Tenez la buse fermement contre le tuyau de remplissage.
9. Ne faites pas déborder l'essence.
10. Epongez l'essence répandue
11. Ouvrez et ventilez.
12. Assurez-vous qu'il ne reste plus d'odeurs d'essence.
13. Mettez les moteurs en marche.
14. Faites embarquer les passagers.
15. Larguez les amarres.