

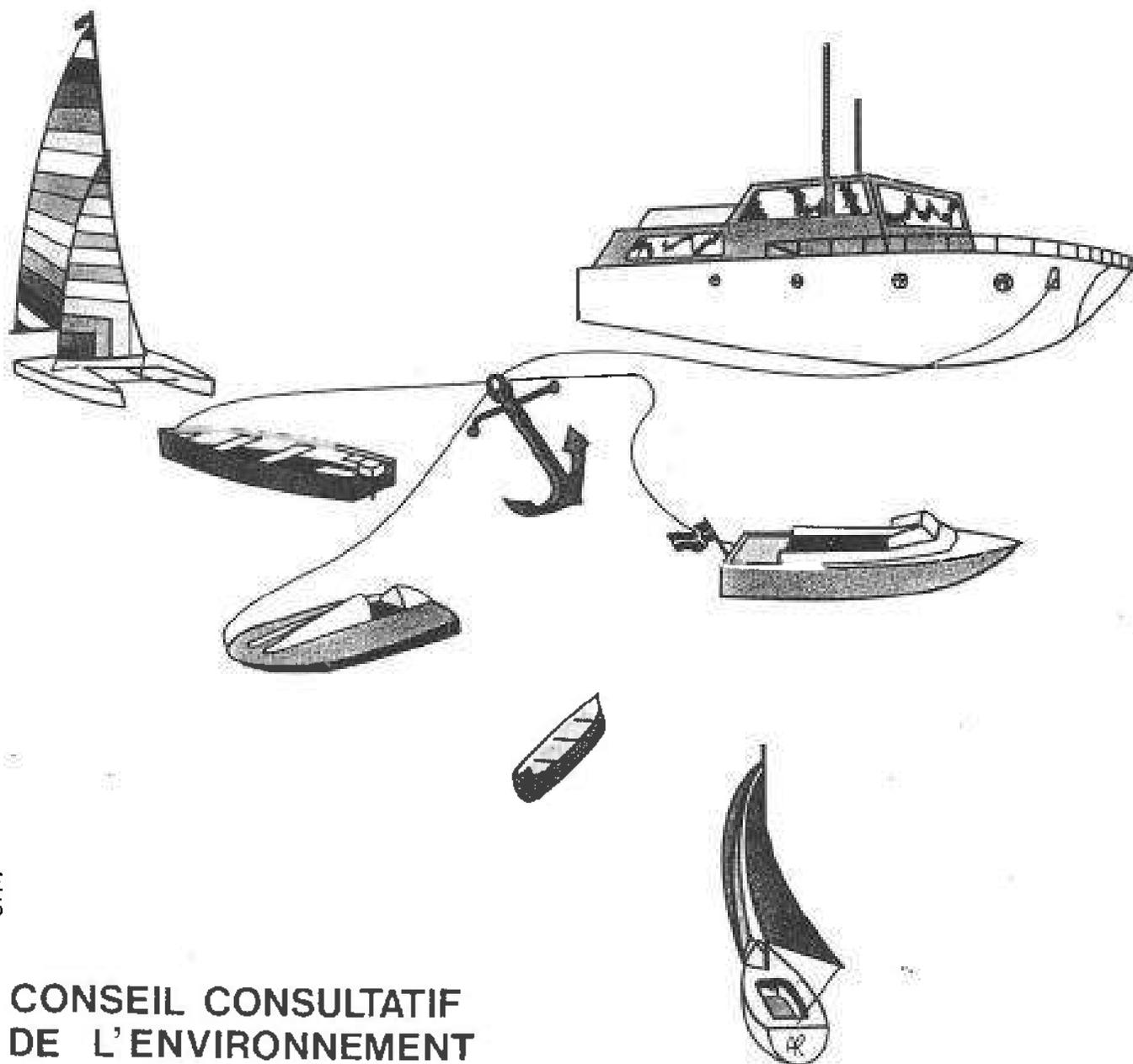


Gouvernement
du Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

Avis concernant un contrôle des embarcations motorisées sur les lacs du Québec

Tome 1 - Rapport



EQ
CCE
106
1

CONSEIL CONSULTATIF
DE L'ENVIRONNEMENT

MANDAT ET OBLIGATIONS DU CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT

"8. Le Conseil doit donner son avis au ministre sur toute question que celui-ci lui soumet relativement aux sujets visés par la présente loi.

Il peut aussi, de sa propre initiative ou à la demande de personnes ou de groupes, formuler un avis sur les politiques en matière d'environnement.

Il peut, à ces fins, entreprendre les études nécessaires".

"9. Le Conseil doit communiquer au ministre les constatations qu'il a faites et les conclusions auxquelles il arrive et lui faire les recommandations qu'il juge appropriées.

Le Conseil peut rendre public tout avis formulé en vertu du deuxième alinéa de l'article 8 et toute étude afférente, soixante jours après l'avoir transmis au ministre." (Extraits de la Loi de la qualité de l'environnement).

LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT

P. Réal L'Heureux, président
Régent Brosseau
Jacques Dunnigan
Lorne Giroux
Louise Lepage
Gloria Ménard
Normand Maurice
Gisèle Pellerin
Laurent Tessier, vice-président
Claudette Villeneuve
Un poste vacant

Professionnels du secrétariat

Monsieur Benoît Gauthier, conseiller scientifique
Monsieur Camille Rousseau, secrétaire
Un poste vacant

*Conseil consultatif de l'environnement, 1981
Dépôt légal, 3^e trimestre
Bibliothèque nationale du Québec.*

Page couverture réalisée par monsieur André Rochette, T. Sc. A.,
ministère de l'Environnement

ISBN 2-550-02086-3

AVIS CONCERNANT UN CONTRÔLE
DES EMBARCATIONS MOTORISÉES
SUR LES LACS DU QUÉBEC
TOME 1 - RAPPORT

PRÉPARÉ

pour le

MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

par le

CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT

Octobre 1981



Québec, le 15 octobre 1981

Monsieur Marcel Léger
Ministre
Ministère de l'Environnement
2360, chemin Ste-Foy
SAINTE-FOY (Québec)
G1V 4H2

Monsieur le Ministre,

Au nom du Conseil, j'ai l'honneur de vous transmettre notre avis relativement au contrôle de l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs du Québec.

Suite aux audiences publiques que nous avons menées sur le sujet et après mûre réflexion, le Conseil en est venu à la conclusion que le contrôle présentement exercé par les corporations municipales n'était pas suffisant et qu'une implication du gouvernement du Québec était devenue nécessaire.

Espérant que vous pourrez donner suite aux recommandations de ce rapport, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le Président,

P. Réal L'Heureux

PRL/dr

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION
2. MATIÈRES
3. NOTE AU LECTEUR

NOTE AU LECTEUR

1.1 Demande du ministre
1.2 Travail en comité
1.3 Audiences publiques
1.4 Contenu de l'avis
L'avis du Conseil comprend un deuxième tome intitulé
"Annexes". Il s'agit d'un document rapportant les procès-verbaux
des huit audiences publiques conduites par le Conseil à travers
le Québec entre le 2 décembre 1980 et le 22 janvier 1981 (Conseil
consultatif de l'environnement, octobre 1981, 239 p.)

2. IMPACTS POSSIBLES DE L'UTILISATION DES ENBARCATIONS MOTRICES
2.1 Impact sur toute personne intéressée pourra en obtenir copie en
2.2 s'adressant au secrétaire du Conseil comme suit:
2.3 Impact sur la rive et la végétation aquatique
2.4 Impact sur le milieu terrestre
2.5 Impact sur l'air
2.6 Conclusion
Le Secrétaire
Conseil consultatif de l'environnement
1020, rue Saint-Augustin
QUÉBEC (Québec)

3. LEGISLATIONS EXISTANTES
3.1 ENBARCATIONS MOTRICES (REGIS 5J1)
3.2 Législations fédérales
3.3 Législations provinciales
3.4 Législations municipales
3.5 Conclusion

4. IMPACTS POSSIBLES DES AMÉNAGEMENTS PRATIQUES
4.1 SEIL
4.2 Pollution de l'air
4.3 Pollution du milieu terrestre
4.4 Pollution de l'eau
4.5 Propriété foncière

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Pages</u>
LETTRE DE TRANSMISSION.....	i
NOTE AU LECTEUR.....	iii
TABLE DES MATIÈRES.....	v
1. INTRODUCTION.....	1
1.1 Demande du ministre.....	3
1.2 Travail en comité.....	4
1.3 Audiences publiques.....	4
1.4 Contenu de l'avis.....	5
2. POPULARITÉ DES EMBARCATIONS MOTORISÉES AU QUÉBEC.....	7
2.1 Nombre d'embarcations motorisées.....	9
2.2 Perspective d'avenir.....	10
2.3 Conclusion.....	11
3. IMPACTS POSSIBLES DE L'UTILISATION DES EMBARCATIONS MOTORISÉES.....	13
3.1 Impact sur le milieu hydrique.....	15
3.2 Impact sur les berges.....	19
3.3 Impact sur la faune et la végétation aquatique.....	19
3.4 Impact sur la faune ailée et terrestre.....	22
3.5 Impact sur l'être humain.....	23
3.6 Conclusion.....	26
4. LÉGISLATIONS EXISTANTES POUVANT ÊTRE UTILISÉES POUR UN CONTRÔLE DES EMBARCATIONS MOTORISÉES.....	29
4.1 Législations fédérales.....	31
4.2 Législations provinciales.....	33
4.3 Législations municipales.....	37
4.4 Conclusion.....	38
5. IDÉES MAÎTRESSES ISSUES DES AUDIENCES PUBLIQUES ET POSITION DU CONSEIL.....	41
5.1 Pollution de l'eau.....	44
5.2 Pollution ou nuisance par le bruit.....	46
5.3 Permis de conduire.....	48
5.4 Enregistrement des embarcations.....	49
5.5 Prohibition de déverser les déchets et eaux usées.....	50

5.6	Lacs de petite, moyenne et grande superficie.....	51
5.7	Délimitation des zones sensibles aux perturbations.....	55
5.8	Prohibition des embarcations motorisées.....	57
5.9	Limitation de la vitesse.....	60
5.10	Limitation de la puissance des moteurs.....	62
5.11	Zonage temporel.....	63
5.12	Zonage spatial.....	63
5.13	Lacs sur les terres domaniales.....	64
5.14	Lacs servant de voie de communication.....	66
5.15	Lacs servant de source d'approvisionnement en eau potable...	67
5.16	Régates et courses.....	68
5.17	Hydravions.....	70
5.18	Réglementation.....	71
5.19	Référendum.....	73
5.20	Responsabilité de l'application des exigences.....	75
5.21	Accès aux lacs publics.....	77
6.	MEURES DE CONTRÔLE RETENUES, PARTAGE DES RESPONSABILITÉS ET BESOIN LEGISLATIF.....	79
6.1	Sécurité nautique.....	81
6.2	Prohibition.....	82
6.3	Exigences applicables aux lacs situés en territoire municipa- lisé.....	83
6.3.1	Exigences générales applicables à tous les lacs.....	83
6.3.2	Exigences particulières à un lac.....	84
6.3.3	Exigences spécifiques applicables à tous les lacs.....	84
6.4	Exigences applicables aux lacs situés sur le territoire doma- nial.....	85
6.5	Délégation de l'application des exigences.....	85
6.6	Besoin législatif.....	86
7.	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	93
8.	DISSIDENCE DE MADAME LOUISE LEPAGE, MEMBRE DU CONSEIL.....	103
9.	RÉFÉRENCES.....	107
	ANNEXE "A" : Extrait de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.....	111
	ANNEXE "B" : Table de conversion et d'équivalence.....	115

CHAPITRE 1. INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

La plupart des activités humaines causent un impact plus ou moins important sur l'environnement. La question qui se pose est de savoir si une activité particulière est perturbatrice à un degré tel qu'il faille la contrôler.

La société d'aujourd'hui, disposant de plus en plus de temps de loisir, reprend contact avec les milieux naturels et contribue ainsi à des pressions accrues sur l'équilibre écologique. Ces pressions affectent tout particulièrement la ressource eau qui a toujours exercé un puissant attrait sur les humains. Les villégiateurs subissent maintenant sur plusieurs nappes d'eau les inconvénients reliés à des conflits d'utilisation.

Depuis une décennie et tout particulièrement ces dernières années, l'usage des embarcations motorisées sur les lacs est l'objet, au Québec et ailleurs, d'un débat entre ceux qui prônent un contrôle de cette activité et les tenants de la thèse opposée; les premiers la considèrent responsable d'impacts inacceptables alors que les seconds optent pour le laisser-faire.

1.1 Demande du ministre

Sensibilisé au problème de l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs par la Fédération des associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL), le ministre de l'Environnement a demandé au Conseil d'analyser cette question et de l'aviser en conséquence.

Rappelons que, préoccupés plus que d'autres par cette question, les propriétaires riverains des lacs, par la voix de leur organisme provincial (FAPEL), ont déjà pris position en faveur d'un contrôle des embarcations motorisées sur les lacs. C'est en janvier

1978 qu'il soumettait au ministre Léger un document de réflexion intitulé: "*Projet de réglementation quant à l'usage des embarcations motorisées sur les lacs du Québec*" (FAPEL, 1978).

1.2 Travail en comité

Selon sa procédure habituelle, le Conseil a confié à un comité *ad hoc* formé de membres du Conseil, le soin d'étudier ce sujet et de lui faire rapport.

Suite au dépôt de ce rapport intitulé "*Contrôle des embarcations motorisées sur les lacs du Québec*", (Conseil consultatif de l'environnement, 1980), le Conseil, à la suggestion du ministre de l'Environnement, décida de consulter la population avant de lui présenter son avis relativement au contrôle des embarcations motorisées sur les lacs du Québec.

1.3 Audiences publiques

Pour aider les citoyens à juger de la nécessité ou non d'un contrôle et le cas échéant des moyens à prendre, le rapport du comité d'étude du Conseil a été rendu public et disponible aux personnes et groupes intéressés.

Huit audiences publiques furent tenues par le Conseil dans les villes suivantes, aux dates indiquées:

Shawinigan	-	2 décembre 1980
Sherbrooke	-	4 décembre 1980
Montréal	-	9 décembre 1980
Québec	-	11 décembre 1980
Hull	-	13 janvier 1981
Rouyn	-	15 janvier 1981
Jonquière	-	20 janvier 1981
Sept-Îles	-	22 janvier 1981

Cette consultation publique a permis de recueillir les opinions de nombreuses personnes par la présentation de 34 mémoires et de 65 interventions verbales. En outre, plusieurs citoyens ont jugé opportun de faire parvenir leurs commentaires écrits directement au secrétariat du Conseil.

Le tome II du présent avis donne l'essentiel des interventions des citoyens aux huit audiences publiques de même que des commentaires adressés au Conseil.

1.4 Contenu de l'avis

Dans un premier temps, le Conseil présente successivement la problématique du sujet traité, les impacts possibles de l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs ainsi que la portée des lois existantes pouvant être utilisées pour exercer un contrôle de l'usage de ce type d'embarcations.

Dans un deuxième temps, le Conseil dégage les idées maîtresses issues de la consultation publique et prend position sur les divers thèmes discutés.

Finalement, avant de présenter ses conclusions et ses recommandations, le Conseil propose un partage des responsabilités entre le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec et les municipalités. Il identifie les besoins législatifs nouveaux incluant les amendements aux législations existantes afin que chaque ordre de gouvernement puisse assumer les responsabilités qui relèveraient de sa compétence ou qui lui seraient déléguées.

CHAPITRE 2. POPULARITÉ DES EMBARCATIONS MOTORISÉES
AU QUÉBEC

2. POPULARITÉ DES EMBARCATIONS MOTORISÉES AU QUÉBEC

2.1 Nombre d'embarcations motorisées

Aucune étude complète n'a été réalisée à ce jour au Québec afin de connaître le nombre d'embarcations motorisées en usage sur les lacs et cours d'eau.

Boisvert (*verbatim*) de la Garde côtière canadienne fournit une statistique assez précise mais sectorielle à ce sujet, puisqu'à la suite d'une enquête menée depuis quelques années, cet organisme a dénombré quelque 40 000 embarcations motorisées dans le Saint-Laurent et ses principaux tributaires.

Afin d'en évaluer le nombre le plus probable, le Conseil s'est référé à une étude conduite en 1975 par le Service de la recherche socio-économique du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. Dans le cadre de cette étude auprès des pêcheurs sportifs, Cluzeau et Pelletier (1978) affirment que ces derniers posséderaient environ 192 000 embarcations de toute catégorie, motorisées ou non. S'ajoutent à ce nombre sur les lacs et cours d'eau du Québec quelque 70 000 embarcations, propriétés de pêcheurs sportifs non domiciliés au Québec. En estimant, ce qui semble réaliste, que seulement 30% de celles-ci étaient motorisées, ceci implique qu'en 1975, environ 80 000 embarcations motorisées étaient utilisées par les pêcheurs sur les lacs et cours d'eau du Québec.

Si l'on ajoute les embarcations motorisées utilisées à des fins autres que la pêche et que l'on tient compte de l'accroissement du nombre de ces embarcations depuis 1975, on peut raisonnablement en conclure que le nombre d'embarcations motorisées au Québec s'établit approximativement à quelque 100 000 unités, c'est-à-dire, l'équivalent d'une embarcation motorisée par 60 habitants.

2.2 Perspectives d'avenir

Le Québec étant entré définitivement dans la société des loisirs, il est certain que le rythme de développement de l'activité récréative reliée aux embarcations de plaisance s'intensifiera dans les années à venir. Par embarcations de plaisance, il faut ici entendre tant celles qui sont motorisées que celles qui ne le sont pas. Au dire de St-Amour (1979), c'est à partir des années 1960 que la multiplication des maisons de villégiature a connu une expansion considérable au Québec. On retrouve aujourd'hui des chalets dans toutes les régions du Québec quoique la bordure des Laurentides et celle des Appalaches en conservent la très grande majorité.

Il est bien connu que la villégiature conduit à une utilisation accrue des milieux lacustres à des fins récréatives. Ainsi, l'accessibilité au domaine public à des fins de villégiature entraîne une augmentation du nombre d'embarcations de plaisance sur les lacs habités du Québec. Cette situation a comme conséquence d'accentuer les problèmes de conflits d'utilisation, de saturation de lacs et de sécurité, sans oublier les impacts négatifs occasionnés par les embarcations motorisées dans les zones écologiquement sensibles des lacs.

En ce qui concerne plus spécifiquement les embarcations motorisées, il est probable que la hausse rapide du coût de l'essence et de l'huile atténuera leur taux de croissance, surtout celui relatif aux moteurs de fortes puissances, à la faveur d'un accroissement important des embarcations de plaisance non motorisées tels les chaloupes, pédalos, voiliers, planches à voile et canots dont l'essor d'ailleurs se fait déjà sentir. Il importe également de signaler que l'émergence d'un comportement plus écologique de la part des citoyens contribuera à ralentir l'essor des embarcations motorisées, lesquelles continueront tout de même à jouir d'une grande popularité sur les lacs de bonne superficie.

2.3 Conclusion

L'usage des embarcations motorisées au Québec a atteint une importance telle qu'il occasionne des conflits d'utilisation, des problèmes de sécurité et des impacts environnementaux surtout sur les lacs de villégiature. Même si le taux d'accroissement du nombre d'embarcations motorisées a ralenti par suite du coût de l'essence et d'un goût accentué des citoyens pour des activités récréatives plus écologiques, il demeure que la flotte d'embarcations motorisées actuelle qui s'élève à quelque 100 000 unités est susceptible de causer des problèmes sérieux sur un grand nombre de lacs voués à la villégiature.

Comme certaines personnes l'ont indiqué lors de la consultation publique, ces problèmes persistent malgré la vogue actuelle pour des embarcations plus écologiques; ces personnes affirment qu'un contrôle est nécessaire. Le Conseil est d'accord avec ce jugement parce qu'à court et à moyen terme, rien n'indique que les amateurs d'embarcations motorisées accepteront de les abandonner. Si jamais une telle situation se présentait, il serait toujours loisible au législateur de revoir les modalités du contrôle.

Dans le chapitre qui suit, le Conseil identifie les types d'impact les plus significatifs sur lesquels pourrait s'appuyer un contrôle de l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs.

CHAPITRE 3. IMPACTS POSSIBLES DE L'UTILISATION DES
EMBARCATIONS MOTORISÉES

3. IMPACTS POSSIBLES DE L'UTILISATION DES EMBARCATIONS MOTORISÉES

Suite à l'examen d'une partie de la documentation publiée sur le sujet, le Conseil présente dans un premier temps, sans les commenter, les différents arguments évoqués pour justifier la nécessité ou non d'un contrôle des embarcations motorisées sur les lacs. Dans un deuxième temps, soit en conclusion du présent chapitre, le Conseil, à la lumière des données et des opinions rapportées, identifie les types d'impacts qui, à son avis, sont suffisamment importants pour constituer l'assise d'un contrôle.

3.1 Impact sur le milieu hydrique

L'impact sur la faune et la végétation étant traité subséquentement, il s'agit dans le cas présent de considérer la pollution de l'eau et des sédiments.

Dans sa proposition de règlement concernant l'usage des embarcations motorisées sur les lacs du Québec, FAPEL (1978) signale que:

"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 ces sources de pollution sont loin d'être complètement enrayerées, malgré certaines réductions importantes".

Robillard (1976) cite quelques auteurs à l'appui de la thèse selon laquelle ceux-ci polluent l'eau. Ainsi, en référence aux moteurs hors-bord à deux temps dont l'huile lubrifiante est mélangée directement à l'essence, elle signale, en citant Muratori (1968) que:

"Tout propriétaire de hors-bord sait fort bien que son bateau laisse échapper un mélange d'huile dans l'eau. Même s'il n'en connaît pas la cause exacte, il sait que cette fuite existe, car il peut la voir, la sentir, voire la goûter s'il se baigne dans la même zone. Il accepte ce fait comme étant propre au fonctionnement des hors-bord. Mais il serait peut-être étonné d'apprendre qu'il peut gaspiller ainsi jusqu'à 40% de son essence (la perte se situe en général entre 10 et 20%)".

Muratori ajoute qu'il existe maintenant des moyens d'éliminer les pertes d'essence inutiles et par le fait même la pollution des eaux.

Suite à des études financées par les "Boating Industry Associations" (BIA) et l'Agence fédérale américaine de la protection de l'Environnement (EPA) et effectuées de 1971 à 1973, tant en laboratoire que sur des étangs*, le "National Environmental Research Center, Cincinnati" a publié un rapport sommaire intitulé "Analysis of pollution from marine engines and effects on environment" (Kaufman, 1974). Les conclusions et recommandations de cette étude relative à la pollution de l'eau et des sédiments sont:

* Les travaux de laboratoire ont été effectués par les départements de Génie civil et mécanique de l'université du Michigan.

Les travaux de terrain sur les étangs septentrionaux ont été exécutés par la firme "Environmental Control Technology Corporation", Ann Arbor, Michigan.

Les travaux de terrain sur les étangs méridionaux ont été exécutés par la firme "Environmental Science and Engineering, Inc.", Gainesville, Floride.

Principales conclusions de l'étude de l'EPA-BIA:

a) Études en laboratoire

- "- La substance condensable provenant de l'échappement d'un moteur hors-bord contient des hydrocarbures paraffiniques, oléfiniques et aromatiques ainsi que de faibles quantités de phénols et de composés carbonyles.
- La quantité totale de la substance condensable qui peut raisonnablement se condenser en situation réelle de navigation varie de 1,5 à 7,0% de l'essence utilisée.
- Il y a une faible fraction des hydrocarbures non volatile provenant des émissions d'un moteur à deux temps qui n'est pas dissipée par évaporation".

b) Étude sur les étangs de Saline, Michigan, U.S.A.

- "- Aucune variation importante de la qualité générale de l'eau des étangs n'a été observée suite aux charges majeures imposées.*
- Aucune accumulation statistiquement significative d'hydrocarbures saturés n'a été observée dans les sédiments des étangs après 3 ans d'essais avec moteurs hors-bord.
- Dans l'étang soumis à des charges provenant de moteurs hors-bord utilisant un carburant

* Selon les responsables de l'étude, les étangs furent soumis à des émissions de hors-bord équivalentes à trois fois les émissions généralement reconnues comme représentant une charge de saturation d'un lac.

avec plomb, la concentration de plomb dans l'eau est passée d'une moyenne de 4,3 à 5,7 parties par milliard.

- L'utilisation de carburant avec plomb peut augmenter le niveau du plomb dans les sédiments de fond de l'étang".

Recommandations de l'étude de l'EPA-BIA:

- "- Un certain doute persiste concernant l'accumulation de plomb dans les sédiments de fond suite à l'utilisation de moteurs hors-bord fonctionnant avec du carburant avec plomb. Conséquemment, des études additionnelles devraient être faites concernant les mécanismes de sédimentation. Toutefois, ce problème environnemental potentiel devrait être éliminé dans un proche avenir avec la venue de carburants sans plomb et le développement de moteurs hors-bord à deux temps capables de fonctionner avec un tel carburant.
- Le destin des hydrocarbures dans l'environnement aquatique n'est pas encore bien compris. Des études seraient nécessaires concernant la dégradation physique, chimique et biologique des hydrocarbures en phase aqueuse et dans les sédiments ainsi que leur mécanisme, de transport entre l'eau et les sédiments".

Conformément à quelques recommandations de l'étude produite par l'EPA-BIA relatives à la pollution du milieu hydrique par les rejets d'essence, Robitaille Marine Inc. (1980) écrit dans son mémoire:

"... Depuis des dizaines d'années le moteur hors-bord à deux temps fonctionne à l'essence sans plomb... Aujourd'hui le carburant sans plomb est disponible partout... De plus, sur une période de vingt ans, i.e. de 1960 à nos jours, les rejets d'essence en liquide dans l'eau par les hors-bord est passé de 60% à zéro. ...Pendant la période s'étendant de 1965 à 1968, le pourcentage brûlé s'est progressivement élevé pour atteindre 70%. Maintenant les compagnies ont éliminé ce problème par un dispositif de recyclage appelé "échappement à pulsion synchronisée"..."

3.2 Impact sur les berges

Dans l'introduction de la proposition de règlement concernant l'usage des embarcations motorisées sur les lacs du Québec (FAPEL, 1978), il est indiqué que l'action des vagues sur les berges (érosion) par les moteurs hors-bord constitue un problème écologique qui est loin d'être négligeable.

3.3 Impact sur la faune et la végétation aquatique

Rapportant les résultats d'une étude sur les effets du brassage en eau peu profonde par l'action des hélices des embarcations motorisées, Yousef *et alii* (1980) concluent que celles-ci remettent en suspension les sédiments de fond et augmentent ainsi la turbidité de l'eau. Ils ajoutent que l'augmentation de la turbidité s'accompagne d'une hausse de la concentration de phosphore dans l'eau et d'une utilisation accrue d'oxygène par les organismes du milieu.

FAPEL (1978) identifie l'agitation excessive du fond lacustre et le manque d'oxygénation des eaux par la couche d'huile comme causes de problèmes écologiques reliés à l'usage des embarcations motorisées.

Pour le Conseil consultatif de l'environnement, la fine pellicule d'huile qui se dépose en surface par suite de l'utilisation de bateaux à moteur affecte l'oxygénation de l'eau et la reproduction de certaines espèces animales et végétales (Conseil consultatif de l'environnement, 1976).

Dans un exposé relatant comment les moteurs hors-bord contribuent à la pollution des eaux, Muratori (1968) avance ce qui suit:

"Il y a de bonnes raisons de croire que les substances toxiques rejetées par les hors-bord comme les tétraéthyles de plomb, s'accumulent en quantités dangereuses tant dans les plantes aquatiques que dans les poissons. Il est prouvé que les déchets du pétrole sont mortels pour le plancton et d'autres organismes marins".

Au sujet de l'impact des embarcations motorisées sur la vie biologique aquatique de l'étang de Saline au Michigan, le document EPA-BIA (Kaufman, 1974) conclut et recommande ce qui suit:

Principales conclusions de l'étude de l'EPA-BIA:

"- Aucune différence significative n'a été trouvée entre les étangs témoins et ceux à l'essai, pour la période d'étude de 2 ans, concernant la richesse des diatomées périphy-

toniques* et la distribution des espèces.

-La production organique et celle de la chlorophylle a n'ont pas été significativement différentes entre les étangs, même si variables.

-Les variations à court terme des associations d'espèces phytoplanctoniques ne sont pas significatives entre les étangs.

-Aucun effet statistiquement significatif sur la communauté zooplanctonique peut être attribué aux émissions des moteurs hors-bord.

-La communauté des macro-invertébrés benthiques a démontré des variations normales dans la composition de sa population et sa dynamique.

-Aucune altération de goût n'a été notée concernant la chair du poisson".

Recommandations de l'étude de l'EPA-BIA:

"-Les effets des émissions de moteurs hors-bord sur la productivité du phytoplancton méritent une étude complémentaire.

* Diatomées périphytoniques: micro- et macro-organismes vivant sur les plantes aquatiques supérieures.

- Des différences ayant été notées dans la production de la biomasse organique et celle de la chlorophylle a, des études devraient être conduites pour savoir si cette constatation se relie aux émissions d'hydrocarbures lesquelles pourraient être une source de carbone pour les bactéries et les champignons.
- Les macro-invertébrés benthiques devraient être étudiés en relation avec leur habitat préféré, les sédiments.
- Les poissons devraient faire l'objet d'études concernant l'accumulation de métaux lourds dont le plomb".

De plus, la Direction générale de la nature des Services de protection de l'Environnement*, dans sa brochure intitulée "Mon lac" attire l'attention sur l'importance de protéger les marais ainsi que le littoral où se situent le plus souvent les herbiers et les frayères. Comme on le sait, ces milieux sont très riches du point de vue de la productivité biologique et sont exposés à des perturbations importantes par le passage d'embarcations motorisées tenant compte que généralement, ils se situent en eau peu profonde.

3.4 Impact sur la faune ailée et terrestre

Le Conseil ne dispose pas de référence exposant le problème des

* Maintenant la Direction de l'aménagement des lacs et cours d'eau du ministère de l'Environnement.

répercussions causées à la faune ailée et terrestre par suite de l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs.

Sans doute que le bruit constitue l'impact le plus certain puisqu'il éloigne les oiseaux et les animaux sauvages. Le non-respect de la quiétude des marais et des herbiers par le passage d'embarcations motorisées influe également sur l'équilibre de ces milieux. Finalement, les oiseaux piscivores et certains carnivores semi-aquatiques risquent la contamination par la bioaccumulation des toxiques dans les poissons et les macro-organismes aquatiques si le milieu est pollué.

3.5 Impact sur l'être humain

L'usage des embarcations motorisées sur les lacs habités peut avoir des impacts sur l'être humain en ce qui a trait aux aspects suivants:

- conflits d'utilisation;
- sécurité des personnes;
- nuisance à la baignade par la présence d'une fine couche d'huile sur les eaux du littoral;
- contrainte à la consommation du poisson;
- nuisance par le bruit.

3.5.1 Conflits d'utilisation

Certaines activités comme le ski nautique, lorsque non contrôlées, interfèrent et parfois même s'avèrent incompatibles avec d'autres formes d'activités récréatives plus calmes et plus lentes comme la voile, la pêche, la baignade. (FAPEL, 1978; Robillard, 1976).

Il est certain que plus un lac est petit, plus les conflits d'utilisation deviennent aigus.

C'est pour cette raison, entre autres, que certains gouvernements défendent l'usage des embarcations motorisées sur les lacs de petite superficie et limitent la vitesse de celles-ci sur les lacs de superficie moyenne.

3.5.2 Sécurité des personnes

Selon FAPEL (1978), "*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*".

Il n'est plus à démontrer qu'une embarcation motorisée qui circule trop près des rives peut mettre en danger la sécurité des baigneurs. Il en est de même si une embarcation motorisée passe à pleine vitesse près d'un canot ou d'un petit voilier.

3.5.3 Nuisance à la baignade

Muratori (1968) avance que "*le danger réel que présentent les hors-bord est que ces derniers polluent souvent l'eau relativement limpide réservée à la récréation*".

3.5.4 Contrainte à la consommation du poisson

Le document de l'EPA-BIA (Kaufman, 1974) concernant l'anal.

de la pollution provenant des moteurs hors-bord et les effets sur l'environnement signale qu'aucune altération au goût des poissons n'a été détectée lors de l'étude effectuée dans les étangs de Saline au Michigan.

En ce qui concerne l'accumulation de métaux lourds dans le poisson et tout particulièrement le plomb, le même document recommande que des études soient faites pour vérifier si un tel problème existe.

3.5.5 Nuisance par le bruit

FAPEL (1978) identifie les bruits excessifs comme source de pollution qui est loin d'être complètement enrayée, malgré certaines réductions importantes. On ajoute que l'aspiration même des usagers à un encadrement naturel calme et propice à la récréation continue d'être sérieusement mise à l'épreuve.

Le Sauteur (*in* Robillard, 1976) signale que:

"De toutes les formes de pollution qui envahissent la campagne, la pollution par le bruit est celle, qui par sa nature même, crée le plus de problèmes".

"... À la campagne les gens sont mal préparés psychologiquement à subir des bruits, car la plupart des vacanciers et des vilégiateurs cherchent encore la tranquillité".

Dans la brochure des Services de protection de l'Environnement* intitulée "Mon lac", l'auteur précise que la campagne

* Maintenant le ministère de l'Environnement.

devra s'imposer le silence si elle doit demeurer pour l'homme une oasis de repos. Il suggère de plus de ramener le silence à la campagne en fixant des zones et des heures pour tous les engins motorisés.

Campbell (1969) *in* ICOMIA* (année non précisée) rapporte que le niveau moyen sonore des bateaux à moteur est de 69 dB (A) à 25 mètres. De plus, ICOMIA ajoute que la "Society of Automotive Engineers" suggère que le niveau sonore du passage des bateaux à moteur ne devrait pas excéder 80 dB (A) à 15 mètres (norme J 34).

3.6 Conclusion

À la lumière de la documentation consultée sur les impacts possibles de l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs, le Conseil est d'opinion que ceux qui, raisonnablement, sont les plus susceptibles d'être retenus pour justifier un contrôle concernent:

- a) l'impact sur la faune et la végétation aquatique des zones profondes tels les herbiers, les marais, les frayères et d'une façon plus générale, la zone littorale des lacs. L'impact dont il est ici question est causé par le brassage du fond, la perturbation du milieu, le bruit et parfois la coupe de végétaux par les hélices;
- b) l'impact sur l'être humain en milieu de villégiature relative ment aux implications suivantes:
 - les conflits d'utilisation
 - la sécurité des personnes
 - la nuisance à la baignade dans les eaux du littoral
 - la nuisance par le bruit.

* ICOMIA : Association internationale des industries de la plaisance

Il est à remarquer que le Conseil, tenant compte des données et des opinions rapportées dans la littérature, ne retient pas pour le moment comme suffisamment concluant, les impacts sur le milieu hydrique (pollution de l'eau et des sédiments), sur les berges, sur la faune et la végétation aquatique hors des zones sensibles peu profondes, sur la faune ailée et terrestre ainsi que l'impact de la contamination du poisson. Il est toutefois conscient que pour des cas très particuliers, l'un ou l'autre de ces impacts pourraient s'avérer d'une certaine importance.

Au chapitre 5, le Conseil analyse les idées maîtresses issues des audiences publiques et précise selon les trois catégories de lacs, la portée de la présente opinion quant aux types d'impact qui justifieraient un contrôle.

CHAPITRE 4. LÉGISLATIONS EXISTANTES POUVANT ÊTRE
UTILISÉES POUR UN CONTRÔLE DES
EMBARCATIONS MOTORISÉES

4. LÉGISLATIONS EXISTANTES POUVANT ÊTRE UTILISÉES POUR UN CONTRÔLE DES EMBARCATIONS MOTORISÉES

En matière de contrôle des embarcations motorisées sur le territoire du Québec, on retrouve des législations fédérales, provinciales et municipales.

4.1 Législations fédérales

Au Canada, deux législations fédérales peuvent être utilisées pour contrôler l'usage des embarcations motorisées. Il s'agit de la Loi sur la marine marchande et du Code criminel.

4.1.1 Loi sur la marine marchande du Canada

C'est en vertu de règlements issus de la Loi sur la marine marchande du Canada que le gouvernement fédéral intervient dans le domaine des embarcations de plaisance.

En ce qui concerne la sécurité nautique, l'implication du fédéral s'appuie essentiellement sur les règlements relatifs aux petits bâtiments et aux abordages (Canada, 1978b).

Quant au contrôle de l'utilisation même d'embarcations motorisées sur les lacs et cours d'eau, le ministre des Transports du Canada peut, par le Règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux (Canada, 1972, 1976 et 1978a), interdire l'utilisation ou fixer une vitesse maximale de déplacement des embarcations motorisées. Il est à remarquer que ce règlement ne prévoit pas la possibilité de limiter la puissance des moteurs. Selon la procédure suivie par le fédéral, une demande conjointe de la municipalité concernée et de la province est requise pour l'utilisation de ce règlement. À ce jour, aucun lac du Québec n'est assujéti aux restrictions possibles de ce règlement.

Au Québec, le contrôle de la sécurité est exercé par la Garde côtière, région des Laurentides. En pratique, son action se limite aux grands cours d'eau tels le fleuve Saint-Laurent, le golfe Saint-Laurent et leurs principaux tributaires. Elle n'exerce donc pas de contrôle sur les lacs intérieurs sauf occasionnellement sur quelques grands lacs tels le lac Saint-Jean et le lac Memphrémagog.

Signalons que sur certains lacs, la Sûreté du Québec a commencé à patrouiller pour voir à l'observance des exigences fédérales en matière de sécurité nautique.

4.1.2 Code criminel

Certains articles du Code criminel peuvent être utilisés pour contrôler l'utilisation abusive d'une embarcation motorisée par toute personne.

Article 202 : *"Quiconque montre une insouciance déréglée ou téméraire à l'égard de la vie ou de la sécurité d'autrui".*

Article 240,
alinéa 1 : *"Quiconque, qui sur les eaux territoriales ou autres du Canada conduit ou utilise un bateau..., d'une manière susceptible de compromettre la sécurité de la navigation ou de la vie humaine..."*.

Article 240,
alinéa 3 : *"Est coupable d'infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité quiconque conduit ou utilise*

un bateau qui remorque une personne sur des skis nautiques, un aquaplane, un traîneau nautique ou autre objet durant la période commençant une heure après le coucher du soleil et se terminant au lever du soleil".

Ainsi, le législateur fédéral a déjà prévu et codifié les situations de danger à la sécurité des personnes en ce qui a trait à l'usage des embarcations motorisées tant sur les lacs que sur les cours d'eau.

4.2 Législations provinciales

Au Québec, quatre législations font référence au contrôle possible des embarcations motorisées. La Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur les parcs, la Loi sur la conservation de la faune ainsi que la Loi sur la sécurité dans les sports font état de leur préoccupation face aux embarcations motorisées.

4.2.1 Loi sur la qualité de l'environnement

Selon la Loi de la qualité de l'environnement (1972, c. 49) amendée en décembre 1978, le gouvernement peut, par règlement, prohiber ou contrôler l'usage des embarcations motorisées et contrôler les sources de contamination.

Article 31c : *"Prohiber, limiter et contrôler les sources de contamination de même que l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'environnement de toute catégorie de contaminants pour l'ensemble ou une partie du territoire du Québec".*

Article 46j : "Prescrire, relativement à toute embarcation à moteur, des normes sur l'échappement d'huile ou d'essence, sur l'élimination des déchets et sur les cabinets d'aisance".

Article 46k : "Prohiber ou limiter l'utilisation pour des fins de plaisance des rivières ou des lacs par des embarcations à moteur, afin de protéger la qualité de l'environnement".

Article 95a : "Prohiber ou limiter les bruits abusifs ou inutiles à l'intérieur ou l'extérieur de tout édifice".

Article 95b : "Déterminer les conditions et modalités d'utilisation de tout véhicule, moteur, pièce de machinerie, instrument ou d'équipement générateur de bruit".

On constate donc que le ministère de l'Environnement, en vertu de la Loi de la qualité de l'environnement, dispose d'un pouvoir important d'intervention qui lui permettrait, par règlement, de contrôler les embarcations motorisées sur tous les lacs du Québec, habités ou non.

4.2.2 Loi sur les parcs

À la section IV de la Loi sur les parcs (L.R.Q., chap. P-9), il est stipulé que:

"Le gouvernement peut adopter des règlements pour:

- e) *prohiber ou réglementer l'utilisation d'embarcations, d'aéronefs, de motoneiges ou de tout autre véhicule;...*"

Ainsi, le gouvernement provincial possède par cette loi, le pouvoir de réglementer l'utilisation des embarcations motorisées dans les parcs du Québec.

4.2.3 Loi sur la conservation de la faune

La Loi sur la conservation de la faune (L.R.Q., chap. C-61) prévoit à l'article 81.2 que:

"Le gouvernement peut, par règlement, établir des réserves fauniques, des zones d'aménagement et de conservation et des zones d'exploitation contrôlée et:

- d) *prohiber ou réglementer l'utilisation, à des fins récréatives, de véhicules, d'embarcations motorisées ou non, de moteurs hors-bord ou d'aéronefs, dans de telles zones ou réserves;"*

On constate donc que sur la partie des terres publiques reconnue réserves fauniques, ZAC et ZEC, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche possède déjà le pouvoir de contrôler l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs.

Il en est de même pour tout autre lac du Québec où le Ministère jugerait nécessaire d'établir une zone d'aménagement et de conservation. Toutefois, comme la création de ces zones sera certes limitée en nombre, ce pouvoir ne pourra servir à un contrôle sur l'ensemble des lacs publics hors des terres domaniales.

4.2.4 Loi sur la sécurité dans les sports

La Loi québécoise sur la sécurité dans les sports (Loi 78, déc. 1979) prévoit l'émission de permis pour l'organisation de régates et de courses d'embarcations motorisées sur tous les lacs du Québec.

En effet, l'article 45 de cette loi stipule que:

"La Régie peut, lorsqu'une disposition de la présente loi ou de ses règlements n'est pas respectée:

- 1° interdire la tenue d'une manifestation sportive;*
- 2° ordonner l'interruption d'une manifestation sportive;*
- 3° ..."*

De plus, au chapitre VII, sur la réglementation, l'article 55 prévoit que:

"La Régie peut, par règlement:

- 1° adopter des normes pour assurer la sécurité des participants et des spectateurs lors de la pratique d'un sport lorsqu'il n'existe pas de règlements de sécurité ..."*

En conséquence, toute manifestation sportive peut être réglementée et faire l'objet d'une autorisation de la Régie des sports. Il est toutefois important de signaler que ce contrôle ne vise que les aspects de la sécurité laissant ainsi de côté les considérations environnementales.

4.3 Législations municipales

Au niveau des municipalités, le Code municipal ou la Loi des cités et villes s'applique selon le cas.

4.3.1 Code municipal et Loi des cités et villes

Avant l'entrée en vigueur en 1979 de la Loi 39 modifiant le Code municipal, la Loi des cités et villes et d'autres dispositions législatives (Québec, 1979b), les municipalités avaient un certain pouvoir de réglementer l'usage des embarcations à moteur mais ne pouvaient en prohiber l'usage selon un jugement de la cour supérieure dans le cas Garry Beach vs la municipalité de Perkins (Chevalier, 1974). En pratique, peu de municipalités ont utilisé ce pouvoir de réglementation.

Depuis le 22 juin 1979, date de la sanction de cette loi, le pouvoir de prohibition a été accordé aux municipalités selon les modalités de l'article 37 qui se lit comme suit:

"Pour prohiber ou réglementer l'usage des embarcations à moteur ou d'une catégorie d'embarcations à moteur 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 personnes handicapées, ou qui est utilisé pour fins de récréation pour des enfants ou des organismes de jeunesse, ou autour duquel se trouvent des maisons de repos ou de villégiature. Cette prohibition ou cette réglementation peut être différente pour chaque lac visé par le présent paragraphe".

Il est à remarquer que les municipalités n'ont pas le pouvoir de prohibition et de réglementation dans le cas d'un lac dont le diamètre, dans sa plus grande étendue, excède cinq milles. Il en est de même pour tout lac non habité.

Signalons que certaines villes ont obtenu du gouvernement des pouvoirs de contrôle supplémentaires par rapport à ceux prévus par la Loi des cités et villes.

Ainsi, à titre d'exemple, l'article 503 de la Charte de la ville de Québec, stipule que:

"...Il est défendu à qui que ce soit, sauf aux propriétaires riverains, lesquels ne tombent sous l'effet de la présente loi, de se servir de canots, chaloupes ou autres embarcations, pour naviguer sur la rivière St-Charles, en amont de l'écluse de l'aqueduc de la cité; cependant le droit de se servir de canots, chaloupes ou autres embarcations tels que mentionné ci-dessus, ne comprend pas l'emploi de chaloupe à moteur dont la circulation est défendue sur le lac et sur la rivière St-Charles".

4.4 Conclusion

La revue des législations pouvant être utilisées pour un contrôle des embarcations motorisées a permis d'identifier les points d'intérêt et les lacunes de la législation existante.

Ainsi, la Loi sur la marine marchande du Canada et ses règlements, le Code criminel et la Loi québécoise sur la sécurité dans les sports couvrent adéquatement le sujet de la sécurité des personnes

sur l'eau. Sur cette question, à part la Loi sur la sécurité dans les sports trop récente pour être jugée, le point de faiblesse se situe au niveau de l'application des exigences de sécurité alors que les contrôles actuellement exercés sur les nappes d'eau ne touchent pratiquement pas les lacs intérieurs.

Quant à la possibilité de prohiber l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs ou d'en déterminer les conditions d'utilisation (puissance des moteurs, vitesse permise, etc.), il importe de distinguer les législations applicables aux lacs sur les terres domaniales de celles qui s'appliquent en territoire municipalisé.

En effet, sur cette partie importante des terres domaniales où l'État a prévu une vocation particulière (parcs, réserves fauniques, ZEC, ZAC), le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche dispose de la Loi sur les parcs et de la Loi sur la conservation de la faune pour fixer les règles d'utilisation d'embarcations motorisées sur les lacs situés à l'intérieur de ces zones protégées.

En territoire municipalisé, plusieurs lois s'appliquent ou peuvent s'appliquer pour prohiber ou réglementer l'usage des embarcations à moteur sur les lacs. Présentement, les pouvoirs les plus importants ont été confiés par l'État québécois aux municipalités en vertu du Code municipal et de la Loi des cités et villes.

Outre le règlement fédéral sur les restrictions à la conduite de bateaux qui n'est pas utilisé au Québec, la Loi sur la qualité de l'environnement comporte les éléments nécessaires pour prohiber ou réglementer l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs situés tant en régions municipalisées que sur les terres domaniales.

CHAPITRE 5. IDÉES MAÎTRESSES ISSUES DES AUDIENCES
PUBLIQUES ET POSITION DU CONSEIL

5. IDÉES MAÎTRESSES ISSUES DES AUDIENCES PUBLIQUES ET POSITION DU CONSEIL

Afin de faciliter l'analyse des nombreuses idées exprimées par les participants aux audiences publiques et par ceux qui lui ont adressé leurs commentaires, le Conseil a regroupé celles-ci selon les vingt et un thèmes suivants. L'ordre de présentation des thèmes ne correspond nullement à leur degré d'importance. Le Conseil a voulu traiter au début les thèmes qui, selon les opinions retenues, ont une influence sur l'analyse de thèmes subséquents.

- Pollution de l'eau
- Pollution ou nuisance par le bruit
- Permis de conduire
- Enregistrement des embarcations
- Prohibition de déverser déchets et eaux usées
- Lacs de petite, moyenne et grande superficie
- Délimitation des zones sensibles aux perturbations
- Prohibition des embarcations motorisées
- Limitation de la vitesse
- Limitation de la puissance des moteurs
- Zonage temporel
- Zonage spatial
- Lacs sur les terres domaniales
- Lacs servant de voie de communication
- Lacs servant de source d'approvisionnement en eau potable
- Régates et courses
- Hydravions
- Réglementation
- Référendum
- Responsabilité de l'application des exigences
- Accès aux lacs publics

Le présent chapitre expose pour chacun des thèmes, les principales suggestions reçues et présente la position du Conseil quant aux éléments à

retenir pour définir une proposition de politique de contrôle concernant l'utilisation d'embarcations motorisées sur les lacs du Québec.

5.1 Pollution de l'eau

Sous ce thème sont incluses non seulement la pollution de la ressource hydrique comme telle mais également la pollution des sédiments et des divers organismes vivant dans le milieu.

5.1.1 Principales opinions exprimées

Nombreux furent les intervenants qui considèrent que l'usage des moteurs à explosions internes pour propulser les embarcations contribue à polluer l'écosystème hydrique. Cette pollution serait causée par la perte de carburant s'échappant des moteurs en marche. Certaines personnes ajoutent que la cause la plus sérieuse de la pollution de l'eau est reliée aux pertes accidentelles de carburant lors du remplissage des réservoirs d'essence. La fine couche huileuse visible dans certaines zones littorales témoigne de ce problème des pertes de carburant, disent-ils. L'utilisation d'essence avec plomb inquiète également plusieurs personnes qui craignent que ce métal lourd toxique s'accumule dans la chaîne alimentaire et affecte la faune et la flore aquatique.

Pour les intervenants représentant les fabricants de moteurs et les commerces de vente de cet équipement, la pollution des eaux, qui pouvait être un facteur à considérer dans le passé, n'est plus un problème. En effet, disent-ils, l'industrie du moteur a résolu les lacunes de ses produits puisqu'aujourd'hui, les moteurs opèrent quasi sans perte de carburant et peuvent utiliser l'essence sans plomb.

5.1.2 Position du Conseil

Le Conseil reconnaît l'amélioration importante apportée par les fabricants au fonctionnement des moteurs lesquels sont de moins en moins une source de pollution des eaux. Il souhaite quand même que l'industrie continue à perfectionner l'efficacité des moteurs d'embarcations de façon à maîtriser davantage les pertes d'huile et d'essence rejetées par le conduit d'échappement des gaz.

En ce qui concerne la perte de carburant lors du remplissage des réservoirs des moteurs, le Conseil trouve justifiée l'opinion des gens qui considèrent cette opération comme une cause non négligeable de pollution des eaux. Les abords de marinas sont à cet égard révélateurs de ce type de problème par la présence de fines couches huileuses sur l'eau. Sur cette question, le Conseil croit davantage à l'utilisation des techniques d'éducation et d'information pour sensibiliser les utilisateurs d'embarcations motorisées aux impacts de ces déversements et ainsi les convaincre de prendre les précautions qui s'imposent pour éviter les pertes lors du remplissage du réservoir à carburant d'un moteur.

Le Conseil est donc d'opinion que la situation actuelle ne justifierait pas l'imposition de normes quant aux pertes de carburant en condition de navigation mais croit nécessaire qu'une campagne d'information et d'éducation soit lancée pour minimiser les pertes de carburant à l'occasion du plein d'essence.

De plus, le ministre de l'Environnement avec l'appui du ministre fédéral de l'Environnement devrait insister auprès des manufacturiers de moteurs afin qu'ils améliorent le système de remplissage des moteurs hors-bord en vue de minimiser

les pertes. Une relocalisation du tuyau de remplissage pourrait s'avérer une solution à ce problème.

5.2 Pollution ou nuisance par le bruit

Le bruit occasionné par un moteur peut, pour une même intensité, être perçu différemment aussi bien selon le lieu où ce bruit est entendu que selon les individus qui le perçoivent. C'est ainsi qu'un bruit tolérable en milieu urbain peut être perçu par plusieurs personnes comme une nuisance en milieu de villégiature alors que les gens recherchent davantage le calme et la tranquillité.

5.2.1 Principales opinions exprimées

Selon les témoignages entendus, deux positions se sont dégagées. Il y a ceux qui considèrent que le bruit causé par les moteurs d'embarcations motorisées est suffisamment incommodant pour en interdire l'usage sur les lacs de petite et de moyenne superficie. Cette opinion fut exprimée surtout par des propriétaires de chalet contigu à un lac et par des représentants d'associations de propriétaires de chalets. Peu de personnes ont invoqué le bruit des moteurs comme un problème à résoudre sur les lacs de grande superficie.

L'autre position fut celle des représentants de l'industrie des embarcations motorisées et des commerces de vente de ces équipements qui ont fait valoir les progrès accomplis par l'industrie pour insonoriser les moteurs de bateaux de plaisance. Ce problème, disent-ils, est sous contrôle et comme l'industrie continue à rechercher les moyens techniques pour abaisser davantage le niveau des bruits générés

par les moteurs en action, elle prétend qu'il n'est pas requis d'imposer des exigences plus sévères, surtout pas par réglementation.

Quelques personnes ont exprimé l'opinion que le bruit causé par une tondeuse à gazon ou une scie mécanique est plus incommode que celui produit par un moteur d'embarcation motorisée. D'autres ont signalé la nécessité d'une mise au point annuelle des moteurs pour minimiser ce problème.

5.2.2 Position du Conseil

Reconnaissant qu'en milieu de villégiature, les gens sont plus sensibles au bruit parce qu'ils souhaitent une ambiance tranquille, le Conseil estime que l'utilisation d'embarcations motorisées sur les lacs de petite et de moyenne superficie cause, malgré l'amélioration des moteurs, une nuisance sonore suffisamment importante aux riverains pour être considérée comme un impact négatif à retenir pour décider des actions à prendre pour la protection de l'environnement humain des lacs de ces catégories.

Sur un petit lac, les gens ont l'impression que l'embarcation sillonne toujours en face de chez eux. Quant au bruit occasionné par les moteurs sur les lacs de grande superficie, la nuisance est certes atténuée par le déplacement des embarcations. Tenant compte des bons résultats obtenus par les manufacturiers de moteurs en matière d'insonorisation, le Conseil ne juge pas essentielle, pour le moment, une intervention qui aurait pour effet d'imposer des normes d'émission de bruit plus sévères que celles acceptées au Canada.

En ce qui concerne le bruit occasionné par des moteurs dé-

fectueux, le Conseil n'estime pas nécessaire d'imposer une mise au point annuelle de tous les moteurs si l'on tient compte qu'en général, les propriétaires sont soucieux de maintenir leurs équipements en bon état d'opération.

5.3 Permis de conduire

À l'instar d'autres types de véhicules motorisés telles l'automobile, la motoneige, la motocyclette, l'utilisation d'une embarcation à moteur pourrait requérir la possession d'un permis attestant la compétence du détenteur à conduire un tel véhicule.

5.3.1 Principales opinions exprimées

La majorité des personnes qui s'est exprimée sur ce sujet mise davantage sur l'éducation des conducteurs, particulièrement en ce qui concerne les jeunes. La responsabilité des parents à l'égard de ceux-ci a maintes fois été signalée comme essentielle pour déterminer la maturité du comportement d'un jeune en vue de l'autoriser à se servir d'une embarcation motorisée.

Quelques personnes ont émis l'opinion que la sécurité sur l'eau exigeait une compétence reconnue légalement et qu'en conséquence, tout conducteur devrait détenir un permis de conduire obtenu suite à un examen approprié.

5.3.2 Position du Conseil

Si l'on tient compte qu'au Québec peu d'accidents découlent de l'utilisation des embarcations motorisées, il n'apparaît

pas justifié au Conseil de recommander l'obligation d'un permis de conduire pour l'utilisation d'un tel véhicule.

Le Conseil fait donc sienne l'opinion des personnes qui considèrent que l'information et l'éducation sont le mécanisme le plus valable pour développer le civisme, lequel inclut un comportement respectueux tant de la sécurité des personnes que de l'environnement.

5.4 Enregistrement des embarcations

L'enregistrement d'un véhicule peut être requis pour diverses fins. Disons, à titre d'exemple, que le ministre des Finances pourrait y voir une source possible de revenu. Dans le cas qui nous concerne, il importe que des motifs d'ordre environnemental viennent appuyer la nécessité de l'enregistrement des embarcations motorisées.

5.4.1 Principales opinions exprimées

Sur cette question, les audiences tenues par le Conseil n'ont pas permis de dégager la préférence des intervenants. Certaines personnes ont rappelé qu'en vertu des exigences fédérales, un propriétaire de bateau motorisé de plus de 16 pieds doit faire en sorte que celui-ci soit enregistré et muni d'une plaque minéralogique donnant le numéro du permis délivré. Ces personnes ne voient pas la nécessité d'assujettir les embarcations plus petites à cette obligation.

Au contraire, certains intervenants ont souligné l'importance de pouvoir identifier toutes les embarcations si des exigences doivent être respectées. En effet, disent-ils, comment pourra-t-on efficacement exercer un contrôle s'il est impossible d'identifier et de rapporter le bateau aux commandes d'un conducteur en infraction?

5.4.2 Position du Conseil

Tout en reconnaissant l'intérêt des arguments invoqués par ceux qui proposent l'identification visuelle (plaque minéralogique) d'une embarcation motorisée pour une surveillance plus facile des utilisateurs, le Conseil n'est pas convaincu que cette mesure apporterait des résultats suffisamment probants pour justifier l'imposition d'un enregistrement à tous les propriétaires d'embarcations motorisées.

En conséquence, le Conseil ne recommande pas, pour le moment, d'obliger les propriétaires d'embarcations motorisées à enregistrer leurs moteurs ni de munir leurs embarcations de plaques d'immatriculation autres que celles exigées par le gouvernement fédéral.

5.5 Prohibition de déverser les déchets et eaux usées

5.5.1 Principales opinions exprimées

Tous ceux qui se sont exprimés sur ce sujet furent unanimes à recommander l'interdiction de déverser tout déchet, y incluant les eaux usées en provenance d'une embarcation motorisée ou non.

La majorité favorisait l'option d'interdire ces déversements par un règlement provincial plutôt que municipal en invoquant le peu d'empressement des autorités locales à donner suite aux demandes des riverains des lacs.

5.5.2 Position du Conseil

Le Conseil est évidemment d'accord pour que soit prohibé le

déversement des déchets ainsi que des eaux usées non adéquatement traitées en provenance de toute embarcation munie d'une toilette.

Il reconnaît également l'intérêt de l'application de cette exigence à tous les lacs en même temps, par un règlement provincial.

Le Conseil est toutefois conscient que la prohibition du déversement des eaux usées non traitées exigera des installations de pompage et un système adéquat de disposition de ces liquides.

Il estime donc qu'un échéancier approprié devra être prévu afin que les propriétaires d'embarcations motorisées puissent se conformer à cette exigence suite à la disponibilité de ces équipements.

Le ministère de l'Environnement devra donc voir à exiger ces équipements sur les lacs où c'est nécessaire.

5.6 Lacs de petite, moyenne et grande superficie

Règle générale, plus la superficie d'un lac est faible, plus les problèmes reliés aux embarcations motorisées s'avèrent sérieux.

Par voie de conséquence, les exigences à envisager devraient être plus contraignantes pour les lacs de petite superficie que pour les autres de plus grande dimension.

Il est donc essentiel pour les fins d'utilisation d'embarcations motorisées de préciser ce qu'on entend par les expressions: lacs de petite, moyenne et grande superficie.

5.6.1 Principales opinions exprimées

Disons tout d'abord que la Fédération des associations pour la protection de l'environnement des lacs (FAPEL) avait déjà rendu publique avant les audiences publiques son opinion sur cette question. Elle suggérait les critères suivants:

- Lac de petite superficie : inférieure à 20 hectares
(50 acres)
- Lac de moyenne superficie : entre 20 et 80 hectares
- Lac de grande superficie : supérieure à 80 hectares
(200 acres)

De plus, le document produit par un comité du Conseil et intitulé: "*Contrôle des embarcations motorisées sur les lacs du Québec*" (Conseil consultatif de l'environnement, 1980) avait également été porté à l'attention du public avant les audiences. Ce document retenait les mêmes critères que ceux proposés par FAPEL relativement à la superficie des trois catégories de lacs.

C'est donc en bonne connaissance de ces propositions que certains intervenants ont présenté leurs opinions sur ce point de la plus haute importance.

Un grand nombre de participants n'ont pas jugé bon de commenter cette question laissant ainsi supposer qu'ils trouvaient acceptables ces limites.

Quelques personnes représentant l'intérêt de villégiateurs ont exprimé le voeu que les lacs inférieurs à 80 hectares soient considérés dans la catégorie de petits lacs. D'autres, plus nombreux, acceptaient la limite de 20 hectares pour

Les petits lacs à la condition que cette superficie soit celle navigable, c'est-à-dire excluant la surface de la zone littorale de 60 mètres à compter de la ligne des eaux.

À peu près tous les intervenants représentant les intérêts des manufacturiers de moteurs, des vendeurs d'embarcations motorisées et des amateurs de ski nautique, tout en reconnaissant le bien-fondé de certains contrôles sur les petits lacs, ont jugé injustifiée la prohibition des embarcations motorisées sur les lacs de superficie inférieure à 20 hectares.

La proposition de fixer à plus de 80 hectares la superficie des lacs de grande superficie n'a pas suscité la désapprobation des intervenants.

5.6.2 Position du Conseil

Suite aux audiences publiques, il est clair que la seule question en litige concerne la définition d'un lac de petite superficie. Il s'agit certes d'une question délicate à caractère plutôt subjectif mais qui peut être raisonnablement résolue en se référant à l'opinion des spécialistes en la matière. S'appuyant sur les opinions des organismes rapportées au tableau 1, en référence à la navigation de plaisance, le Conseil en vient à la conclusion qu'en cette matière, un lac de superficie inférieure à 8 hectares (20 acres) n'est pas propice à l'usage d'embarcations motorisées. En conséquence, ayant à l'esprit qu'il faudra appliquer des moyens de contrôle différents pour les lacs de 8 hectares et plus, le Conseil recommande d'établir à 8 hectares la limite de superficie séparant les lacs de petite et de moyenne dimension.

TABLEAU I

SUPERFICIES 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 Conservation Dept., 1966, pp. G-10, G-11		20 acres	20-40 acres
Louisiana Parks and Recreation Commission, (1966) p. 3.0.15		20 acres	40 acres
Michigan Dept. of Conservation (1967) p. 4		10 acres intense 20 acres modéré 40 acres extensif	20 acres 40 acres 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. on Nat. Ress., 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	

Tiré de Provencher et Thibault, (1976, in FAPEL, 1978)

Ainsi, le Conseil retient les critères suivants pour classer les lacs en regard des embarcations motorisées:

- Lac de petite superficie : inférieure à 8 hectares
(20 acres)
- Lac de moyenne superficie : entre 8 et 80 hectares
- Lac de grande superficie : supérieure à 80 hectares
(200 acres)

5.7 Délimitation des zones sensibles aux perturbations

Selon les spécialistes de la vie aquatique, toute nappe d'eau comprend des zones où la vie biologique est plus intense; conséquemment, ces étendues d'eau requièrent une attention particulière pour le maintien de l'équilibre écologique.

5.7.1 Principales opinions exprimées

Plusieurs intervenants ont exprimé l'avis que la zone littorale des lacs devrait être protégée puisque c'est dans cette zone d'eau, généralement peu profonde, que l'on retrouve l'habitat principal des organismes vivants tant les animaux que les plantes. La grande majorité de ces personnes considère raisonnable que soit établi un corridor d'une largeur de 60 mètres à compter de la ligne des eaux puisque c'est dans cette zone que se trouve la majorité des herbiers, des frayères et des marais.

Sans aller jusqu'à recommander de prohiber les embarcations motorisées dans la zone littorale des lacs de moyenne et grande superficie, les tenants de cette opinion ont proposé que la vitesse permise y soit limitée à un maximum de 8 km/h. Ainsi, disent-ils, non seulement protégera-t-on la vie bio-

logique contre les perturbations excessives mais aussi, une telle contrainte assurera plus de sécurité aux baigneurs qui, en grande majorité, utilisent cette zone peu profonde. De plus, cette exigence minimisera l'érosion des rives sous l'effet des vagues que causent les moteurs passant près du rivage à haute vitesse.

Comme des zones sensibles peuvent se retrouver hors de la zone littorale, des intervenants ont exprimé le vœu qu'un mécanisme prévoie leur protection cas par cas.

Croyant que les embarcations motorisées ne causent aucun problème, quelques personnes ont exprimé l'opinion qu'aucune contrainte n'était nécessaire.

5.7.2 Position du Conseil

L'argumentation présentée par ceux qui suggèrent de limiter la vitesse dans la zone littorale de 60 mètres à compter de la ligne des eaux d'un lac rencontre les vues du Conseil.

En effet, la protection de cette zone écologiquement sensible aux perturbations constitue la meilleure garantie de la protection de toute la vie aquatique d'un lac qui a besoin de cet habitat pour se nourrir, procréer et se protéger contre la prédation.

Le Conseil est également d'accord pour que certaines autres zones sensibles d'un lac, si nécessaire, fassent l'objet d'une protection suite à une analyse justificative, cas par cas.

5.8 Prohibition des embarcations motorisées

Plusieurs raisons peuvent être invoquées pour justifier la prohibition des embarcations motorisées sur un lac. Il peut s'agir d'une exigence basée en tout ou en partie sur des mesures adéquates de sécurité, un désir de favoriser les embarcations plus lentes, des considérations d'impact environnemental.

5.8.1 Principales opinions exprimées

Une bonne majorité des personnes ayant exprimé leur opinion sur ce sujet est favorable à une prohibition des embarcations motorisées sur les lacs d'une superficie inférieure à 20 hectares. Pour les autres personnes ne partageant pas ce point de vue, il n'est pas démontré, disent-ils, que les embarcations motorisées, même sur les petits lacs, causent suffisamment d'impacts environnementaux pour justifier une solution aussi radicale. Pour ces derniers, d'autres types de contrôle peuvent être utilisés telle la limite de vitesse ou la limite à la puissance des moteurs.

En ce qui concerne les lacs d'une superficie supérieure à 20 hectares, les positions prépondérantes des intervenants se résument comme suit:

Certaines personnes considèrent que la volonté des citoyens riverains d'un lac exprimée par référendum, devrait permettre de décréter la prohibition des embarcations motorisées. Par contre, un plus grand nombre d'intervenants sont opposés à la prohibition sur les lacs de moyenne et grande superficie et favorables à des mesures de contrôle moins absolues.

5.8.2 Position du Conseil

Le jugement que le Conseil doit porter sur cette question fondamentale ne peut reposer que sur une notion précise de ce qu'il faut entendre par un lac de petite, de moyenne et de grande superficie. En référence à la section 5.6, le lecteur aura noté que les valeurs suivantes furent retenues:

- Lac de petite superficie : inférieure à 8 hectares
(20 acres)
- Lac de moyenne superficie : entre 8 et 80 hectares
- Lac de grande superficie : supérieure à 80 hectares
(200 acres).

S'appuyant sur ces définitions, le Conseil considère justifiée la requête des intervenants qui réclame la prohibition des embarcations motorisées mues par des moteurs à combustion interne (exclusion des moteurs électriques) sur les lacs de villégiature de petite superficie. L'impact environnemental associé au problème du bruit est celui qui, parce qu'il se produit en milieu très restreint, cause la nuisance la plus sérieuse aux villégiateurs des lacs de moins de 8 hectares. Si l'on y ajoute les problèmes relatifs aux conflits d'utilisation, à la sécurité des personnes et à la nuisance à la baignade qui sont plus aigus sur des petits lacs et qui ne peuvent être ignorés, il apparaît important au Conseil de donner suite à la requête de prohibition générale qui correspond d'ailleurs au voeu exprimé par une forte proportion des personnes qui sont intervenues sur cette question. Il faudrait toutefois prévoir certains délais d'application de la réglementation à cet effet afin de permettre aux propriétaires d'embarcations motorisées de s'en départir sur une période de temps suffisante.

Pour ce qui concerne les lacs d'une superficie supérieure à 8 hectares, le Conseil croit nécessaire de nuancer son jugement.

Ainsi, en ce qui a trait aux lacs de superficie moyenne (entre 8 et 80 hectares), le Conseil est d'opinion que, règle générale, les impacts causés par les embarcations motorisées ne sont pas aigus au point de justifier facilement leur prohibition et qu'il ne faudrait pas oublier que d'autres mesures efficaces peuvent être appliquées pour contrôler certaines pratiques génératrices d'impacts inacceptables. Dans le cas de ces lacs, la volonté des riverains d'aller jusqu'à la prohibition devrait certes être très sérieusement considérée mais en tenant toutefois compte que la vocation des lacs de propriété publique ne devrait pas découler du seul désir des riverains d'une nappe d'eau appartenant à la collectivité québécoise.

Quant aux lacs d'une superficie supérieure à 80 hectares, le Conseil est d'accord avec la quasi totalité de ceux qui se sont prononcés sur le sujet pour reconnaître qu'une telle mesure, soit la prohibition, n'est pas normalement justifiée.

Tenant compte que certains lacs d'une superficie supérieure à 8 hectares sont déjà assujettis à une prohibition d'embarcations motorisées par un règlement municipal, le Conseil est d'opinion que cette prohibition devrait demeurer en vigueur jusqu'à ce qu'une décision différente de la municipalité concernée soit prise, suite à une consultation publique.

5.9 Limitation de la vitesse

Sur les lacs où l'utilisation d'embarcations motorisées est permise, divers moyens peuvent être appliqués pour minimiser les impacts susceptibles de nuire à l'environnement et aux humains. L'imposition d'une limite de vitesse en est un.

5.9.1 Principales opinions exprimées

À l'exception de quelques personnes visant davantage la prohibition, à peu près tous les intervenants reconnaissent le bien-fondé de limiter à 8 km/h la vitesse maximale des embarcations motorisées dans la zone littorale de 60 mètres autour des lacs de moyenne et de grande superficie (incluant la zone littorale des îles). Cette vitesse correspond à un déplacement ne soulevant pratiquement pas de vagues.

Si personne n'a proposé une limite de vitesse sur la partie centrale des lacs de grande superficie, il n'en est pas de même pour les lacs de moyenne superficie. Pour éviter les conflits d'utilisation et assurer la sécurité sur l'eau, plusieurs intervenants ont suggéré d'imposer aux embarcations motorisées une vitesse maximale de 8 km/h sur la totalité de la surface du lac. Plusieurs personnes dont les adeptes du ski nautique se sont opposées à une telle restriction qui aurait comme effet de leur empêcher la pratique de leur sport favori sur ces lacs. Elles ont allégué que les lacs de superficie moyenne présentent des conditions supérieures aux grands lacs pour l'exercice de ce sport.

Sur cette question d'une vitesse maximale, il fut signalé par plusieurs la difficulté sinon l'impossibilité de voir à l'application d'une telle exigence, préférant davantage, si requis, un contrôle basé sur la puissance des moteurs.

5.9.2 Position du Conseil

Pour les raisons invoquées à la section 5.7 relativement aux zones sensibles d'un lac, le Conseil est d'accord sur la nécessité d'imposer aux embarcations motorisées une vitesse maximale de 8 km/h dans les limites de la zone littorale de 60 mètres des lacs de superficie moyenne et grande, à compter de la ligne des eaux. Cette position vaut également pour la zone littorale de 60 mètres autour des îles.

Comme la grande majorité des gens, il ne voit pas le besoin de limiter la vitesse hors de la zone littorale des lacs de plus de 80 hectares.

En ce qui regarde les lacs de moyenne superficie (entre 8 et 80 hectares), le Conseil en vient à la conclusion qu'il ne serait pas sage d'imposer à la totalité de ces lacs une limite de vitesse, parce que dans la situation présente de plusieurs régions du Québec, une telle restriction serait excessive ou inappropriée.

De plus, comme le Conseil considère légitime la pratique du ski nautique, il ne faudrait pas, par une mesure indirecte basée sur la vitesse, fermer la porte à ce sport en le reléguant aux seuls lacs de grande superficie, lesquels sont d'ailleurs quasi absents de certaines régions.

Le Conseil est d'opinion que l'imposition d'une faible vitesse maximale aux embarcations motorisées dans la partie centrale d'un lac de superficie moyenne (entre 8 et 80 hectares) peut s'avérer à l'occasion une solution d'un certain intérêt et il est d'avis que cette mesure devrait être possible, cas par cas, à la demande des citoyens concernés.

5.10 Limitation de la puissance des moteurs

Un des moyens possibles pour minimiser les conflits d'utilisation et de rendre un lac plus sécuritaire, c'est de fixer la puissance maximale des moteurs à utiliser.

5.10.1 Principales opinions exprimées

Pour les lacs de petite superficie alors que la majorité des intervenants souhaite la prohibition, quelques personnes opposées à l'interdiction suggèrent de limiter la puissance des moteurs.

En ce qui a trait aux lacs de superficie moyenne, quelques personnes souhaiteraient une interdiction des embarcations motorisées mais un plus grand nombre de personnes sont d'avis que, si nécessaire, une limite à la puissance des moteurs serait une solution.

Tout comme pour la limite de vitesse, peu d'intervenants estiment nécessaire un contrôle de la puissance des moteurs sur les lacs de grande superficie.

5.10.2 Position du Conseil

En ce qui concerne les lacs de petite superficie (inférieure à 8 hectares), le Conseil a déjà pris position en faveur de la prohibition totale de l'utilisation des embarcations motorisées.

Il se dit d'accord avec l'opinion de ceux qui ne voient pas le besoin d'utiliser la limitation de la puissance des moteurs sur les lacs de grande superficie, c'est-à-dire, supérieure à 80 hectares.

Pour les lacs de superficie moyenne (entre 8 et 80 hectares), le Conseil estime que l'imposition d'une limite à la puissance des moteurs d'embarcations peut s'avérer une solution intéressante et que cette mesure devrait être possible, cas par cas, à la requête des citoyens.

5.11 Zonage temporel

Pour éviter les conflits d'utilisation, les autorités ont la possibilité de déterminer les heures de la journée où certaines activités reliées aux embarcations motorisées peuvent s'exercer.

5.11.1 Principales opinions exprimées

Sur la question du zonage temporel, peu de participants ont indiqué leur intérêt pour cette mesure.

Plusieurs personnes ont signalé que l'interférence entre le ski nautique et la voile était généralement minimum parce que, lorsque les conditions de vent sont favorables à la voile, elles sont défavorables au ski nautique et vice versa.

5.11.2 Position du Conseil

Le zonage temporel s'étant avéré utile dans certains États américains, il vaudrait mieux prévoir cette possibilité même si elle n'a pas retenu l'attention des intervenants aux audiences publiques. L'utilisation de ce moyen de contrôle s'évaluerait, cas par cas, à la demande des riverains.

5.12 Zonage spatial

Tout comme le zonage temporel, le zonage de la superficie d'un lac

a comme objectif de contrôler les conflits d'utilisation en attribuant à certaines activités des secteurs précis où celles-ci doivent s'exercer.

5.12.1 Principales opinions exprimées

À l'exception de quelques intervenants qui pensent que cette mesure pourrait être utile sur les lacs de grande superficie, très peu de citoyens considèrent cette possibilité suffisamment intéressante pour être retenue.

5.12.2 Position du Conseil

Le Conseil reconnaît que, tout en étant théoriquement possible, le zonage spatial pour délimiter des endroits où s'exerceraient certains sports nautiques ne s'avère pas une option très intéressante.

Nonobstant ce jugement, comme il est possible que pour un lac donné les riverains soient désireux d'avoir recours au zonage spatial, il serait bon de prévoir, cas par cas, ce type de zonage, à la demande des riverains.

5.13 Lacs sur les terres domaniales

Il s'agit des lacs situés sur toutes les terres publiques lesquelles sont sous la surveillance de différents ministères dépendant de la vocation que le gouvernement du Québec leur a attribuée.

5.13.1 Principales opinions exprimées

Peu d'intervenants ont émis des opinions à propos des lacs situés sur les terres domaniales.

Il est certes normal que les gens s'intéressent davantage aux lacs de villégiature qu'aux lacs où celle-ci est absente. Quelques personnes dont des représentants de zones d'exploitation contrôlée ont fait valoir que déjà certaines ZEC limitaient à 10 forces la puissance des moteurs sur leur territoire, à l'exception des lacs de grande superficie où un moteur plus puissant est permis.

Les conflits d'utilisation et l'impact environnemental étant faibles sur ces lacs, les intervenants n'ont pas vu la nécessité d'intervenir autrement que par le moyen des législations existantes, qui sont déjà à la disposition des ministères gestionnaires des diverses catégories de terres domaniales tels les parcs, les réserves fauniques, les ZEC.

5.13.2 Position du Conseil

Sans ignorer les perturbations possibles des zones écologiquement sensibles des lacs situés en territoire domaniale, le Conseil est d'accord que des mesures générales conçues d'abord pour résoudre les problèmes en milieu de villégiature seraient peu justifiables dans les conditions actuelles d'utilisation de ces lacs. Toutefois, il trouve sage l'idée de voir à minimiser les impacts en établissant une puissance maximale aux moteurs pouvant être utilisés sur ces lacs.

Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche a déjà les pouvoirs de prohiber l'usage des embarcations motorisées ou d'en définir les conditions d'utilisation dans les parcs, les réserves fauniques et les zones d'exploitation contrôlée. Il en est de même pour le ministère de l'Environnement dans les réserves écologiques. Pour les lacs situés sur la par-

tie restante des terres publiques, le ministère de l'Environnement et celui de l'Énergie et des Ressources devraient s'entendre pour établir une ligne d'action satisfaisante aux deux ministères.

En conséquence, le Conseil est d'opinion que ceux-ci devraient s'inspirer du présent document et préciser leur politique de contrôle relatif à l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs sous leur responsabilité, en ayant soin de consulter la population.

5.14 Lacs servant de voie de communication

Plusieurs lacs au Québec sont des élargissements de cours d'eau et font de fait partie d'une voie d'eau navigable. La question qui se pose est de savoir si ces lacs doivent être considérés au même titre que les lacs isolés.

5.14.1 Principale opinion exprimée

La majorité des intervenants sur ce sujet signale que les voies navigables aux embarcations à moteur ne doivent pas être interrompues par une clause de prohibition sur les lacs de petite superficie. En conséquence, ils estiment qu'au maximum, les embarcations motorisées pourraient être contraintes à respecter une limite de vitesse de l'ordre de 8 km/h sur ces lacs.

5.14.2 Position du Conseil

Le Conseil est d'accord avec ce jugement et propose que la seule restriction à prévoir pour les petits lacs de villé-

giature (superficie inférieure à 8 hectares) faisant partie d'une voie de communication devrait être une limite maximale de 8 km/h pour les embarcations motorisées y circulant.

5.15 Lacs servant de source d'approvisionnement en eau potable

Un lac peut servir d'approvisionnement en eau potable au moyen d'un réseau d'aqueduc communautaire ou sur la base de prises d'eau individuelles pour chaque résidence.

5.15.1 Principales opinions exprimées

Les villégiateurs qui individuellement puisent leur eau potable directement dans un lac sans désinfection voudraient la protection maximale de la qualité des eaux et proposent l'interdiction des embarcations motorisées sur ces lacs.

Pour ceux qui sont concernés par une prise d'eau municipale ou communautaire, certains voudraient la prohibition totale des embarcations alors que d'autres, tenant compte de la superficie d'un lac, seraient satisfaits d'une prohibition partielle dans la zone d'influence de la prise d'eau.

Il y a finalement l'opinion des individus qui ne croient pas à la pollution des eaux par les embarcations motorisées et qui s'opposent à toute restriction.

5.15.2 Position du Conseil

Pour le Conseil, toute prise d'eau municipale ou communautaire, même si l'eau est d'abord désinfectée avant livraison

au consommateur, devrait faire l'objet d'une protection particulière dans un rayon suffisant pour maintenir la bonne qualité de l'eau puisée. Le Conseil est donc favorable à interdire la circulation des embarcations motorisées dans une telle zone.

En ce qui concerne les prises d'eau individuelles par les riverains, le problème est plus complexe. À notre connaissance, aucun État ne garantit à ses citoyens que des eaux de surface seront protégées au point que celles-ci pourront être consommées sans désinfection. Si tel était le cas, il est probable que même les habitations riveraines auxquelles sont associées diverses pollutions d'un lac seraient interdites.

Le Conseil reconnaît toutefois que, si un lac sert déjà à l'alimentation humaine par des prises d'eau individuelles, il faudrait voir à minimiser ou éliminer toutes les sources de pollution, incluant celle occasionnée par les embarcations motorisées, si nécessaire.

Selon le Conseil, il importe d'analyser cette question, cas par cas, à la lumière de l'ensemble des problèmes de pollution d'un lac et non pas seulement en relation avec le seul usage d'embarcations motorisées.

5.16 Régates et courses

Sous ce thème sont considérées non seulement les régates et les courses d'embarcations motorisées mais aussi les compétitions ou courses sur glace par des véhicules motorisés telles motoneiges, bicyclettes, autos, etc.

5.16.1 Principales opinions exprimées

Deux aspects relatifs aux courses et régates d'embarcations

motorisées ont été signalés lors des audiences publiques par ceux qui ont déjà subi l'expérience d'une compétition sur un lac.

Il y a d'abord la monopolisation d'une partie importante de la superficie au détriment des autres utilisateurs d'un lac. L'autre point important concerne la nuisance par le bruit que doivent endurer sur de longues périodes de temps, les villégiateurs riverains.

Quant aux compétitions ou courses sur la surface glacée des lacs en hiver, les intervenants ont signalé la négligence des participants et des spectateurs qui abandonnent des déchets de toute sorte sur la glace, sans oublier la vidange ou la perte de carburant huileux lors de l'entretien des moteurs des véhicules utilisés.

La grande majorité des personnes qui s'est exprimée sur cette question voudrait que les organisateurs de ces compétitions estivales et hivernales soient tenus d'obtenir une autorisation après un référendum auprès des riverains. Certains ont préconisé une autorisation provinciale, d'autres, une double autorisation municipale et provinciale.

5.16.2 Position du Conseil

Pour le Conseil, il est certain que des compétitions d'embarcations motorisées causent des inconvénients parfois très sérieux aux riverains et, dans certains cas, à l'environnement. Il est donc d'accord avec ceux qui préconisent un contrôle par l'émission d'une autorisation. L'intérêt d'un organisateur de compétitions doit être évalué en rapport avec celui des riverains qui ont aussi droit à l'usage d'un lac et au respect d'une certaine quiétude des lieux.

Quant aux compétitions de véhicules motorisés sur glace, il apparaît également sage au Conseil d'obliger tout organisateur à obtenir une autorisation pour assurer le respect de la qualité de l'environnement, particulièrement en ce qui a trait aux déchets et aux huiles usées. Dans certains cas, le problème du bruit doit aussi être considéré.

Le mécanisme du référendum des seuls riverains pour que soit accordée ou non une autorisation n'est pas retenu par le Conseil. Il préfère le mécanisme plus complexe mais plus souple d'une double autorisation municipale et provinciale (ministère de l'Environnement) après consultation de la population locale.

Cette procédure assurerait une prise en compte adéquate des considérations écologiques et environnementales avant toute décision à ce propos. Pour le Conseil, il est évident qu'il faudrait se montrer très prudent envers une demande sur un lac de petite superficie puisque tout impact s'y avère plus important que sur un autre de superficie plus grande.

5.17 Hydravions

5.17.1 Principales opinions exprimées

Les intervenants sur l'utilisation de certains lacs de villégiature par des hydravions ont fait valoir les problèmes que cette pratique comporte. La question du bruit est certainement celle qui semble le plus irriter les riverains. Le problème de la sécurité sur l'eau lors des départs et des arrivées de ces appareils fut également invoqué comme une source de soucis pour les résidents, vu la vitesse des déplacements. Plusieurs personnes ont ainsi souhaité que les hydravions soient prohibés des lacs de villégiature.

5.17.2 Position du Conseil

À part des cas d'exception (supportés par une étude d'impact) sur les lacs de villégiature de grande superficie, le Conseil reconnaît le bien-fondé d'interdire les bases commerciales d'hydravions sur les lacs de villégiature.

Pour ce qui concerne l'usage d'un lac par un particulier, propriétaire d'un hydravion où il n'y a pas une base commerciale, la prohibition devrait être envisagée seulement à l'occasion d'un référendum pour interdire l'utilisation des embarcations motorisées.

5.18 Réglementation

Les audiences publiques ont mis en évidence la préoccupation des citoyens quant au niveau d'autorité où devrait s'exercer le pouvoir de réglementer l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs.

5.18.1 Principales opinions exprimées

À part quelques personnes favorisant le *statu quo*, c'est-à-dire le pouvoir réglementaire total au niveau des municipalités, la grande majorité des intervenants estime que le gouvernement du Québec doit s'impliquer dans la protection des lacs de propriété publique en établissant par réglementation les normes et exigences minimales relatives à l'utilisation des embarcations motorisées.

Certaines personnes voudraient que le gouvernement du Québec assume l'entier pouvoir alors qu'un grand nombre reconnaît des responsabilités aux deux ordres de gouvernement. Ainsi, disent-ils, les exigences applicables uniformément

à l'ensemble des lacs devraient être promulguées par le ministère de l'Environnement alors que les exigences particulières à chaque lac devraient demeurer sous la responsabilité municipale.

Suite aux expériences vécues, de nombreux intervenants suggèrent que les pouvoirs soient davantage concentrés au niveau du gouvernement provincial, vu le peu de considération qu'obtiennent les demandes des associations de riverains de lacs auprès des conseils municipaux.

5.18.2 Position du Conseil

Exception faite des pouvoirs du gouvernement fédéral, les pouvoirs de prohibition et de réglementation en matière de contrôle des embarcations motorisées sur les lacs appartiennent présentement aux autorités municipales par délégation du gouvernement du Québec.

En tant que gardien de la ressource collective que constituent les lacs de propriété publique, le Conseil est d'avis que le gouvernement du Québec ne doit pas se dégager de toutes ses responsabilités en cette matière.

Le Conseil est d'accord avec ceux qui préconisent que le ministère de l'Environnement du Québec réglemente les aspects pouvant s'appliquer indistinctement à tous les lacs d'une même catégorie et que les exigences particulières à chaque lac relèvent de la compétence des municipalités.

Le Conseil ne peut considérer l'argument du peu de réceptivité des conseils municipaux aux demandes des citoyens. Si l'on reconnaît aux conseils municipaux le droit de se

prononcer sur les intérêts de l'ensemble des citoyens qu'ils représentent, il importe de respecter leurs décisions. Autrement, il faudrait songer à leur retirer ce pouvoir réglementaire, ce que le Conseil ne souhaite pas puisqu'il juge essentiel l'implication municipale sur les questions particulières de contrôle correspondant au besoin spécifique de chaque lac.

5.19 Référendum

5.19.1 Principales opinions exprimées

Plusieurs participants ont exprimé l'opinion qu'il appartenait aux résidents riverains d'un lac de décider par référendum de prohiber l'utilisation des embarcations motorisées.

Cette décision des riverains, disent-ils, devrait être exécutoire dans le sens qu'elle obligerait l'autorité responsable à décréter la prohibition. Pour plusieurs intervenants, il appartient à la municipalité de donner suite au référendum alors que pour d'autres, la responsabilité relève du gouvernement provincial.

Quelques citoyens n'ont pas jugé adéquat le processus référendaire et ont suggéré qu'il était de la responsabilité du gouvernement provincial de décider, suite à une enquête, si une prohibition des embarcations motorisées est nécessaire.

5.19.2 Position du Conseil

Parce que les lacs publics sont la propriété de la collectivité québécoise, il ne devrait pas appartenir aux seuls riverains d'un lac de décider d'exclure totalement l'usage des embarcations motorisées.

Même si le Conseil reconnaît que les propriétaires riverains ont des intérêts majeurs sur un lac et qu'en conséquence, leur volonté devrait être prise en sérieuse considération, une décision aussi importante doit appartenir aux représentants de l'intérêt public, c'est-à-dire, au gouvernement du Québec et aux corporations municipales.

Le Conseil signale qu'il est favorable, par un règlement provincial, à la prohibition des embarcations motorisées sur tous les lacs de superficie inférieure à 8 hectares situés en territoire municipalisé, à l'exception de ceux faisant partie d'une voie de communication. Il rappelle également son désaccord concernant la prohibition des embarcations motorisées sur les lacs d'une superficie supérieure à 80 hectares.

Il reste donc la catégorie des lacs dont la superficie varie entre 8 et 80 hectares. Pour certains de ces lacs, le Conseil estime que la prohibition des embarcations motorisées peut s'avérer nécessaire. La décision de prohiber devrait continuer de relever de l'autorité municipale mais selon une procédure plus contraignante que celle présentement en vigueur. La procédure proposée assurerait aux riverains une meilleure prise en considération de leur requête de prohibition conformément aux étapes suivantes:

- 1) requête d'un nombre suffisant de propriétaires et de locataires riverains adressée à la corporation municipale;
- 2) obligation pour la corporation municipale de préparer un projet de règlement de prohibition;
- 3) obligation pour la corporation municipale de tenir une consultation publique sur le projet de règlement selon les modalités des articles 124 à 129 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (Québec, 1979b) (voir Annexe "A");

- 4) vote du conseil municipal sur le projet de règlement;
- 5) Si ce vote est positif:
 - a) le règlement entre en vigueur selon la Loi;
 - b) une majorité absolue des membres du conseil municipal serait requise pour abroger le règlement après une consultation publique préalable.
- Si ce vote est négatif: un délai de deux ans devrait être prévu avant la présentation d'une nouvelle requête de prohibition par les riverains.

Dans les cas où plus d'une municipalité est impliquée, le règlement ne pourrait entrer en vigueur sans l'accord de toutes les municipalités concernées. À défaut d'un tel accord, le cas serait référé à la municipalité régionale de comté* concernée qui prendrait la décision de prohiber ou non l'utilisation des embarcations motorisées sur ledit lac. Cette décision devrait lier les municipalités concernées.

5.20 Responsabilité de l'application des exigences

Lors des audiences publiques, les citoyens se sont intéressés à identifier l'organisme qui, à leur avis, serait le mieux en mesure de voir au respect des exigences affectant l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs du Québec.

5.20.1 Principales opinions exprimées

En ce qui concerne les exigences à décréter par le gouvernement du Québec, de nombreux participants aux audiences publi-

* Municipalité dont la création est prévue par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

ques se sont dits d'avis que les municipalités ne seraient pas en mesure de les faire appliquer par manque de ressources, à l'exception de celles disposant d'un corps de police.

Le même jugement fut porté à l'égard de l'application d'un règlement municipal et plusieurs personnes ont suggéré que les autorités municipales confient cette responsabilité à la Sûreté du Québec.

D'autres suggestions furent présentées quant à l'organisme qui devrait assumer les responsabilités de voir à l'application des exigences. Parmi ces suggestions, mentionnons les agents de conservation du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, les inspecteurs du ministère de l'Environnement, les municipalités régionales de comté.

Dans l'ensemble, la grande majorité des intervenants a opté pour un contrôle par les ministères gestionnaires sur le territoire domanial et par la Sûreté du Québec en territoire municipalisé.

5.20.2 Position du Conseil

En principe, tout organisme qui impose des normes ou des exigences devrait assumer les responsabilités et les charges inhérentes à leur application.

Ainsi, les exigences provinciales en territoire municipalisé devraient être appliquées par un organisme du gouvernement du Québec, de préférence la Sûreté du Québec, ou lorsque possible, confiées, moyennant compensation, aux municipalités.

Il en est de même pour l'application d'un règlement municipal qui pourrait, moyennant compensation, être confiée par la municipalité à la Sûreté du Québec.

Sur le territoire domanial, il appartiendrait aux ministères responsables de voir eux-mêmes au respect de leurs exigences en matière de contrôle des embarcations motorisées sur les lacs ou de confier cette responsabilité à des organismes reconnus comme les ZEC et les pourvoyeurs.

5.21 Accès aux lacs publics

À l'occasion des audiences publiques, plusieurs personnes ont exprimé leur avis relativement à l'accès des lacs par le grand public.

5.21.1 Principales opinions exprimées

Si la grande majorité des intervenants a reconnu au grand public le droit d'accès aux lacs de propriété publique lorsqu'il s'agit d'activités nautiques n'impliquant pas l'usage de moteurs, il n'en est pas de même pour celles nécessitant l'utilisation d'embarcations motorisées.

Pour plusieurs personnes, l'accès public aux embarcations motorisées peut causer des problèmes d'impact environnemental et de sur-utilisation comportant un danger pour la conservation des lacs et la sécurité des personnes. Certains se sont donc opposés à l'accès du grand public alors que d'autres ont jugé qu'il faudrait le limiter.

Convaincu que les lacs appartenant à la collectivité doivent être ouverts au grand public, quelques intervenants ont exprimé l'opinion que ce qui est permis aux résidents riverains d'un lac doit également l'être pour tout citoyen.

5.21.2 Position du Conseil

Reconnaissant le droit du public à bénéficier d'un bien collec-

tif conformément aux exigences en vigueur, le Conseil est d'opinion que tout citoyen québécois a droit à l'usage d'un lac public dans la mesure où il respecte les contraintes ou les défenses prévues aux lois et aux règlements s'y appliquant.

En conséquence, le Conseil est d'avis que les autorités provinciales et municipales devraient prévoir et aménager, lorsque nécessaire, des accès aux lacs de propriété publique afin de faciliter ce droit du grand public à jouir de cette ressource qui lui appartient.

CHAPITRE 6. MESURES DE CONTRÔLE RETENUES,
PARTAGE DES RESPONSABILITÉS
ET BESOIN LÉGISLATIF

6. MESURES DE CONTRÔLE RETENUES, PARTAGE DES RESPONSABILITÉS ET BESOIN LÉGISLATIF

En vertu de la constitution canadienne, les gouvernements fédéral et provinciaux ont des pouvoirs d'intervention pour contrôler l'usage des embarcations motorisées sur les lacs.

Le gouvernement du Canada s'implique surtout dans le domaine de la sécurité nautique alors que le gouvernement du Québec dirige davantage ses actions au niveau de la protection des ressources du milieu hydrique.

Rappelons qu'au Québec, en vertu d'une délégation des pouvoirs de la Province, les municipalités détiennent présentement l'autorité de prohiber et de réglementer l'utilisation des embarcations motorisées sur la grande majorité des lacs habités de leur territoire.

6.1 Sécurité nautique

Il existe sous l'autorité du gouvernement fédéral des règlements couvrant les aspects essentiels de la sécurité sur l'eau.

C'est ainsi que les normes de construction des embarcations et les exigences concernant les équipements requis à bord de celles-ci sont prévues par le règlement sur les petits bâtiments.

Quant au règlement sur les abordages, il définit les exigences de la conduite sécuritaire sur l'eau en précisant les règles de barre et de route.

Toujours en matière de sécurité, le gouvernement fédéral a prévu au Code criminel, la possibilité pour les citoyens d'intervenir lorsqu'il y a conduite dangereuse de la part d'une personne aux commandes d'une embarcation motorisée.

Au niveau provincial, le contrôle réglementaire de la sécurité sur l'eau s'est concentré sur les compétitions, régates et courses en vertu de la récente Loi sur la sécurité dans les sports.

Jugeant les législations actuelles suffisantes, le Conseil ne propose pas d'intervention réglementaire additionnelle. Il est toutefois conscient qu'exception faite de la vérification des normes de construction de bateaux, conduite à l'étape de la fabrication, les mesures de sécurité sur l'eau sont peu ou pas contrôlées sur les lacs du Québec.

Le Conseil recommande donc qu'une entente soit conclue entre le gouvernement fédéral et le Québec afin que celui-ci, par la Sûreté du Québec, assume la responsabilité de voir au respect des exigences de la sécurité sur les lacs intérieurs.

6.2 Prohibition

À quelques reprises dans le texte qui précède, le Conseil a rappelé que les lacs publics sont la propriété de l'ensemble des citoyens; dans cette optique, il lui apparaît logique qu'une décision aussi importante que la prohibition des embarcations motorisées soit prise par les responsables du bien commun. C'est pourquoi, le Conseil n'a pas retenu la proposition de donner ce pouvoir aux seuls riverains d'un lac. Il estime que le gouvernement du Québec ou les municipalités doivent assumer cette responsabilité.

En conséquence, le Conseil recommande que le ministre de l'Environnement du Québec assume la responsabilité de décréter par règlement la prohibition générale des embarcations motorisées sur les lacs isolés d'une superficie inférieure à 8 hectares dans tout le territoire municipalisé du Québec.

Pour ce qui concerne les lacs de superficie moyenne, c'est-à-dire

comprise entre 8 et 80 hectares, situés en territoire municipalisé, il appartiendrait à la municipalité de décréter la prohibition conformément à la procédure suggérée à l'article 5.19.2 en page 74 du présent document.

Le Conseil rappelle ici que du point de vue environnemental, il ne croit pas justifié de prohiber les embarcations motorisées sur les lacs d'une superficie supérieure à 80 hectares.

Quant aux lacs situés en territoire non municipalisé, c'est-à-dire sur les terres publiques, le Conseil est d'avis que les ministères du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, de l'Énergie et des Ressources et de l'Environnement ont les pouvoirs nécessaires pour imposer la prohibition des embarcations motorisées, selon les besoins.

6.3 Exigences applicables aux lacs situés en territoire municipalisé

6.3.1 Exigences générales applicables à tous les lacs

À part la prohibition générale recommandée sur les lacs de petite superficie (inférieure à 8 hectares), la protection de l'environnement des lacs commande une certaine intervention uniforme applicable à tous les lacs situés en territoire municipalisé.

En conséquence et tenant compte des positions prises au chapitre précédent, le Conseil estime qu'il revient au ministre de l'Environnement du Québec, par règlement, de:

- a) fixer à 8 km/h la vitesse maximale permise
 - dans la zone littorale de 60 mètres à compter de la ligne des eaux des lacs d'une superficie supérieure à 8 hectares (incluant les îles);

- sur tous les lacs de villégiature d'une superficie inférieure à 8 hectares, faisant partie d'une voie de communication;

b) prohiber dans tout lac le déversement de déchets ainsi que d'eaux usées non adéquatement traitées en provenance de toute embarcation munie d'une toilette.

6.3.2 Exigences particulières à un lac

Certaines mesures de contrôle ne peuvent s'appliquer à tous les lacs et doivent être choisies en fonction des caractéristiques de chaque lac, des problèmes rencontrés et des besoins exprimés par les riverains.

Le Conseil est d'opinion que les autorités municipales devraient continuer à détenir la compétence sur ces questions. Il s'agit du pouvoir de réglementer, mais en fonction de la superficie des lacs, les points suivants:

- a) limiter la puissance des moteurs sur un lac
- b) limiter la vitesse sur l'ensemble d'un lac
- c) établir un zonage temporel
- d) établir un zonage spatial
- e) interdire l'accès aux embarcations motorisées dans la zone d'une prise d'eau municipale.

Toutefois, pour les points "d" et "e", le Conseil recommande que la municipalité obtienne au préalable l'autorisation du ministère de l'Environnement quant à la délimitation de la zone proposée.

6.3.3 Exigences spécifiques applicables à tous les lacs

En matière de régates ou de courses d'embarcations motorisées

ainsi que de compétitions ou courses sur glace avec des véhicules motorisés, le Conseil recommande que tout organisateur obtienne une double autorisation de la municipalité et du ministère de l'Environnement.

Par ailleurs, pour les zones écologiquement sensibles à protéger, le Conseil recommande que le ministère de l'Environnement avec la collaboration et l'accord du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, ait les pouvoirs de délimiter ces zones, d'y interdire l'accès aux embarcations motorisées ou d'en limiter la vitesse de circulation.

Dans le but d'aider le lecteur à bien saisir la portée des recommandations précédentes, nous le référons aux tableaux 2 et 3 en pages 89 et 91. Ces tableaux présentent une vue d'ensemble des propositions qui s'appliqueraient à chacune des trois catégories de lacs, c'est-à-dire, à ceux d'une superficie inférieure à 8 hectares, comprise entre 8 et 80 hectares et supérieure à 80 hectares.

6.4 Exigences applicables aux lacs situés sur le territoire domanial

Pour les lacs situés sur le territoire domanial, le Conseil, à l'instar de ce qu'il a suggéré relativement à la prohibition (section 6.2), recommande que les ministères gestionnaires de la faune, des terres et de l'eau utilisent, selon les besoins, leur pouvoir de contrôle en s'inspirant des recommandations du présent avis sur les lacs en territoire municipalisé.

6.5 Délégation de l'application des exigences

Il serait souhaitable qu'au Québec, la responsabilité de voir à l'application des exigences de sécurité sur l'eau des lacs intérieurs en

territoire municipalisé soit confiée à la Sûreté du Québec. Une entente avec compensation est suggérée à cet effet entre les gouvernements du Canada et du Québec.

De plus, en ce qui concerne ces lacs, le Conseil propose que soit confiée à la Sûreté du Québec, la responsabilité de voir à l'application des exigences découlant d'un règlement issu de la Loi de la qualité de l'environnement; il devrait en être ainsi pour toute exigence décrétée, cas par cas, par le ministère de l'Environnement. Lorsqu'une municipalité dispose d'un corps de police, il serait toutefois préférable que cette responsabilité lui soit confiée moyennant compensation.

En ce qui regarde l'application des exigences découlant d'un règlement municipal, vue que peu de municipalités ont un corps de police, le Conseil suggère que celles qui n'en ont pas confient à la Sûreté du Québec, moyennant compensation, la responsabilité de voir à l'application du règlement.

En somme, sur les lacs situés en territoire municipalisé, le Conseil mise sur les corps policiers, municipal ou provincial, pour une intervention efficace en cas d'infraction. Il souhaite que pour un lac donné, l'application de toutes les exigences (fédérales, provinciales, municipales) soit confiée en autant que possible à un seul corps de police.

6.6 Besoin législatif

Pour donner suite à certaines des recommandations du présent avis, il faudrait que le ministère de l'Environnement dispose d'un règlement établissant en territoire municipalisé, les exigences minimales applicables à tous les lacs et prohibant les embarcations motorisées sur ceux d'une superficie inférieure à 8 hectares, s'ils ne font pas partie d'une voie de communication.

Il faudrait de plus que la Loi des cités et villes et le Code municipal soient amendés afin d'ajuster les pouvoirs que détiennent présentement les municipalités en fonction des recommandations du présent avis. Ces amendements incluraient l'obligation pour une municipalité, dans le cas d'une requête valable de prohibition des embarcations motorisées sur un lac de superficie moyenne (entre 8 et 80 hectares), de préparer un projet de règlement de prohibition, de tenir une consultation publique et de voter sur le projet.

TABLEAU 2

RESPONSABILITÉ DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT)
RELATIVEMENT AUX LACS SITUÉS EN TERRITOIRE MUNICIPALISÉ

	Lacs ≤ 8 ha		8 ha < lacs ≤ 80 ha	lacs > 80 ha
	isolés	partie d'une voie de communication		
A) <u>Par un règlement:</u>				
1) Prohiber les embarcations motorisées sur les petits lacs isolés	X			
2) Fixer à 8 km/h, la vitesse maximale permise				
- dans la zone littorale de 60 mètres de la rive, incluant la rive des îles			X	X
- sur l'ensemble du lac (lacs de villégiature seulement)		X		
3) Prohiber le déversement de déchets et d'eaux usées non adéquatement traitées		X	X	X
B) <u>Sur la base d'une décision cas à cas</u>				
1) Délimiter les zones écologiquement sensibles, fixer la vitesse maximale permise et, si requis, prohiber les embarcations motorisées de ces zones		X	X	X
2) Autoriser ou interdire les régates ou courses d'embarcations motorisées (une autorisation municipale est également requise)			X	X
3) Autoriser ou interdire les courses ou compétitions sur glace avec des véhicules motorisés (une autorisation municipale est également requise)	X	X	X	X

TABLEAU 3
RESPONSABILITÉ DES MUNICIPALITÉS RELATIVEMENT
AUX LACS SITUÉS SUR LEUR TERRITOIRE

	Lacs ≤ 8 ha		8 ha < lacs ≤ 80 ha	lacs > 80 ha
	isolés	partie d'une voie de communication		
A) <u>Pouvoir par règlement de:</u>				
1) Prohiber les embarcations motorisées conformément à la procédure décrite à l'article 5.19.2			X	
2) Limiter la puissance des moteurs			X	
3) Limiter la vitesse au centre du lac (hors de la zone littorale de 60 m de la rive)			X	
4) Établir un zonage temporel			X	X
5) Établir un zonage spatial*			X	X
6) Délimiter une zone de protection à une prise d'eau municipale et en interdire l'accès aux embarcations motorisées*		X	X	X
B) <u>Sur la base d'une décision cas à cas</u>				
1) Autoriser ou interdire les régates ou courses d'embarcations motorisées (une autorisation provinciale est également requise)			X	X
2) Autoriser ou interdire les courses ou compétitions sur glace avec des véhicules motorisés (une autorisation provinciale est également requise)	X	X	X	X

* Avec l'accord du ministère de l'Environnement quant à la délimitation de la zone.

CHAPITRE 7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

7. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

7.1 Conclusion

L'étude et la consultation publique réalisées par le Conseil sur les problèmes engendrés par l'utilisation des embarcations motorisées sur les lacs du Québec ont révélé que l'importante flotte actuelle, totalisant quelque 100 000 unités, génère des problèmes environnementaux et de sécurité suffisamment sérieux pour nécessiter des mesures de correction et de contrôle.

En matière de sécurité nautique, le Conseil croit que les lois existantes sont adéquates mais que le contrôle requis pour s'assurer du respect des exigences prévues fait grandement défaut sur les lacs intérieurs du Québec.

Estimant que les impacts environnementaux sont généralement moins sérieux sur les lacs situés hors du territoire municipalisé du Québec où la villégiature n'est guère développée, le Conseil a décidé de distinguer deux grandes classes de lacs, à savoir: ceux situés en territoire municipalisé et les autres situés sur les terres domaniales.

Tout comme la grande majorité des intervenants aux audiences publiques, le Conseil reconnaît que les problèmes rencontrés par l'usage des embarcations motorisées sur les lacs varient en importance selon leur superficie. Plus les lacs sont petits, plus les problèmes sont importants. En conséquence, il estime que des mesures de contraintes différentes doivent être prévues et, pour les préciser, il s'appuie sur les valeurs suivantes distinguant trois catégories de lacs:

Lac de petite superficie : inférieure à 8 hectares (20 acres)
Lac de moyenne superficie : comprise entre 8 et 80 hectares
Lac de grande superficie : supérieure à 80 hectares (200 acres).

inférieure à 8 hectares faisant partie d'une voie de communication;

- c) fixer à un maximum de 8 km/h la vitesse des embarcations motorisées dans la zone littorale de 60 mètres à compter de la ligne des eaux des lacs d'une superficie supérieure à 8 hectares, incluant la zone littorale des îles;
 - d) prohiber le déversement dans les lacs de tout déchet ainsi que les eaux usées non adéquatement traitées en provenance de toute embarcation motorisée munie d'une toilette.
- B) Le Conseil recommande également au ministre de l'Environnement d'assumer, sur la base de décisions cas à cas, les responsabilités suivantes:
- a) délimiter, avec la collaboration du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, les zones écologiquement sensibles des lacs, fixer la vitesse maximale permise aux embarcations motorisées dans ces zones et, si requis, en prohiber l'accès aux embarcations motorisées;
 - b) autoriser ou interdire les régates ou courses d'embarcations motorisées sur tout lac d'une superficie supérieure à 8 hectares ainsi que les courses et compétitions sur glace avec des véhicules motorisés sur les lacs de toute superficie (une autorisation municipale est également requise dans ces cas).
- C) Le Conseil recommande au ministre de l'Environnement de conseiller le ministre des Affaires municipales afin

Pour les lacs situés en territoire municipalisé, le Conseil en vient à la conclusion que le gouvernement du Québec et les municipalités ont tous deux des responsabilités à assumer dans le contrôle de l'utilisation des embarcations motorisées. Le ministre de l'Environnement du Québec, gestionnaire des ressources hydriques et responsable de protéger la qualité du milieu, devrait établir les exigences minimales de protection applicables à tous les lacs. Quant aux municipalités, elles ont un rôle de complémentarité à assumer pour imposer, par règlement, les mesures particulières d'un contrôle additionnel, lorsque jugé nécessaire.

Pour ce qui regarde les lacs situés sur le territoire domanial, le Conseil laisse aux ministères du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, de l'Énergie et des Ressources et de l'Environnement, le soin de définir, après consultation de la population, les mesures de protection qu'ils jugeront nécessaires sur ces lacs, en suggérant qu'ils s'inspirent du présent document.

7.2 Recommandations

7.2.1 Concernant les lacs en territoire municipalisé

- A) Le Conseil recommande au ministre de l'Environnement d'utiliser les pouvoirs que lui confère la Loi de la qualité de l'environnement pour décréter par règlement les exigences minimales suivantes:
 - a) prohiber les embarcations motorisées (sauf les moteurs électriques) sur les lacs d'une superficie inférieure à 8 hectares (20 acres) à l'exception de ceux faisant partie d'une voie de communication;
 - b) limiter à 8 km/h la vitesse des embarcations motorisées sur les lacs de villégiature d'une superficie

que les pouvoirs réglementaires actuels des municipalités prévus à la Loi des cités et villes et au Code municipal, soient ajustés en fonction des responsabilités suivantes en matière de contrôle des embarcations motorisées. Selon les besoins, les municipalités pourraient, par règlement:

- a) prohiber les embarcations motorisées uniquement sur les lacs d'une superficie moyenne, c'est-à-dire comprise entre 8 et 80 hectares, conformément à la procédure décrite à l'article 5.19.2;
- b) limiter la puissance des moteurs d'embarcations exclusivement sur les lacs d'une superficie moyenne, c'est-à-dire comprise entre 8 et 80 hectares;
- c) limiter la vitesse des embarcations motorisées au centre, c'est-à-dire hors de la zone littorale de 60 mètres de la ligne des eaux, des lacs d'une superficie comprise entre 8 et 80 hectares;
- d) établir un zonage temporel sur tout lac d'une superficie supérieure à 8 hectares;
- e) établir, avec l'accord du ministère de l'Environnement quant à la délimitation de la zone, un zonage spatial sur tout lac d'une superficie supérieure à 8 hectares;
- f) délimiter, avec l'accord du ministère de l'Environnement, une zone de protection à une prise d'eau municipale dans un lac, y interdire l'accès aux embarcations motorisées ou en fixer une vitesse maximale de circulation.

- D) De plus, le Conseil recommande au ministre de l'Environnement de conseiller le ministre des Affaires municipales pour que les municipalités aient le pouvoir, sur la base d'une décision cas à cas:
- d'autoriser ou d'interdire les régates ou courses d'embarcations motorisées sur tout lac d'une superficie supérieure à 8 hectares ainsi que les courses et compétitions sur glace avec des véhicules motorisés sur les lacs de toute superficie (une autorisation du ministère de l'Environnement serait également requise dans ces cas).
- E) Finalement, le Conseil propose au ministre de l'Environnement de recommander à son collègue des Affaires municipales que les municipalités soient tenues, dans le cas de requêtes valables de prohibition d'embarcations motorisées sur les lacs d'une superficie comprise entre 8 et 80 hectares, de:
- préparer un projet de règlement de prohibition;
 - tenir une consultation publique;
 - voter sur le projet de règlement.

7.2.2 Concernant les lacs sur les terres domaniales

Le Conseil recommande que les trois ministères ayant des responsabilités de gestion sur les terres publiques, c'est-à-dire, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (parcs, réserves fauniques, ZEC, faune), le ministère de l'Environnement (eau, réserves écologiques) et le ministère de l'Énergie et des Ressources (terres et forêts) collaborent et coordonnent leurs interventions afin d'établir les

règles applicables aux embarcations motorisées sur les lacs situés sur les terres domaniales.

Ces ministères ont déjà les pouvoirs nécessaires pour contrôler l'utilisation des embarcations motorisées et le Conseil recommande qu'ils s'inspirent des présentes recommandations applicables aux lacs en territoire municipalisé pour préciser leurs politiques à cet effet, après consultation de la population.

7.2.3 Concernant le comportement des conducteurs d'embarcations motorisées

Plutôt que de suggérer une licence de conducteur, le Conseil mise sur l'information et l'éducation des conducteurs afin qu'ils deviennent respectueux des règles de la sécurité sur l'eau et reconnaissent la nécessité de protéger la qualité de l'eau, la faune et la végétation aquatique des zones sensibles aux perturbations. De plus, il faudrait sensibiliser les conducteurs à l'importance d'éviter les pertes d'essence lors du remplissage des réservoirs des moteurs d'embarcations motorisées.

En conséquence, le Conseil recommande au ministre de l'Environnement de lancer une campagne d'information et d'éducation spécifique à ces sujets.

7.2.4 Concernant l'usage des lacs par les hydravions

À part des cas d'exception motivés par des études d'impact sur les lacs de villégiature de grande superficie, le Conseil recommande d'interdire toute nouvelle base commerciale d'hydravions sur les lacs de villégiature.

Quant à la prohibition de l'usage d'un lac par un hydravion où il n'y a pas de base commerciale, le Conseil recommande qu'elle soit possible uniquement si une prohibition des embarcations motorisées est proposée.

7.2.5 Concernant une délégation à la Sûreté du Québec et aux corps policiers municipaux

Le Conseil recommande que la surveillance de la conformité aux exigences à prévoir par règlement du ministère de l'Environnement ainsi que celle relative aux exigences à décréter, cas à cas, par le même ministère soient confiées à la Sûreté du Québec. Toutefois, pour les municipalités disposant d'un corps de police, la délégation devrait leur être attribuée moyennant compensation.

Le Conseil suggère également que les municipalités dépourvues d'un corps policier confient à la Sûreté du Québec, moyennant compensation, la responsabilité de voir à l'application des exigences municipales concernant le contrôle des embarcations motorisées sur les lacs situés sur leur territoire.

CHAPITRE 8. DISSIDENCE DE MADAME LOUISE LEPAGE,
MEMBRE DU CONSEIL

Montréal, le 9 octobre 1981

M. Réal L'Heureux
Président
Conseil Consultatif de l'Environnement
1020 St-Augustin
Québec (Qc)
G1R 5J1

Monsieur le Président,

Je me dois d'enregistrer ma dissidence concernant le paragraphe 5.6.2 du rapport du Conseil Consultatif de l'Environnement relatif au contrôle des embarcations motorisées sur les lacs du Québec, lequel définit les petits lacs comme ayant une superficie inférieure à 20 acres.

Cette définition du Conseil laisse, à mon avis, subsister le problème sur les lacs dont la superficie varie de 20 à 50 acres. Elle ignore totalement le fait que la plus grande partie des représentations des citoyens pour une réglementation relative aux embarcations motorisées concernent justement les lacs de moins de 50 acres. Ces lacs subissent les problèmes d'embarcations motorisées les plus aigus et sont ceux qui ont le plus besoin de protection sur le plan écologique.

Il est donc impensable pour moi d'endosser la position actuelle du Conseil à ce sujet. Je considère primordial pour assurer le minimum de protection aux lacs du Québec de définir les petits lacs comme ayant une superficie inférieure à 50 acres.

Veuillez agréer, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Louise Lepage

LL/mj

CHAPITRE 9. RÉFÉRENCES

9. RÉFÉRENCES

- Canada, 1972. Loi sur la marine marchande du Canada: Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Gazette du Canada, II, 106: 911-940.
- Canada, 1976. Loi sur la marine marchande du Canada: Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux - Modification. Gazette du Canada, II, 110: 2820-2832.
- Canada, 1978a. Loi sur la marine marchande du Canada: Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux - Modification. Gazette du Canada, II, 112: 805.
- Canada, 1978b. Loi sur la marine marchande du Canada: Règlement sur les petits bâtiments, chap. 1487. Gazette du Canada, II, 112: 13045-13072b.
- Chevalier, F., 1974. Jugement de la cour supérieure du Canada: cas Garry Beach vs Municipalité de Perkins *et alii*, 12 p.
- Cluzeau, P. et J. Pelletier, 1978. Le profil des pêcheurs sportifs en 1975. In Étude sur la pêche sportive au Québec en 1975, Vol. 2. Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. Québec, 96 p.
- Conseil consultatif de l'environnement, 1976. Aménagement des berges de lacs et de rivières. Gouvernement du Québec, 205 p.
- Conseil consultatif de l'environnement, 1980. Contrôle des embarcations motorisées sur les lacs du Québec. Gouvernement du Québec, 68 p.
- FAPEL, 1978. Projet de réglementation quant à l'usage des embarcations motorisées sur les lacs du Québec, 32 p.
- ICOMIA, année non précisée. Navigation de plaisance et environnement. Fédération des industries nautiques, Paris, 16 p.
- Kaufman, M., 1974. Analysis of pollution from marine engines and effects on environment, Summary report. EPA-BIA, Washington, 62 p.
- Le Sauter, T., 1976. Les moteurs hors-bord et la pollution par le bruit. In Robillard, M., 1976.
- Muratori, A., 1968. How outboards contribute to water pollution. Conservationist, 22 (6): 6-8, 31.
- Québec, 1978a. Loi sur la conservation de la faune. In Lois refondues du Québec, chap. C-61. Éditeur officiel du Québec, 20 p.

- Québec, 1978b. Loi sur les parcs. In Lois refondues du Québec, chap. P-9. Éditeur officiel du Québec, 6 p.
- Québec, 1979a. Loi de la qualité de l'environnement, 1972, c. 49. Éditeur officiel du Québec, 83 p.
- Québec, 1979b. Loi modifiant le Code municipal, la Loi des cités et villes et d'autres dispositions législatives (Projet de loi 39). Éditeur officiel du Québec, 49 p.
- Québec, 1979c. Loi sur la sécurité dans les sports (Projet de loi 78). Éditeur officiel du Québec, 15 p.
- Québec, 1979d. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (Projet de loi 125). Gazette officielle du Québec, Part. 2, III^e année (59): 7769-7840.
- Robillard, M., 1976. La pollution par les moteurs hors-bord. Services de protection de l'environnement du Québec, 21 p.
- Robitaille Marine Inc., 1980. Mémoire adressé au Conseil consultatif de l'environnement. Québec, 26 p.
- Service de protection de l'environnement, année non précisée. Mon lac. Gouvernement du Québec, 7 p.
- St-Amour, J.-P., 1979. La villégiature au Québec, problématique de l'aménagement du territoire. Éditions Asticou, Hull, 178 p.
- Tremblay, A., 1970. Le tourisme nautique et la navigation de plaisance. OPDQ, gouvernement du Québec, 16 p.
- Yousef, Y. *et alii*, 1980. Mixing effects due to boating in shallow lakes. Water Research, 14: 841-852.

ANNEXE "A"

ANNEXE "A"

Extrait de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

1.—La consultation

124. Le Conseil doit d'abord adopter, par résolution, un projet de règlement qui est soumis à la consultation publique quant à son objet et aux conséquences de son adoption.

125. Cette consultation se fait au moyen d'une assemblée publique tenue par le conseil et présidée par le maire.

126. Le greffier ou le secrétaire-trésorier de la municipalité doit publier, dans un journal diffusé dans le territoire de la municipalité, au moins quinze jours francs avant la tenue de l'assemblée, un avis indiquant la date, l'heure, le lieu et les objets de l'assemblée.

Le projet de règlement doit être disponible pour consultation au bureau de la municipalité pendant la durée du délai prévu au premier alinéa.

127. Lorsque le règlement affecte une zone ou un secteur de la municipalité, à l'exclusion de tous les autres ou de quelques autres, l'avis doit décrire le périmètre de cette zone ou de ce secteur et l'illustrer par croquis en utilisant, autant que possible, le nom des rues ou le nom ou numéro des chemins, selon le cas.

L'avis doit aussi indiquer la nature et l'effet du règlement projeté.

128. L'avis est affiché au bureau de la municipalité et, dans le cas prévu à l'article 127, dans la zone ou le secteur visé au règlement, de manière à être facilement visible pour les passants.

129. Au cours de l'assemblée publique, le maire doit expliquer le projet de règlement et les conséquences de son adoption et entendre les personnes et organismes qui désirent s'exprimer.

130. Suite à la consultation publique, le conseil adopte le règlement avec ou sans modification.

Avis de l'adoption du règlement est publié dès son adoption dans un journal diffusé dans le territoire de la municipalité et affiché au bureau de la municipalité.

ANNEXE "B"

Table de conversion et d'équivalence

SUPERFICIE

<u>hectares</u>	<u>acres</u>	<u>milles carrés</u>	<u>mètres carrés</u>
8	20	0.031	80 970
20	50	0.078	202 400
80	200	0.313	809 665

DIAMÈTRE D'UN LAC CIRCULAIRE ÉQUIVALENT

Superficie en <u>hectares</u>	Diamètre en	
	<u>pieds</u>	<u>mètres</u>
8	1050	320
20	1665	510
80	3330	1015

LISTE DES PUBLICATIONS PARUES AU
CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT

- 1- RAPPORTS ANNUELS du Conseil consultatif de l'environnement pour 1973-74, 1974-75, 1975-76, 1976-77, 1977-78, 1978-79 et 1979-80.
- 2- RAPPORT SUR LE TRACÉ HYDRO-ÉLECTRIQUE CHENIER-CHÂTEAUGUAY, 13 août 1975, 208 p. (ÉPUISÉ).
- 3- RAPPORT SUR LES CONSÉQUENCES ÉCOLOGIQUES DE LA FLUORURATION DE L'EAU, 14 août 1975. 37 p.
- 4- RAPPORT DU CONSEIL CONSULTATIF DE L'ENVIRONNEMENT AU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE GASPÉ, BROMONT, QUÉBEC, 19 novembre 1975. 99 p.
- 5- PROJET D'UNE DEUXIÈME ZONE INDUSTRIELLE À SAINT-AUGUSTIN ET À NEUVILLE, 25 mai 1976. 2 tomes, 436 p.
- 6- AMÉNAGEMENT DES BERGES DE LACS ET DE RIVIÈRES, 30 juin 1976. 205 p.
- 7- LOCALISATION DES CORRIDORS DE TRANSPORT, 29 juillet 1976. 213 p.
- 8- IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET ADICO, BAIE SAINT-FRANÇOIS, VALLEYFIELD, 29 octobre 1976. 2 tomes, 566 p.
- 9- AUDIENCES SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE LA BAIE JAMES, 31 mars 1977. 2 tomes, 678 p. (ÉPUISÉ).
- 10- APERÇU SUR LE RECYCLAGE DU PAPIER AU QUÉBEC, 9 septembre 1977. 76 p.
- 11- IMPLICATIONS ENVIRONNEMENTALES ET SÉCURITAIRES DE L'USINE LA PRADE, 15 décembre 1977. 142 p.
- 12- AUDIENCES SUR LES IMPLICATIONS ENVIRONNEMENTALES DU PROJET MINÉRALO-PORTUAIRE (ILES-DE-LA-MADELEINE), 26 juin 1978. 3 tomes, 1250 p.
- 13- COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT RELATIF AUX EXPLOITATIONS DE PRODUCTION ANIMALE, 28 juin 1978. 82 p.
- 14- COMMENTAIRES SUR LE PROJET D'AMENDEMENTS À LA LOI DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT (PROJET DE LOI 69), 29 août 1978. 44 p.
- 15- AVIS SUITE À LA REQUÊTE D'AUDIENCES PUBLIQUES POUR LA PROTECTION DU BOISÉ DES FRANCISCAINES (COLLINE PARLEMENTAIRE, QUÉBEC), 20 septembre 1978. 57 p.
- 16- COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT CONCERNANT LA CONSTRUCTION DES INSTALLATIONS SEPTIQUES POUR RÉSIDENCES ISOLÉES, 16 octobre 1978. 89 p.
- 17- AVIS COMPLÉMENTAIRE SUR LE RECYCLAGE DU PAPIER AU QUÉBEC, 10 novembre 1978. 4 p.
- 18- COMMENTAIRES DES ARTICLES 80, 100 et 111 DU PROJET DE LOI 90 RELATIF À LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE, 13 décembre 1978. 7 p.
- 19- EXPLOITATION DES ALGUES MARINES DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT, 15 décembre 1978. 84 p.
- 20- COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE LOI 125 (LOI SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE), 17 avril 1979. 13 p.
- 21- L'USAGE DU TABAC DANS LES ENDROITS PUBLICS ET LA PROTECTION DES NON-FUMEURS, 30 mai 1979. 337 p.
- 22- AVIS SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT GÉNÉRAL RELATIF À L'ÉVALUATION ET L'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT, 17 juillet 1979. 85 p.
- 23- PROPOSITION D'UNE POLITIQUE SUR LES ESPACES NATURELS AU QUÉBEC, 26 septembre 1979. 189 p.
- 24- AVIS SUR LE PROJET DE CRÉATION DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, 23 octobre 1979. 24 p.
- 25- RÉTROSPECTIVE DU MERCURE DANS L'ENVIRONNEMENT QUÉBÉCOIS ET PROPOSITION D'ACTIIONS, 10 décembre 1979. 126 p.
- 26- PROBLÉMATIQUE SUR LES ESPACES VERTS NATURELS AU QUÉBEC, octobre 1979. 112 p.
- 27- L'UTILISATION DES MARAIS SALÉS DU SAINT-LAURENT ENTRE LA POCATIÈRE ET L'ISLE-VERTE, 11 décembre 1979. 5 p.
- 28- PARCS PROVINCIAUX DE RÉCRÉATION ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, 16 janvier 1980. 9 p.
- 29- MIEUX CONNAÎTRE LES ESPACES VERTS, janvier 1980, 338 p.
- 30- PROPOSITION D'UNE POLITIQUE GÉNÉRALE SUR LA RÉCUPÉRATION ET LE RECYCLAGE DES DÉCHETS AU QUÉBEC, 4 février 1981. 76 p.