
Plaisance ou Déplaisance

Inverser le courant



Mémoire présenté à madame la ministre Marie-Claude Bibeau,
Députée de Compton-Stanstead

Memphrémagog Conservation Inc (MCI)
Bleu Massawippi
Association de préservation du lac Magog (APLMagog)
Association de conservation du lac Lovering
Association de la rivière Magog Inc (ARMI)
Corporation des résidents du lac Miroir (CLRM)

« Les Canadiens s'attendent à ce que nous fassions deux choses simultanément, soit créer une économie plus prospère tout en protégeant l'environnement ».

Justin Trudeau, 22 juin 2016

« La nature n'a pas à s'adapter à notre façon de penser. C'est à nous de changer notre façon de penser pour qu'elle s'adapte à la nature. »

Hubert Reeves

« Puisse chacun de vos coups de pagaie vous amener à la redécouverte de vous-mêmes, de vos compagnons de rivière, des merveilles de la nature et de l'incomparable ravissement physique et spirituel que l'humble canot nous permet de connaître. »

Pierre Elliott Trudeau, 1997



A. Pourquoi faut-il réglementer le nautisme ?

Le débat sur la circulation des bateaux n'est pas nouveau. Déjà en 1998, le gouvernement du Québec avait mandaté un COMITÉ DE CONSULTATION SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE SUR LES LACS ET COURS D'EAU DU QUÉBEC pour examiner une situation alors décrite comme préoccupante :

« La pratique des sports nautiques connaît, depuis quelques années, une recrudescence au Québec. En effet, les plaisirs du nautisme attirent de plus en plus d'adeptes et ce phénomène a eu pour effet d'accroître le nombre de bateaux sur les lacs et cours d'eau et, par le fait même, d'augmenter les problèmes reliés à la sécurité et à la qualité de vie des citoyens. En plus des noyades et des autres accidents mortels survenus sur les lacs et cours d'eau lors des dernières années, la pratique de nouveaux sports nautiques, l'apparition d'embarcations à haute vitesse et l'achalandage toujours grandissant soulèvent certaines questions. »
Rapport du comité, avril 1999, (produit en annexe)

La plupart des 39 recommandations de ce comité sont demeurées lettre morte, notamment en raison de la compétence exclusive fédérale sur la navigation.

Près de 20 ans plus tard, la situation est de plus en plus préoccupante, cela va de soi, mais il faut ajouter :

- L'apparition des bateaux lestés pour le wakeboard ou le wakesurf (conçus pour faire d'énormes vagues)
- L'augmentation considérable de l'achalandage sur les plans d'eau tant des embarcations motorisées que des embarcations légères.
- L'augmentation marquée de très gros bateaux de plus en plus puissants, apparition disproportionnée sur les trop petits lacs, et leur circulation dans des eaux peu profondes.
- À partir de 2006, les éclosions massives de cyanobactéries sur de nombreux lacs, symbole de leur eutrophisation prématurée.

Un lac est un vase clos. En l'absence de règles et de balises, de limites, de secteurs interdits, les plaisanciers sont laissés à eux-mêmes et c'est chacun pour soi. Que ce soit par ignorance ou par insouciance, les plaisanciers, dans la situation actuelle, mettent la santé du lac en jeu et mettent régulièrement leur propre sécurité et celle des autres en péril. Enfin, leur présence débridée diminue considérablement la qualité de vie sur et autour du plan d'eau.

Personne ne songerait à laisser le réseau routier au bon plaisir des automobilistes, sans règles, ni limites pour ne se fier qu'à leur éventuelle courtoisie. Pourquoi faut-il qu'il en soit ainsi sur les lacs ?

L'augmentation du nombre de véhicules sur les routes amène les gouvernements à construire de nouvelles routes, à restreindre l'accès à certaines voies, à créer des sens uniques, etc. L'augmentation de la circulation des embarcations motorisées sur les lacs ne peut être traitée par l'agrandissement des plans d'eau qui par ailleurs, chacun le sait, sont des milieux autrement plus fragiles que l'ensemble du réseau routier.

Il faut réglementer le nautisme, c'est-à-dire l'ensemble des activités sportives pratiquées sur l'eau, en particulier la navigation de plaisance, **pour des raisons écologiques, des raisons de santé publique, des raisons de sécurité, des raisons d'accès public, des raisons économiques et des raisons de qualité de vie.**



1. Les raisons écologiques

Il est de commune renommée que la gestion écologique d'un lac passe par son bassin versant. Les MRC, les municipalités, les associations connaissent bien le principe et des initiatives de plus en plus nombreuses visent les ruisseaux, les bandes riveraines des tributaires, les fossés municipaux, les cultures agricoles, etc. L'élimination des eaux usées, au moyen des fosses septiques ou du système d'épuration des eaux municipales, bien qu'encore imparfaite, notamment en raison des surverses, s'améliore progressivement. Des milliers d'arbres ont été plantés en bande riveraine et de nombreuses municipalités ont réglementé à cet effet.

Sur un lac, exception faite de la sensibilisation auprès des plaisanciers et des riverains, et des prélèvements d'eau pour analyse, deux réalisations assurées en très grande partie par les bénévoles des associations, rien ne se fait, la compétence fédérale représentant un frein à toute tentative visant une amélioration de l'environnement.

Ne faudrait-il pas songer à protéger d'abord le lac même, avant d'aborder le bassin versant ? Est-il pensable de demander à un cultivateur de changer ses méthodes de culture pour un lac à 20 kilomètres de chez lui, alors qu'on permet tous les excès **sur** le lac sans songer aux conséquences **dans** le lac ? La logique commande qu'au minimum, les actions s'exercent en même temps.

Les embarcations motorisées ont un impact sur les plans d'eau, plusieurs études le démontrent clairement. Personne ne peut en douter. Même en ignorant l'existence des études scientifiques, le simple observateur constate que :

- Les moteurs laissent échapper des polluants
- Les vagues provoquent de l'érosion et très souvent anéantissent les efforts de revégétalisation
- Les moteurs coupent les plantes aquatiques et provoquent leur multiplication
- Les vagues et les moteurs soulèvent des sédiments. Les sédiments libèrent du phosphore et favorisent l'éclosion de cyanobactéries.
- Les immenses amas flottants de débris végétaux qui se transportent de baies en baies contribuent à la propagation des herbiers aquatiques
- La faune aquatique est menacée, spécialement dans les zones de fraie en eaux peu profondes où normalement la vie abonde. On remarque au premier coup d'œil des changements majeurs et une dégradation accélérée.
- L'eau opaque et sale est impropre à la baignade dans plusieurs secteurs.

Bien que les médias et le MDDELCC soient devenus plus discrets sur le sujet, plusieurs lacs des Cantons de l'Est, dont le Massawippi et le Memphrémagog, subissent annuellement de graves éclosions de cyanobactéries. D'autres, dont le lac Lovering et le lac Magog, combattent difficilement les plantes aquatiques.

La part de responsabilité des bateaux à vagues surdimensionnées est certainement la plus évidente. La formation volontaire de vagues et la fréquentation des baies calmes et peu profondes ont des conséquences majeures.

Deux études récentes décrivent les impacts des bateaux à vagues et des moteurs puissants sur nos lacs.

Le «*Projet d'évaluation de l'impact des vagues créées par les bateaux de type wakeboat sur les rives des lacs Memphrémagog et Lovering*» (produit en annexe) a été déposé en 2014.

Le Dr Prairie évalue à 300 mètres l'impact d'une vague de wakeboard. Cela dit, les riverains des lacs concernés savent bien que ces conclusions sont conservatrices. En effet, il n'est pas rare de constater qu'une vague s'étend de visu beaucoup plus loin qu'à 300 mètres du passage de l'embarcation.

Il faut lire avec attention la mise en garde du Dr Prairie dans son introduction :

«...certaines caractéristiques des lacs de la région ne sont donc probablement pas représentées par le plan d'échantillonnage. De plus, trois déplacements typiques des embarcations de type wakeboat ont été utilisés dans le plan d'échantillonnage (wakeboard, wakesurf, en déplacement). Dans la réalité, l'énergie expérimentée par la rive est probablement beaucoup plus variée, car différents types de passage, à des vitesses variables, se suivent dans le temps. » (Page 7)



Il suffit donc que 2 bateaux se suivent pour que la dynamique soit complètement changée (voir photo ci-haut). Quoi qu'il en soit, si on admet le principe des 300

mètres, de nombreux lacs et de nombreuses baies devraient être exclus s'ils n'ont pas minimalement les 600 mètres de largeur requis. Les plus grands lacs devraient pouvoir interdire ce genre d'activités à moins de 300 mètres des berges.

La seconde étude, *Impact de la navigation en milieu lacustre - étude sur la remise en suspension des sédiments : cas du lac Masson et du lac des Sables* (2015) s'attarde sur l'impact des moteurs sur la colonne d'eau. (Produite en annexe)

En introduction, le rapport résume précisément les conséquences déjà documentées scientifiquement de la fréquentation des embarcations motorisées sur les lacs :

« En 2014, Mercier-Blais et Prairie mettent en évidence que les vagues produites par les embarcations de type « wake boats » doivent parcourir, de part et d'autre du sillage, une distance de 300m ou plus (600m au total), pour que l'énergie générée par celle-ci se dissipe complètement, entraînant une remise en suspension des sédiments et une érosion accélérée des berges. L'action des vagues et la turbulence comme conséquence de la navigation en eaux peu profondes des lacs produisent des évidentes remises en suspension de sédiments et le relargage de nutriments et polluants dans la colonne d'eau (Alexander and Wigart, 2013 ; Bastien et al., 2009 ; Gélinas et al., 2005 ; Wang et al., 2009 ; Zoumis et al., 2001), ainsi que des bactéries indicatrices de contamination fécale non récente (Escherichia coli et coliformes totaux) (An et al., 2002) ayant un impact sur la qualité de l'eau. Ces processus sont renforcés par la récolte de macro algues par les hélices et les coques des bateaux (Lenzi et al, 2005, 2013) ...

Lenzi et al. (2013) ont examiné la quantité et les distances parcourues par les sédiments et les nutriments à partir de la perturbation causée par des bateaux. Ils ont montré que la masse de matières en suspension était relativement importante et que le phosphore total augmentait. Également, les activités récréatives motorisées (bateau à moteur, ski nautique, jet ski) peuvent augmenter de manière significative les niveaux de pollution dans les lacs (métaux, hydrocarbures aromatiques polycycliques, etc.), ce qui représente un risque élevé pour les organismes aquatiques, particulièrement des invertébrés benthiques (Mosisch et Arthington, 2001). Cependant, l'influence des différents types de bateaux, vitesses et accélérations sur la remise en suspension des sédiments est mal comprise. » (Pages 6 et 7)



Détérioration de la qualité de l'eau, photos prises au même endroit, lac Massawippi, samedi matin, samedi après-midi et dimanche après-midi. La vague est complètement artificielle, en l'absence de vent.

Les conclusions de cette étude sont alarmantes mais ne surprendront personne :

« La navigation de plaisance sur les lacs du Québec est en perpétuelle augmentation. Les pratiques de navigation se diversifient (« wakesurf », « wakeboard ») et la puissance des moteurs des embarcations ne cessent de croître. Ces pratiques ont un impact non négligeable sur la colonne d'eau et augmenteraient la turbidité de l'eau, la concentration en phosphore total et orthophosphate, l'oxygène dissous près du fond et par conséquent, le potentiel d'oxydoréduction, et réduiraient ainsi la consolidation des sédiments. Le relargage de phosphore total et surtout d'orthophosphate peut être un facteur dans le vieillissement prématuré des lacs (eutrophisation). Cette augmentation de phosphore dans la colonne d'eau peut également favoriser le développement de cyanobactéries, un problème majeur que l'on peut observer dans de nombreux lacs québécois... »

Ainsi, pour une navigation responsable et durable, il est nécessaire de prévenir l'impact des bateaux sur l'érosion des berges, sur la remise en suspension des sédiments, et donc la mise en disponibilité du phosphore dans la colonne d'eau. Il faut donc préconiser la pratique du « wakesurf /wakeboard » (avec des bateaux équipés d'un moteur de 350ch) dans des zones d'au moins 600m de largeur et d'au moins 5m de profondeur. Si une de ces conditions n'est pas respectée, il faut alors limiter/encadrer ces pratiques sportives puisqu'elles ont un impact majeur sur l'environnement. D'autres pratiques de navigation de plaisance sont également à surveiller en préconisant des vitesses ne dépassant pas 5km/h dans les zones inférieures à 2 m de profondeur et 10 km/h dans les zones de 2 à 5 m ... » (page 27)

Voilà qui exclut des lacs complets et des parties majeures d'autres lacs. Faisant référence à la précédente étude, les auteurs évoquent l'achalandage et l'impact accéléré par le nombre. Une revue exhaustive des analyses des impacts des

bateaux à moteur sur les poissons (*Impacts of recreational motorboats on fishes: A review 2014*), une autre concernant la libération du phosphore (*Impacts des embarcations motorisées sur la libération du phosphore à partir des sédiments : revue de la littérature et analyse pour le lac Saint-Augustin 2005*), toutes deux produites en annexe, peuvent être consultées pour plus de détails.

Il faut admettre que chaque lac ayant sa morphologie propre, sa gestion écologique restera toujours un cas d'espèce. En dehors des lignes de base minimum, aucune réglementation générale, fédérale ou provinciale ne pourra assurer sa protection de façon appropriée.



Promenade dans le 100 mètres et wake surf à moins de 150 mètres, lac Massawippi, 4 septembre 2016



Plantes aquatiques coupées, algues, sédiments soulevés par la vague des bateaux, baie Cross, lac Massawippi, 5 septembre 2016

2. Les raisons de santé publique

« L'eau est un bien précieux : L'eau, c'est la vie. Toute personne assoiffée donnerait tout l'or du monde pour un verre d'eau. Notre avenir, ainsi que celui de tous les êtres vivants de la Terre, est lié à notre capacité à mieux gérer nos ressources en eau. » Hubert Reeves, 2015

Plusieurs de nos lacs sont des réservoirs d'eau potable, notamment le lac Memphrémagog et le lac Massawippi. Des millions sont investis pour améliorer techniquement le traitement de l'eau potable. Mais il y a plus :

« Les cyanobactéries ou algues bleues sont présentes dans le monde entier, notamment dans les eaux calmes, riches en nutriments. Certaines espèces de cyanobactéries produisent des toxines qui affectent l'homme et l'animal. Les gens peuvent être exposés aux toxines cyanobactériennes par de l'eau contaminée, que ce soit en la consommant ou en s'y baignant. Les effets les plus graves et les plus fréquents sur la santé sont dus à la consommation d'eau contenant des toxines (cyanobactéries) ou à l'ingestion d'eau lors d'activités récréatives. » (Organisation mondiale de la Santé, Maladies reliées à l'eau, 2016, en annexe, voir aussi Cyanobactéries et cyanotoxines, INSPQ, Institut national de santé publique du Québec, 2016 en annexe)



Échantillons de cyanobactéries, Memphrémagog Conservation

Dimanche 4 septembre 2016. Des quantités importantes de cyanobactéries sont visibles à l'œil nu dans la colonne d'eau sur tout le lac Massawippi et sur le lac Memphrémagog. Comme tous les dimanches, l'eau est secouée d'immenses vagues, même en l'absence de vent, et les plaisanciers innombrables, adultes comme enfants, se baignent, surfent, skient, chutent dans les algues bleues vertes.

Aucun organisme public n'a la responsabilité de les avertir. Inconscients, ignorants ou insouciant, ils continuent de brasser l'eau, dans tous les sens, dans un chassé-croisé véritablement digne d'une performance de cirque. Et le désastre hebdomadaire reprend ses droits. Les sédiments prendront des jours à

retomber, les amas de détritits et leur dose de phosphore s'échoueront sur les rives, mais les cyanobactéries elles, resteront. Probablement tout l'automne, en croissance, jusqu'à couverture complète.

Qui s'occupe de la santé publique ? Qui assurera la sécurité des baigneurs et des enfants, particulièrement vulnérables. Qui protégera les plaisanciers contre eux-mêmes ? Qui gèrera notre ressource en eau ?

3. Les raisons de sécurité

La circulation des bateaux n'ayant pas (sauf exception) de règles, ni d'heures, ni de sens, ni de véritables limites, il faut se rabattre sur le jugement et la courtoisie des plaisanciers.

L'obligation relativement récente d'un permis de conduire est une amélioration. Nous ne notons pas malheureusement de changement majeur dans les faits. Entrecroisements, vitesse excessive, circulation de nuit sont des événements quotidiens.

Quand on ajoute à cela l'augmentation de la grosseur et de la puissance des bateaux, la densité de la circulation, la fragilité et le nombre des embarcations légères, il est clair que la cohabitation harmonieuse et sécuritaire est sérieusement compromise.

À la recherche d'une solution, plusieurs lacs, via leurs associations, se sont dotés d'un code de courtoisie (produits en annexe). Les lacs Memphrémagog et Massawippi, la rivière Magog bénéficient de la patrouille nautique de leur association, outils de sensibilisation et de surveillance permanents.

Les patrouilles sont coûteuses et leurs effets ont de sérieuses limites. L'expérience des corridors pour sport de vagues largement publicisés par la MRC de Memphrémagog et par les 4 associations concernées (Memphrémagog, Massawippi, Magog et Lovering, dépliants produits en annexe) fonctionne relativement bien ...si la patrouille est là. Et encore, certains irréductibles ne veulent jamais se conformer en l'absence de pouvoir coercitif.

Les corridors produisent une telle quantité de vagues entrecroisées qu'il est dangereux d'y circuler pour toutes les embarcations, mais surtout pour les embarcations légères et pour d'autres catégories comme les pontons, les voiliers, les petits bateaux de pêche, les chaloupes à moteur et les bateaux de taille modeste.

En conséquence, dans les périodes d'affluence, la majorité des habitués des embarcations légères préfèrent s'abstenir.

La cohabitation harmonieuse est en vogue : priorité aux piétons, part de route aux cyclistes. Les nageurs, les baigneurs, les embarcations légères ne bénéficient d'aucune écoute et d'aucune protection.



4. Les raisons d'accès public

Ainsi, plusieurs *usagers légers* s'auto protègent en évitant les plans d'eau.

Par leur grosseur, leur nombre et leurs effets, les embarcations motorisées prennent toute la place et de ce fait, excluent les autres.

Par les effets de la vague et la remontée des sédiments, plusieurs aires de baignade deviennent impraticables. La natation en eau libre ne peut être envisagée dans les vagues entrecroisées, pas plus que la baignade en eau peu profonde, devenue brouillée et boueuse par l'effet de l'important ressac artificiel.

« Dès lors que l'on reconnaît que l'eau est chose commune, cela implique que les lacs et cours d'eau sont des biens collectifs pour lesquels tous les usagers peuvent et doivent participer à leur gestion » (Mémoire La situation des lacs en regard des cyanobactéries, produit en annexe)

Les lacs sont un bien commun, chacun le reconnaîtra. Le code civil du Québec en édicte les conditions d'utilisation :

«920. Toute personne peut circuler sur les cours d'eau et les lacs, à la condition de pouvoir y accéder légalement, de ne pas porter atteinte aux droits des propriétaires riverains, de ne pas prendre pied sur les berges et de respecter les conditions d'utilisation de l'eau. »

Encore faut-il pouvoir y accéder. Les plaisanciers ont tendance à dire que les riverains souhaitent fermer les plans d'eau. Ils ne voient pas que leurs activités non contrôlées limitent les activités du plus grand nombre.

Plus il y aura de bateaux motorisés puissants, moins seront possibles les autres usages. Or les autres usages sont également en croissance. Qui a plus le droit de circuler que l'autre ?

Cette réflexion nous amène à évaluer la capacité physique et écologique d'un lac à recevoir indifféremment et sans limites sous le prétexte du droit au bien public.

L'étude *Impacts environnementaux des embarcations motorisées et des sports nautiques sur le lac Massawippi* (2009 en annexe) et *L'inventaire des embarcations de plaisance du lac Memphrémagog* (2012 en annexe) abordent la question. Pourrons-nous tenir encore longtemps cette cadence ?

Il faudra, dans un avenir rapproché, considérer cet aspect connu sous l'expression *capacité de charge*. Largement commenté dans la thèse *Plaisance et environnement* (2009 en annexe), le concept deviendra bientôt incontournable :

« Alan Wagar définit en 1964 ce concept comme le seuil d'activités récréatives qu'un espace peut supporter pour garantir aux usagers, de façon durable et constante, un bien-être physique et psychologique lors de leurs loisirs dans un environnement de qualité. Ainsi définie, la notion de capacité de charge place l'homme et ses exigences de qualité en matière de loisir de nature au cœur de la problématique de gestion de la fréquentation des espaces naturels. »

Nier qu'un lac a ses limites est maintenant aussi inconcevable que nier les changements climatiques. La capacité d'accueil d'un plan d'eau n'est pas différente de celle de tout autre lieu public. On ne permettra pas que 1000 personnes se réunissent dans une salle qui peut en contenir 500.

L'évaluation des limites dépendra d'une foule de facteurs complexes, mais on ne pourra certainement pas faire des choix au mètre carré. La profondeur, la forme, l'écosystème seront à considérer tout autant que la nature des activités à restreindre. (Voir à cet effet *Indicators and standards of quality for paddling on Lake Champlain* 2012 en annexe).



Lac Memphrémagog

En attendant l'élaboration difficile de ces normes d'accueil, quelles sont les solutions ? Choisir, baliser et réglementer pour protéger l'accès public. Non pas seulement pour les riverains qui ont naturellement cet accès, bien qu'il soit trop

souvent mis à mal. Mais, il faut surtout, de façon urgente, protéger l'accès actuellement gravement menacé de tous les usagers : pêcheurs, baigneurs, nageurs, planchistes, kayakistes, observateurs et promeneurs. Les grosses embarcations motorisées ne sont pas seules.

5. Les raisons économiques

Les lacs sont des moteurs économiques cruciaux pour des centaines de municipalités.

La dévaluation des attraits récréotouristiques reliée aux crises de cyanobactéries, à la multiplication des herbiers et à la dégradation générale des milieux naturels doit être considérée sérieusement, bien au-delà de l'assertion publique bien connue : le lac est à tout le monde. Oui le lac est public et tant mieux. Non un lieu public ne doit pas être jeté en pâture au bon plaisir de chacun sous le prétexte des libertés individuelles. On ne le fait nulle part ailleurs, certainement pas plus sur un lac.

Les attraits économiques que vante le puissant lobby des fabricants et marchands de bateaux sont de la poudre aux yeux quand on pense aux coûts effarants du traitement de l'eau potable. Et c'est sans compter la dévaluation foncière prévisible à court terme. En fait, les coûts de la dégradation écologique ne sont jamais véritablement évalués et le plus souvent largement sous-estimés.



Le village de North Hatley est un tout petit territoire et le lac Massawippi est son principal moteur économique. Après 10 ans d'avis d'ébullition d'eau, près de 12 millions ont dû être investis pour le traitement de son eau potable. Un an plus tard, près de 8 millions additionnels ont été investis pour l'usine de traitement de Waterville qui s'approvisionne également au lac Massawippi.

« La perte de biodiversité aquatique et terrestre est une réalité qui risque fort d'être aggravée par le réchauffement climatique. Il est d'une impérieuse nécessité de lutter contre les deux fléaux dont la conjugaison est désastreuse. » Hubert Reeves

À l'heure où enfin, le gouvernement canadien choisit d'accorder la priorité à la lutte aux changements climatiques, il est permis de penser qu'on accordera maintenant aux immenses impacts économiques de la dégradation environnementale l'attention qu'ils méritent. Dans ce contexte, la plupart des profits à courte vue que nous fait miroiter l'industrie de la plaisance motorisée, sont une goutte d'eau dans l'océan.

Aussi bien la Fédération canadienne des municipalités (FCM) que la Fédération québécoise des municipalités (FQM) ont manifesté leur inquiétude face à la menace économique :

« Les effets négatifs potentiels de la navigation de plaisance et des sports aquatiques sur la santé des cours d'eau, de la flore et de la faune d'eau douce sont bien reconnus. Certaines activités de navigation de plaisance et de sports nautiques peuvent devenir une nuisance, perturber l'harmonie entre les multiples utilisations d'un cours d'eau et, par conséquent, rendre ces environnements récréatifs invivables. Les lacs sont les moteurs économiques critiques de nombreuses municipalités à travers le Canada, en particulier dans les régions rurales. » Énoncé de politique : Questions environnementales et développement durable, mars 2016 FCM, voir aussi résolution FQM en annexe)



Baie verte, lac Memphrémagog, 4 septembre 2016

6. La qualité de vie

« Le contexte de ce pourvoi nous invite à constater que notre avenir à tous, celui de chaque collectivité canadienne, dépend d'un environnement sain. Comme l'a affirmé le juge de la Cour supérieure : « Il y a vingt ans, on se préoccupait peu de l'effet des produits chimiques, tels les pesticides, sur la population. Aujourd'hui, nous sommes plus sensibles au genre d'environnement dans lequel nous désirons vivre et à la qualité de vie que nous voulons procurer à nos enfants ». Notre Cour a reconnu que « [n]ous savons tous que, individuellement et collectivement, nous sommes responsables de la préservation de l'environnement naturel... la protection de l'environnement est... devenue une valeur fondamentale au sein de la société canadienne » [...]. » Spraytech c. Hudson (Ville), [2001] 2 R.C.S. 241, (en annexe)

La Cour suprême du Canada a depuis longtemps relié le concept de qualité de vie à la protection de l'environnement qu'elle associe à une valeur fondamentale de la société canadienne.

La Fédération canadienne des municipalités qualifie certaines activités de plaisance de nuisances qui rendent nos lacs invivables. Inutile d'aller plus loin.

Les municipalités ont la compétence déléguée de la province pour protéger la qualité de vie.

«Les arrêts Spraytech et Sibeca furent assurément une source d'inspiration pour le législateur québécois qui, quelques années plus tard, adopta la L.C.M. et, ce faisant, délégua aux municipalités expressément et clairement, pour la première fois de l'histoire municipale du Québec, une compétence générale et un pouvoir général de réglementation en matière d'environnement.» (Vers une nouvelle ère pour les municipalités québécoises en matière de protection de l'environnement : une étude des pouvoirs locaux dans le cadre d'un fédéralisme coopératif -Roberge, en annexe)

Mais pour ce faire, il faut d'abord régler la question de l'exercice de la compétence exclusive sur la navigation.

Cette compétence exclusive, dans sa forme actuelle, fait obstacle à toute intervention locale :

St-Denis c. Filteau (1986) en annexe

Québec c. Laroche (2003) en annexe

Chalets St-Adolphe c. St-Adolphe (2011) en annexe

Or, la question de l'eau est d'abord locale. Dans sa très édifiante thèse de droit comparé (en annexe), la docteure Claire Joachim énonce d'entrée de jeu :

« Comme le souligne E. Orsenna, « toute eau est liée à des lieux ». Elle est « très inégalement répartie sur notre planète [...], toute réponse aux besoins d'eau est forcément locale ». Ainsi, chaque culture a une réponse à apporter en fonction de sa géographie et de son histoire. Elle apparaît également globale, car elle est l'un des prochains grands enjeux mondiaux. »



B. Pourquoi intervenir dans la législation fédérale

1. Le principe fédéral de la navigation

« Je tiens d'abord à souligner que, conformément à la Constitution, le gouvernement du Canada exerce une compétence exclusive en matière de navigation et de marine marchande. Le droit de naviguer est en effet considéré comme un droit en vertu de la loi constitutionnelle de 1867 » (lettre du ministre Garneau février 2016)

Avec respect, nous soulignons qu'il ne faut pas confondre droit et compétence. La compétence fédérale en matière de navigation ne confère pas un droit constitutionnel aux canadiens de naviguer. Pas plus que les 29 autres sous-paragraphes de l'article 91 ne donnent des droits en matière de pêche, d'effets de commerce ou de poste.

Depuis quand cette formulation du ministère des Transports a-t-elle transformé une compétence en droit constitutionnel ? Certainement bien avant l'arrivée du ministre Garneau. Certainement pour répondre à une volonté politique de non-intervention dictée par des gouvernements précédents. Le gouvernement actuel doit se dissocier de cette approche en conformité de ses engagements en environnement.

Les droits fondamentaux sont prévus à la Charte des droits (en annexe). Il convient de mentionner l'article 7 :

Chacun a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne; il ne peut être porté atteinte à ce droit qu'en conformité avec les principes de justice fondamentales.

La loi constitutionnelle de 1867 (art. 91) prévoit des compétences dont celle de la navigation et de la marine marchande. (En annexe)

Les auteurs ont très souvent associé la juridiction fédérale en matière de navigation à la vocation essentiellement commerciale des cours d'eau à l'époque de la loi constitutionnelle. Les termes navigation, bâtiments, navires et shipping évoquent en effet autre chose que la navigation de plaisance. Cet argument a cependant été rejeté tant à la Cour d'appel du Québec qu'à la Cour suprême du Canada :

«La compétence fédérale en matière de navigation comprend tous les types de navires, qu'ils soient des navires commerciaux ou des embarcations de plaisance» (Whitbread c. Walley, [1990] 3 R.C.S. 1273). (Québec c Larochelle, CA 2003)

Navigation n'égal pas nautisme. Est-ce que navigation égale circulation ? L'article 920 du code civil du Québec (reproduit ci-haut) régit la circulation sur les plans d'eau. Ce texte pourrait éventuellement devenir une avenue vers un partage fédéral provincial sur le nautisme.

Chose certaine, compétence égale responsabilité. Fort de sa compétence sur la navigation, le gouvernement fédéral est aujourd'hui victime d'un pouvoir qu'il n'a pas voulu exercer sur la base d'un droit qui n'existe pas. Cela fait de lui le responsable de la dégradation des lacs, le responsable de l'atteinte aux droits constitutionnels, réels ceux-là, que sont la vie et la sécurité et le responsable de la perte de cette formidable ressource naturelle, enjeu mondial reconnu, qu'est l'eau douce.

Ce nouveau gouvernement peut inverser le courant. Ce nouveau gouvernement doit changer les choses.

2. Le processus

Partant de l'interprétation erronée formulée par son ministère, les propos du ministre Garneau, dans ses lettres, expriment toute la problématique mieux que nous pourrions le faire (nous avons ajouté les caractères gras) :

*« L'une des étapes cruciales de la Directive consiste à cerner le problème. En effet, la Directive **exige** que l'existence d'un problème ou d'un **risque réel** soit prouvée, que l'intervention du gouvernement fédéral soit **justifiée** et que la mise en place d'une réglementation constitue la meilleure solution. Il est aussi important de préciser que le Règlement a pour objet de mettre fin à une situation de **risque réel**, et qu'il devrait, **en aucun cas**, être mis de l'avant dans le but de prévenir un problème éventuel. Ainsi, la demande de restriction à la conduite des bateaux ne doit pas être la première solution envisagée, car elle ne doit **en aucun cas** constituer la première étape du processus du règlement des problèmes sur les voies navigables. Dans de nombreux cas, ces questions peuvent se régler par le **dialogue** entre les intervenants. Des mesures et des **solutions de rechange** autres que réglementaires **doivent** être envisagées et mises à l'essai avant de recourir à la réglementation. » (Lettre ministre Garneau février 2016 en annexe)*

De toute évidence, le droit constitutionnel ayant été galvaudé par les gouvernements précédents au point d'inventer le droit de naviguer, et d'y croire, les directives sont à ce point exigeantes qu'elles sont inabordables. Ainsi, on met en péril la survie des lacs du Québec.

*« Il est à noter qu'une restriction visant l'utilisation est en fait un règlement et que les municipalités qui s'engagent dans ce type de démarche **doivent** suivre le processus structuré qui est énoncé dans les documents susmentionnés. Il est donc **important, voire même essentiel, de satisfaire à toutes les exigences** prévues en vertu des politiques de réglementation fédérale. »* (Lettre du ministre Garneau février 2016 en annexe)

Voilà qui illustre bien le mur pratiquement infranchissable auquel se heurtent les municipalités qui voudraient prendre leur environnement en main. À force de multiplier les mises en garde, les réserves, les exigences, on étouffe littéralement tous les espoirs d'intervention. Les municipalités n'ont pas les ressources nécessaires pour même tenter la démarche :

« Les mécanismes actuels que peuvent utiliser les municipalités pour réglementer certains aspects de la navigation de plaisance sont lourds, coûteux, et au cas par cas, et ne reflètent pas une vision responsable et intégrée de la façon de développer et de gérer les terres et les ressources en eau de manière cohérente et durable. Plusieurs municipalités ont reconnu les enjeux et les impacts liés aux embarcations motorisées et veulent adopter des mesures qui représentent une vision axée sur le développement durable et soucieuse du point de vue social, écologique et économique. » (FCM mars 2016 en annexe)

Admettons que le gouvernement fédéral veuille conserver sa juridiction sur tous les plans d'eau. Admettons un seul instant que navigation égale nautisme, que bâtiment égale embarcation de plaisance, pourquoi faut-il que le processus soit ainsi fait ? Pourquoi imposer une telle charge à la protection de l'environnement et accorder autant d'importance et un tel avantage à la navigation de plaisance ?

Est-il logique de penser qu'une municipalité de quelques centaines d'habitants doivent dépenser des dizaines de milliers de dollars en consultation, études et rapports, qu'elle engage un processus de plusieurs années, en risquant qu'on lui réponde *que dans de nombreux cas, ces questions peuvent se régler par le dialogue entre les intervenants* ? Tout ça pour protéger un petit lac de quelques kilomètres, vital pour cette municipalité, dont le gouvernement fédéral ignore

même l'existence. Pourquoi, sur les lacs, les problèmes se régleraient-ils plus à l'amiable que sur les routes, dans les parcs nationaux ou ailleurs ?

Le *guide des administrations locales* (en annexe) doit être lu entièrement pour que nous puissions prendre la mesure de l'immensité de la démarche : des dizaines de consultations et d'organismes concernés, des centaines de pages de textes, l'unanimité d'opinion et les solutions alternatives. (Voir pour plus de détails dans l'article *Contrôle réglementaire des bateaux*, JF Girard (en annexe). (Voir aussi la présentation multimédia explicative du BSN, extraits ci-après).



Extraits du document multimédia de 19 pages émis par le BSN

Force est de constater que dans l'état actuel des choses, le Bureau de la Sécurité Nautique (BSN) ne veut pas intervenir et incite fortement les municipalités à adopter des méthodes alternatives, laissant les lacs aux mains des plaisanciers sans aucun égard pour la situation environnementale et économique critique dans laquelle sont les municipalités. Ce constat nous amène naturellement à affirmer : bien que publics, les lacs ne sont pas, fondamentalement, des moyens de circuler comme on le concevait en 1867. Ils sont des ressources naturelles, des réservoirs d'eau potable, des écosystèmes et des attraits récréotouristiques, mais ils ne sont pas des routes. Leur gestion ne devrait en aucun cas relever du ministère des Transports.

Rappelons-le : naviguer n'est pas un droit. Le ministre des Transports, la ministre de l'Environnement et tout le gouvernement canadien doivent maintenant le dire : la navigation de plaisance ou plus simplement, le nautisme est un privilège. Ce privilège vient après le droit des canadiens à l'intégrité de leurs richesses naturelles essentielles que sont leurs lacs.

« C'est ainsi à l'Homme que revient l'impulsion d'une évolution, pour les citoyens actuels et pour les générations futures. Cette évolution apparaîtra réussie si un accès aux textes de droit et à leur compréhension est permis. Car si la protection de l'eau dépend de la volonté politique, cette volonté dépend elle-même de la participation des citoyens. De telle façon à ce que le pouvoir arrête le pouvoir. »

(Claire Joachim, 2014, Le partage des compétences en matière de protection de la qualité des eaux douces au Canada et dans l'Union européenne, citant Montesquieu, De l'esprit des lois, tome 1)

3. RECOMMANDATIONS

1. La compétence fédérale sur la navigation ne doit plus être exercée seulement via le ministère des Transports. La question de la navigation de plaisance dans les eaux intérieures doit être confiée au ministère de l'Environnement, la protection des eaux, les loisirs, la pêche n'ayant aucun lien avec le transport.
2. Des règles de base, à partir d'indicateurs biophysiques scientifiquement reconnus et qui s'appliqueront à tous les cours d'eau doivent être adoptées. Par exemple, dans un rayon de 100 mètres des rives et dans tous les secteurs d'une profondeur de moins de 5 mètres, la vitesse maximum devrait être de 5 km/heure, soit le minimum atteint lors de l'embrayage. Cette question fait l'unanimité chez les experts. D'autres règles générales peuvent être abordées à divers niveaux (alcool, bruit, vagues surdimensionnées dans les 300 mètres, etc.)
3. Les conditions de réglementation des lacs au cas par cas doivent être simplifiées pour permettre aux administrations locales de gérer, au-delà des restrictions générales qui auront un caractère national, leurs plans d'eau de façon adéquate.
4. À cette fin, un comité consultatif conjoint réunissant des intervenants en transport, environnement, loisirs, chasse et pêche, milieu municipal, plaisanciers et organismes environnementaux doit être formé afin que des solutions réalistes sur le plan environnemental d'abord, sur le plan de l'application de l'éventuelle réglementation ensuite, soient envisagées et mises en application sans délai.



CAS PRATIQUES EXPRESS

La municipalité d'Austin (lac Memphrémagog) souhaite limiter les ancrages dans certaines baies. En effet, plusieurs dizaines de bateaux s'y rassemblent pendant plusieurs heures, voire tout le week end pour faire la fête sans aucun égard pour le bruit, les émanations d'essence, l'élimination des déchets et avec force consommation d'alcool. Ces campings flottants improvisés ne seraient jamais tolérés sur la terre ferme sans des conditions strictes d'exploitation.

Le lac Magog est aux prises avec des passionnés du wake qui se munissent de phares directionnels pour poursuivre leurs activités tard en soirée.

La rivière Magog, dans son espace très restreint, à défaut de les convaincre au cas par cas, doit tolérer les motomarines et les gros moteurs alors que dans ces secteurs, la vitesse ne devrait jamais dépasser 5 km/heure.

La baie Fitch est très peu profonde (moins de 10 mètres). Pas moins de 17 bateaux à vague surdimensionnées s'y trouvent en permanence. Le fond est vaseux, la qualité de l'eau est médiocre et devient carrément inquiétante au passage des bateaux.

Le lac Wallace ne bénéficie d'aucune règle de base et, en raison des débarcadères publics, accueille de nombreuses embarcations moins bien reçues ailleurs. Sans associations de riverains depuis deux ans, laissé à lui-même, sa situation se dégrade.

Le lac Miroir est très urbanisé. Dans sa portion la plus large, il est encore loin des 600 mètres requis pour éviter les effets des bateaux à vagues.

Le lac Lovering lutte contre les plantes aquatiques avec acharnement au moyen d'expérimentations diverses. L'accès des bateaux en eaux peu profondes menace ses efforts.

Au lac Massawippi, des nombreux hauts fonds sur la côte est, ainsi que de nombreuses baies n'ont pas la profondeur requise pour accueillir des bateaux sauf à basse vitesse. Appelés à se rendre dans le corridor, certains plaisanciers se plaignent de la vague et préfèrent donc se rendre dans les baies plus calmes où ils causent encore plus de dommages.

1. CODES D'ÉTHIQUE

- BLEU MASSAWIPPI. *Code d'éthique du lac Massawippi*. Dépliant.
- CORPORATION DES RÉSIDENTS DU LAC MIROIR (CRLM). *Code d'éthique du lac Miroir*. Dépliant.
- MEMPHRÉMAGOG CONSERVATION INC. (2001). *Code d'éthique du lac Memphrémagog*. Dépliant.
- MRC DE MEMPHRÉMAGOG (2015). *Suivez la vague – Lac Lovering*. Dépliant.
- MRC DE MEMPHRÉMAGOG (2015). *Suivez la vague – Lac Massawippi*. Dépliant.
- MRC DE MEMPHRÉMAGOG (2015). *Suivez la vague – Lac Memphrémagog*. Dépliant.
- MRC DE MEMPHRÉMAGOG (2016). *Règlements sur le lac Lovering*. Dépliant.
- MRC DE MEMPHRÉMAGOG (2016). *Règlements sur le lac Massawippi*. Dépliant.
- MRC DE MEMPHRÉMAGOG (2016). *Règlements sur le lac Memphrémagog*. Dépliant.
- SOCIÉTÉ DE CONSERVATION DU LAC LOVERING (SCLL). *Code d'éthique du lac Lovering*. Dépliant.
- VILLE DE SHERBROOKE (2016). *Règlement sur le lac Magog*. Dépliant.

2. DOCTRINE

- GIRARD, J.-F. (2009). *La situation des lacs au Québec en regard des cyanobactéries*. Mémoire du Centre québécois du droit de l'environnement présenté à la Commission des transports et de l'environnement. 53 p.
- GIRARD, J.-F. (2015, octobre). *Le contrôle réglementaire des bateaux*. Conférence présentée à la Fédération québécoise des municipalités, St-Hippolyte.
- JOACHIM, C. (2014). *Le partage de compétence en matière de protection de la qualité des eaux douces au Canada et dans l'Union européenne*. Thèse de doctorat, Université de Toulouse, Toulouse, 654 p. + annexes.
- PEUZIAT, I. (2005). *Plaisance et environnement. Pratiques, représentations et impacts de la fréquentation nautique de loisir dans les espaces insulaires. Le cas de l'archipel de Glénan (France)*. Thèse de doctorat de géographie, Université de Bretagne Occidentale, Brest, 336 p.

QUENNEVILLE, M. (2011). *La collaboration fédérale-provinciale en milieu municipal : un vœu pieux ou un objectif réaliste ?* Dans Barreau du Québec, *Développements récents en droit municipal 2011* (vol. 331, p. 41-76). Éditions Yvon Blais.

ST-AMOUR, J.-P. (2000). *Les interventions gouvernementales et la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Texte rédigé dans le cadre du colloque « La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme » de la Faculté de droit de l'Université de Sherbrooke tenu le 24 février 2000. p.343-405.

ROBERGE, C. (2011). *Vers une nouvelle ère pour les municipalités québécoises en matière de protection de l'environnement ? Une étude des pouvoirs locaux dans le cadre d'un fédéralisme coopératif*. Essai présenté à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval pour l'obtention du grade Maître en droit. Université Laval, Québec, 140 p.

3. DOCUMENTS DIVERS

ÉLECTION-CANADA. *Compton-Stanstead*. Décret de représentation électorale de 2013. [En ligne] <http://www.elections.ca/Scripts/vis/maps/maps338/24023.pdf>.

GARNEAU, M., (2016, 3 février). Communication personnelle à Mme Alexandra Roy, chargée de projet, MRC de Memphrémagog.

GARNEAU, M., (2016, 18 avril). Communication personnelle à Mme Lisette Maillé, présidente du comité consultatif en développement durable, MRC de Memphrémagog.

4. ÉTUDES ET EXPERTISES

ASPLUND, T. R. (2000). *The effects of motorized watercraft on aquatic ecosystems*. Wisconsin Department of Natural Resources. 21 p.

BASTIEN, D., DEMERS, A., DÉNOMMÉE, L. P., & RANCOURT, E. (2009). *Impacts environnementaux des embarcations motorisées et des sports nautiques sur le lac Massawippi*, 111p. [En ligne] http://lacmassawippi.ca/wp-content/uploads/2014/07/impacts_environnementaux_des_embarcations_motorisees.pdf

COGESAF (2006). *Analyse du bassin versant de la rivière Saint-François*. 255 p.

COMITÉ DE CONSULTATION SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE SUR LES LACS ET COURS D'EAU DU QUÉBEC (2009). Rapport final sur les consultations publiques et recommandations. 27 p.

INSPQ (Centre d'expertise et de référence en santé publique) (2008). *Cyanobactéries et cyanotoxines*. [En ligne] <https://www.inspq.qc.ca/eau-potable/cyanobacteries> .

MCI (Memphrémagog Conservation Inc.) (2012). *Inventaire des embarcations de plaisance au lac Memphrémagog – Portion canadienne 2009-2010*. 55 p.

- MERCIER-BLAIS S. & PRAIRIE Y. (2014). *Projet d'évaluation de l'impact des vagues créées par les bateaux de type Wake boat sur la rive des lacs Memphrémagog et Lovering*. UQAM, MCI et SCLL, 41 p.
- NMMA (National Marine Manufacturers Association) (2012). *The economic impact of recreational boating*. 58 p.
- OMS (Organisation mondiale de la Santé). *Eau, Assainissement et santé. Maladie liées à l'eau*. [En ligne] http://www.who.int/water_sanitation_health/diseases/cyanobacteria/fr/
- RAYMOND, S. & GALVEZ-CLOUTIER, R. (2015). *Impacts de la navigation en milieu lacustre – Étude sur la remise en suspension des sédiments : Cas du lac Masson et du lac des Sables*. Université Laval, 32 p.
- VILLE DE QUÉBEC (2005). *Impacts des embarcations motorisées sur la libération du phosphore à partir des sédiments : revue de la littérature et analyse pour le lac Saint-Augustin*. 39 p.
- WHITFIELD, A. K. & BECKER, A. (2014). *Impacts of recreational motorboats on fishes: A review*. *Marine Pollution Bulletin*, 83, p.24–31.

5. JURISPRUDENCE

- 114957 Canada ltée (Spraytech, Société d'arrosage) c. Hudson (Ville), (2001), 2 R.C.S. 241, REJB 2001-24833
- Chalets St-Adolphe c. St-Adolphe, (2011), QCCA 1491, N° 500-09-019411-099.
- (2003), CANLII 35051, QCCA, N° : 500-09-009199-00. PG du Québec c. Larochelle
- (1986), QCCA, N°: 500-09-001572-833. St-Denis c. Filteau

6. LÉGISLATION

- Code civil du Québec* (1991). Chapitres 919 et 920,
- Loi constitutionnelle de 1867* (R.-U.), 30 & 31 Vict., c. 3, reproduite dans L.R.C. 1985, app. II, n° 5.
- Loi constitutionnelle de 1982*, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R.-U.), 1982, c. 11.
- Loi sur la marine marchande du Canada*. L.C. 2001, ch. 26.
- Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* (2013). DORS/99-53.
- Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (2015). DORS/2008-120.
- Transport Canada. (2014). *Guide des administrations locales : Règlements sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. 23 p.

Transport Canada. (2016). *Règlements sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. Conférence présentée par le Bureau de la sécurité nautique.

7. POSITION DES MUNICIPALITÉS

FCM (Fédération canadienne des municipalités) (2016). *Énoncé de politique : Questions environnementales et développement durable*. 19 p.

FQM (Fédération québécoise des municipalités) (2015). *Résolution CA-2015-06-04/04*.

8. REVUE DE PRESSE

2006-08-06. Jacques, D. *Problèmes de vagues sur la rivière Magog*. Le Reflet du Lac.

2006-08-29. Francoeur, L.-G. *Embarcations nautiques – Ottawa annule la règle du tout ou rien* Le Devoir.

2006-09-05. Gagnon, J.F. *Des référendums concernant les bateaux à Orford*. La Tribune.

2006-10-03. *Le Canton d'Orford veut faire interdire les bateaux à moteur*. Radio-Canada.

2007-06-08. Francoeur, L.-G. *Les moteurs des invasions des algues*. Le Devoir.

2007-08-12. Duranleau, I. *Les bateaux de déplaisance*. Le Reflet du Lac.

2007-08-31. Jacques, D. *Autre controverse autour des bateaux à moteurs*. Le Reflet du Lac.

2008-04-19. Gagnon, J.F. *Le lac Massawippi sera plus calme cet été*. La Tribune.

2008-04-26. Gagnon, J.F. *Interdiction de certains bateaux au lac Massawippi : les opposants s'interrogent*. La Tribune.

2008-04-30. Gagnon, J.F. *Le règlement n'a pas été approuvé par le fédéral*. La Tribune.

2008-05-07. Gagnon, J.F. *Les municipalités maintiennent le cap*. La Tribune.

2008-05-11. Jacques, D. *Les élus de Massawippi ne reculeront pas*. Le Reflet du Lac.

2008-05-25. Jacques, D. *Le MCI garde les bateaux à moteur à l'œil*. Le Reflet du Lac.

2008-06-04. Young Jen. *Wakesurfing to be legal again*. The Record.

2008-06-05. Gagnon, J.F. *Marche arrière au lac Massawippi*. La Tribune.

2008-06-08. Jacques, D. *Les gros bateaux circuleront librement sur le lac Massawippi*. Le Reflet du Lac.

2008-07-17 Ministre des Affaires municipales. *Québec adopte un nouveau règlement pour protéger les eaux contre les rejets des embarcations de plaisance.* Communiqué de presse.

2008-08-05. *Les bateaux à moteur montrés du doigt.* Radio-Canada.

2009-02-13. Francoeur, L.-G. *Touche pas à mon lac...* Le Devoir.

2009-02-19. Jacques, D. *Un jugement ouvre la porte au contrôle des bateaux sur les lacs.* Le Reflet du Lac.

2009-02-21. Gagnon, J.F. *Une municipalité obtient le droit de limiter l'accès à des lacs.* La Tribune.

2009-02-26. Jacques, D. *Transports Canada refuse une consultation publique au lac Bowker.* Le Reflet du Lac.

2009-03-31. Dufresne, D. *Plusieurs municipalités ont tenté de régler... sans succès.* La Tribune.

2009-03-31. Dufresne, D. *Protection des plans d'eau Les élus locaux se sentent les mains liées.* La Tribune.

2009-04-02. Lafrenière, M. *150\$ pour se promener en gros bateau.* Le Nouvelliste.

2009-04-04. Dufresne, D. *Reid reconnaît que la procédure est complexe.* La Tribune.

2009-04-05. Dufresne, D. *Bateaux Les règles sont les mêmes pour tous fait valoir ANPPLB.* La Tribune.

2009-05-27. Gagnon, J.F. *Abandon du projet de parcours nautique au lac Bowker.* La Tribune.

2009-06-25. Jacques, D. *Pierre Rodier veut réviser les lois fédérales sur la navigation.* Le Reflet du Lac.

2009-07-04. Bombardier, D. *Lac des Nations : Les Amis de la terre conteste l'étude d'impact.* La Tribune.

2009-07-12. Dufault, F.P. *Moins de bateaux motorisés sur le lac Meech.* La Tribune.

2009-07-25. Lacoursière, A. *Le voilier et le bateau à moteur, deux mondes.* La Tribune.

2009-08-19. Gagnon, J.F. *Le Canton d'Orford s'attend à un appui de la MRC de Memphrémagog.* La Tribune.

2010-08-08. Martin, J. *Embarcations à moteur les résidents sondés à Lac-Sergent.* Le Soleil.

2011-06-30. Laliberté, M. *Bateaux à moteur sur le lac Brome Renaissance veut des règles plus strictes.* La Voix de l'Est.

2012-05-23. Jacques, D. *Plus de 4000 bateaux au lac Memphrémagog.* Le Reflet du Lac.

2012-11-05. Pion, I. *Des cours d'eau laissés pour compte.* La Tribune.

2012-11-21. Mathieu, M. *99,8% des lacs et cours d'eau ne seront plus protégés par le fédéral*. Journal de Magog.

2014-07-13. *Lac Lovering deux organismes souhaitent mieux encadrer l'utilisation d'un type d'embarcation à moteur*. Radio-Canada.

2014-07-16. Laroche-Villeneuve, S. *Les bateaux de haute vitesse néfastes pour le Memphrémagog*. Journal de Magog.

2014-07-26. Gagnon, J.F. *Des vagues néfastes pour les rives*. La Tribune.

2014-08-03. Côté, C. *Wakeboats : La vague qui crée des remous*. La Presse.

2014-08-04. Riendeau, D. *Pratique du wakeboard sur nos lacs : Appel au civisme*. La Voix de l'Est.

2014-08-05. Plante, C. *Wakeboard et wakesurf : Une limite imposée au lac Massawippi*. La Tribune.

2014-08-06. Côté, C. *Bateaux à fort sillage Une coalition plaide pour des normes nationales*. La Presse.

2014-08-26. Caza, P.É. *Des berges menacées*. Actualités UQAM.

2014-09-04. Murray-Daignault, C. *Les lacs sont de plus en plus endommagés*. Journal de Joliette.

2014-11-12. Quirion, R.C. *La patrouille nautique a intercepté 870 embarcations*. La Tribune.

2015-06-14. Gagnon, J.F. *Une patrouille bleue au lac Massawippi*. La Tribune.

2016-06-18. Desbiens, C. *Bruit des embarcations nautiques Règlementation resserrée sur le lac Kénogami*. Radio-Canada.

2016-06-22. Gerbet, T. *La Petite grenouille qui tient tête aux promoteurs*. Radio-Canada.

2016-06-26. Péloquin, T. *Tarifs des rampes de mise à l'eau Les plaisanciers contre-attaquent*. La Presse.

2016-07-29. Plante, C. *Les policiers présents sur les plans d'eau*. La Tribune.

2016-08-06. Goupil, A. *Robert Benoit réclame la fin du bordel sur le Memphrémagog*. La Tribune.

2016-08-08. *Fêtes sur les bateaux : Les villes veulent pouvoir sévir*. Radio-Canada.

2016-08-11. Dufresne, D. *Laissées à elle-mêmes*. La Tribune.

2016-08-16. Beaudoin, R. *Lacs : Robert Benoit a raison*. La Tribune.

2016-08-16. Nadeau, J. *L'état précaire du lac Magog doit être pris en compte*. La Tribune.

2016-08-18. *Les plaisanciers du bassin Louise dans l'œil de la police*. Radio-Canada.

2016-08-22. Jacques, D. *La navigation préoccupe les associations de lac dans Memphrémagog*. Le Reflet du Lac.

2016-08-29. Garritti, K. *Big boats disrupting lakeside harmony in Quebec*. CBC

