

# Projet LACcessible

## Recommandations à Transports Canada



Mars 2023

## Remerciements

L'ensemble des réalisations présentées dans ce rapport ont été rendues possibles grâce au soutien financier du Programme de contributions pour la sécurité nautique de Transports Canada, financement complété par des donations privées.



Le projet a également pris pied sur l'appui logistique d'autres acteurs de gestion des plans d'eau de la région. Soulignons en avant-plan une collaboration majeure avec Memphrémagog Conservation Inc. ayant permis un partage de données et d'expertise locale précieuse. Bleu Massawippi tient à remercier les partenaires suivants (en ordre alphabétique) : le Conseil régional en environnement de l'Estrie, la Fédération québécoise de défense des lacs et des cours d'eau, la MRC de Memphrémagog, la municipalité d'Hatley, Nautisme Québec, le village d'Ayer's Cliff, village de North Hatley, la ville de Coaticook et la ville de Sherbrooke



## Table des matières

Remerciements .....	i
Équipe de travail.....	iii
Liste des figures .....	iv
Liste des tableaux.....	iv
1- Problématique.....	5
2- But du projet .....	7
3- Acquisition d'information .....	8
3.1- Sondages .....	8
3.1.1- Proximité par rapport au lac .....	9
3.1.2 - Habitudes récréatives .....	9
3.1.3 - Problématiques importantes pour les usagers .....	10
3.1.4 - Qualité de l'expérience sur le lac .....	11
3.1.5 - Réglementations .....	12
3.1.6 - Connaissances sur la sécurité .....	14
3.2 - Rencontre avec des entités de gestion.....	17
3.2.1 - Achalandage et sécurité.....	18
3.2.2 - Stratégies et limites actuelles .....	18
3.2.3 - Surveillance accrue requise .....	19
3.2.4 - Enjeux environnementaux .....	19
3.2.5 - Actualisation de la réglementation .....	20
3.3 - Lecture globale de la situation.....	21
4 -Recommandations à Transports Canada .....	22
4.1- Popularité du Guide de sécurité nautique.....	22
4.2 – Contenu du guide .....	23
4.2.1 - Vagues.....	23
4.2.2 - Bruit.....	23
4.2.3 - Espèces exotiques envahissantes .....	24
4.3 - Réglementation.....	24

## Équipe de travail

### **Coordination:**

Sophie Payeur - Directrice  
Vincent Lemieux - Responsable scientifique

### **Collecte d'information**

Marie Beaubien - Étudiante au baccalauréat en écologie  
Andrew Janelle - Étudiant au baccalauréat en environnement  
Ariane Orjikh - Directrice générale, Memphrémagog Conservation Inc.

### **Analyses et rédaction**

Vincent Lemieux - Responsable scientifique

### **Révision :**

Sophie Payeur - Directrice

## Liste des figures

Figure 1 : Achalandage annuel enregistré à la station de lavage d'Ayer's Cliff .....	6
Figure 2 : Répartition hebdomadaire des lavages réalisés en 2022 à la station de lavage de North Hatley	7
Figure 3 : Provenance des usagers ayant répondu aux sondages de Bleu Massawippi et Memphrémagog Conservation Inc., relativement au plan d'eau qu'ils fréquentent le plus souvent.....	9
Figure 4 : Portrait global des activités pratiquées et fréquence chez les usagers. Générée par les résultats des sondages de Bleu Massawippi et de MCI. ....	10
Figure 5 : A) Proportion des répondants se disant impactés par l'achalandage. B) Impacts identifiés par les répondants affectés. Les pourcentages de la figure 5B excèdent 100%, car les répondants pouvaient sélectionner plus d'une réponse. Générée par les résultats des sondages de Bleu Massawippi et de MCI. ....	12
Figure 6 : Perception du niveau actuel de réglementation chez utilisateurs des plans d'eau en Estrie. Générée par les résultats des sondages de Bleu Massawippi et de MCI. ....	13
Figure 7 : Autoévaluation du niveau de connaissance des règles et lignes de conduite entourant la sécurité nautique. Générée par les résultats du sondage de Bleu Massawippi .....	15
Figure 8 : Niveau de consultation du Guide de sécurité Nautique de Transport Canada par les usagers. Générée par les résultats du sondage de Bleu Massawippi .....	15

## Liste des tableaux

Tableau 1 : Niveau d'importance de différentes problématiques soulevées par les utilisateurs des plans d'eau de la région.....	11
Tableau 2 : Acceptabilité sociale de l'implantation de mesures additionnelles visant à réduire la perte de jouissance des plans d'eau.....	14
Tableau 3 : Source(s) d'information consultées concernant la réglementation sur la sécurité nautique. Généré avec les réponses du sondage de Bleu Massawippi.....	16
Tableau 4 : organismes consultés dans le cadre du projet.....	17

## 1- Problématique

*« Tout le monde a le droit de passer des moments agréables sur l'eau en toute sécurité. Ainsi, tous les plaisanciers ont la responsabilité de respecter les règles et de partager les voies navigables avec la faune, les nageurs, les plongeurs, les autres plaisanciers et embarcations, du voilier à l'hydravion. »*

Extrait du Guide de sécurité nautique,  
Transports Canada (2014) page 43.

Cette citation est à la base du projet : l'universalité du droit des Canadiens à utiliser les plans d'eau dans un contexte sécuritaire. Le Guide de sécurité nautique, publié en 2014, relate plusieurs grands principes fondamentaux de conduite nautique visant à encadrer une utilisation plaisante et sécuritaire des plans d'eau.

Toutefois, nos statistiques démontrent que la pandémie a accéléré une tendance déjà observable, soit l'augmentation très considérable de la fréquentation des lacs, dont une grande partie concerne la navigation (figure 1). Cette augmentation de la fréquentation jumelée aux restrictions naturelles que le climat impose à la pratique du nautisme multiplie nécessairement les interactions entre les embarcations (figure 2). De plus, l'augmentation généralisée d'usagers dans les plans d'eau entraîne nécessairement l'arrivée d'une proportion de nouveaux plaisanciers inexpérimentés, ou du moins peu habitués à côtoyer autant d'autres usagers. À cela s'ajoute le fait qu'une forte proportion des plaisanciers sont des planchistes et des kayakistes, une classe d'usagers vulnérable aux vagues et à la vitesse des embarcations motorisées (figure 2). Cet amalgame de conditions augmente les probabilités de désagréments entre les usagers, situations pouvant parfois dégénérer en manque de civisme et en comportements téméraires, et met la table pour des situations graves compromettant la sécurité des usagers. Les capacités des plans d'eau à demeurer des endroits récréotouristiques sécuritaires, vu les mesures en place, atteignent donc progressivement leurs limites. Ainsi entrent progressivement en dualité les désirs simultanés de rendre les plans d'eau accessibles à tous et sécuritaires.

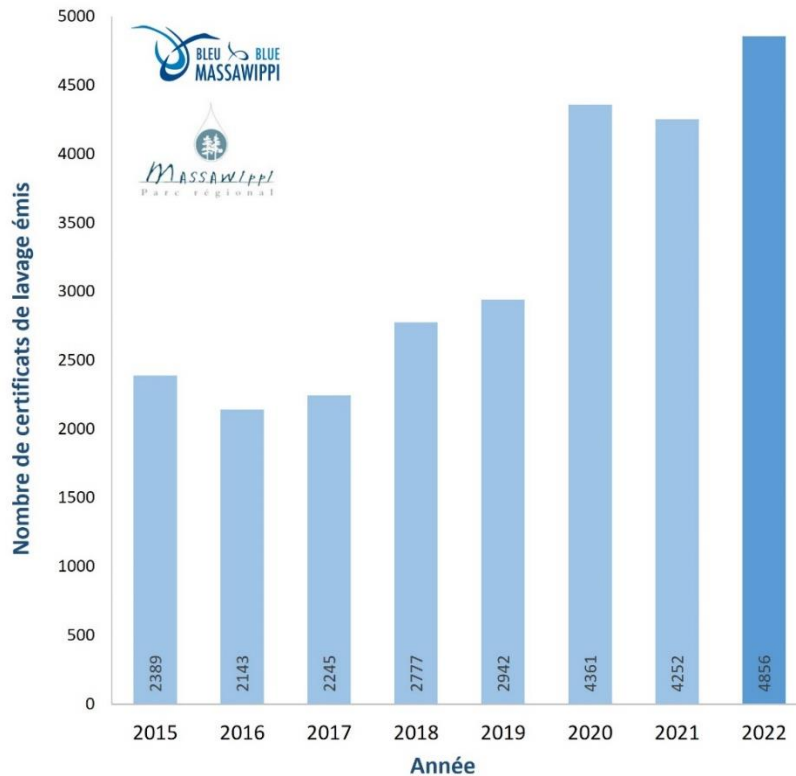


Figure 1 : Achalandage annuel enregistré à la station de lavage d'Ayer's Cliff

Ce dilemme est anticipé depuis quelques années, or il force maintenant certains gestionnaires à l'action. L'accès aux plans d'eau est devenu un enjeu que les municipalités, sous la pression de leurs contribuables, tentent de régler sans pour autant avoir les outils, le temps ou le financement nécessaires. Faute de meilleures alternatives, plusieurs se tournent vers l'augmentation des tarifs d'accès pour diminuer l'achalandage. Cette solution, bien qu'efficace, rend toutefois l'accès aux lacs de plus en plus restreint, voir privatisé. Le débat s'est amplifié largement à l'été 2021, plusieurs associations et coalitions soutiennent que l'accès aux lacs est devenu le privilège des riches.

Alors que la tarification exclut les usagers dits "non-locaux", d'autres utilisateurs réguliers se sentent tout aussi exclus des plans d'eau en raison de pertes de jouissance importantes lors des journées achalandées. Les habitués évitent les journées occupées et développent une vive amertume face aux nouveaux arrivants. À cet effet, on constate une certaine diminution de l'achalandage depuis 2021, malgré le nombre de lavages record (figure 1; MRC de Memphrémagog, 2022; Bleu Massawippi, données non publiées). Bien qu'un étalement naturel dans l'utilisation puisse être une partie de la solution, les raisons poussant sa mise en œuvre amplifieront l'intensité des conflits dans le futur advenant le maintien de la tendance observée.

Bleu Massawippi veut promouvoir une accessibilité universelle, harmonieuse et sécuritaire pour tous. Pour ce faire, l'organisme se concentre sur les adaptations nécessaires à la réalité actuelle. Dans les faits, plutôt que de restreindre l'accès, Bleu Massawippi est d'avis qu'il faut plutôt rendre la navigation sécuritaire,

compte tenu de la croissance, en informant et guidant les différents usagers pour que tout le monde puisse continuer à profiter pleinement des milieux naturels du Québec.

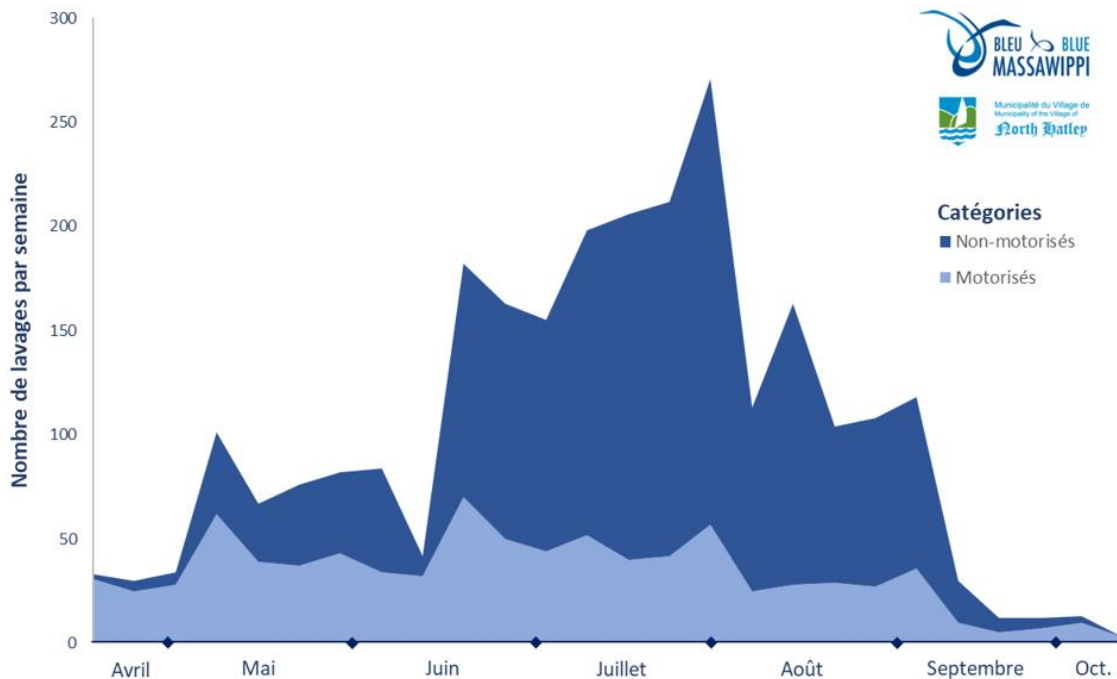


Figure 2 : Répartition hebdomadaire des lavages réalisés en 2022 à la station de lavage de North Hatley

## 2- But du projet

LACcessible est un projet se déroulant sur une année, en 2022-2023. Il a comme objectifs simultanés d'assurer une navigation sécuritaire au lac Massawippi, et indirectement dans les plans d'eau voisins, et de proposer des avenues possibles et concrètes, en réponse au dilemme présenté. Plus précisément, il s'est divisé en 5 volets principaux qui visaient à :

1. Maintenir une patrouille Bleue sur le lac Massawippi qui, bien que dépourvue de pouvoirs coercitifs, peut documenter les comportements problématiques et susciter des améliorations
2. Produire du matériel de sensibilisation :
  - a. Isoler 5 recommandations du Guide de sécurité nautique à mettre de l'avant dans un visuel papier à distribuer dans les points d'intérêt de la région (impression et distribution de 6000 copies, voir annexe 1)
  - b. Produire une carte à imprimer adressée aux usagers reprenant la réglementation en vigueur, les recommandations du visuel papier et certaines informations complémentaires essentielles aux plaisanciers moins familiers avec la situation du lac Massawippi (en conception)
  - c. Produire des communications complémentaires afin de compléter le travail d'éducation et de sensibilisation.



3. Documenter les opinions et les pistes de solutions possibles :
  - a. Concevoir et faire remplir un sondage (en ligne et sur le terrain) afin de documenter la réalité des usagers, leurs principales inquiétudes leurs priorités.
  - b. Complémenter la prise d'opinions par des entrevues avec différentes catégories de gestionnaires de l'eau
4. Transmettre à Transports Canada des recommandations quant à la reformulation de certaines règles le cas échéant, la nécessité d'en établir de nouvelles ou d'insister sur certaines d'entre elles.

Le présent document vise le dernier point de réalisation du projet. Ainsi, il collige les observations faites durant sa réalisation et les résultats de la prise d'informations en une lecture des enjeux et se conclut par des pistes d'améliorations possibles.

### 3- Acquisition d'information

Afin de se prononcer sur les problématiques potentielles soulevées, Bleu Massawippi a entrepris de collecter de l'information auprès du public et des autres acteurs régionaux. Cette section détaille les principales démarches et observations en ce sens.

#### 3.1- Sondages

Bleu Massawippi a conçu et développé un sondage distribué en ligne comme sur le terrain, durant les hautes et basses saisons de 2022 et début 2023. Des 297 répondants, 278 fréquentaient principalement le lac Massawippi et 19 ont rapporté fréquenter principalement un autre plan d'eau (en ordre d'importance : lacs Aylmer, Magog, Memphrémagog, Elgin, Lyster, Lovering et Wallace). Cette acquisition de connaissance a été complétée par une campagne similaire ayant déjà été mise en place par Memphrémagog Conservation Inc. (MCI), notre organisation sœur opérant au lac Memphrémagog. Leur démarche a permis de collecter les avis de 611 usagers sur le bassin versant du lac Memphrémagog, bassin comprenant plus du double de municipalités. Le développement d'une étroite collaboration avec MCI dans le cadre de ce projet permet à cette section de réaliser l'analyse jointe des deux jeux de données et de tirer des conclusions plus fortes en ce qui porte aux enjeux portant sur la sécurité et la gestion des plans d'eau. Le rapport intégral de MCI est disponible [sur leur site web](#).

Les deux démarches combinent donc jusqu'à 908 réponses par question, bien que certaines s'avèrent propres à la démarche de Bleu Massawippi. La probabilité de représentation double dans les deux sondages est estimée négligeable en raison de la distribution ciblée des deux sondages respectifs.

Il est à noter que les deux sondages n'ont pas été distribués de manière suffisamment systématique pour être considérés comme représentatifs de l'ensemble de la population. Par exemple, nos observations terrain révèlent que les visiteurs occasionnels peuvent avoir une vision différente de l'utilisation des plans d'eau et cette classe d'usagers s'avère plus difficile à représenter, vu sa distribution géographique plus large. Néanmoins, nous considérons que le nombre relativement élevé de réponses obtenues permet d'avancer une discussion sur les enjeux liés à l'eau prenant racine sur des bases solides.

### 3.1.1- Proximité par rapport au lac

Cette question d'entrée de jeu vise à établir la provenance des différentes opinions des répondants. Les personnes ayant leur propre accès aux lacs sont fortement représentées pour les deux plans d'eau (figure 3). Notons toutefois que la proportion d'utilisateurs utilisant les accès publics est plus forte dans le bassin de répondants du lac Massawippi, possiblement en raison de la collecte de réponses sur le terrain propre au projet l'accessible. Un bon niveau de représentation des non-riverains y est observé, ce qui donne du poids aux observations subséquentes.

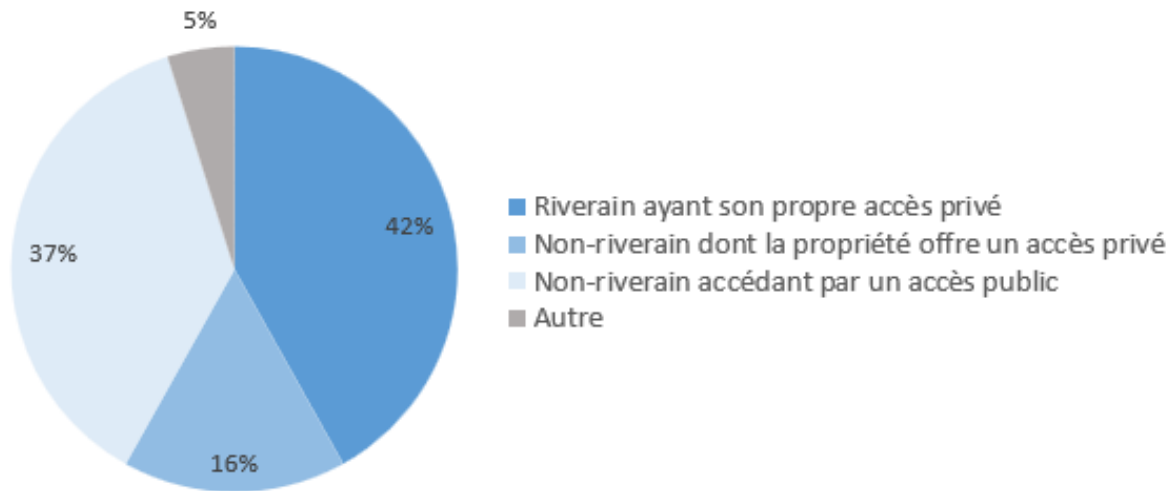


Figure 3 : Provenance des usagers ayant répondu aux sondages de Bleu Massawippi et Memphrémagog Conservation Inc., relativement au plan d'eau qu'ils fréquentent le plus souvent.

### 3.1.2 - Habitudes récréatives

Les différentes habitudes récréatives ont été rapportées dans la question suivante. Les différents pourcentages enregistrés entre les deux lacs sont corrélés, ce qui était attendu considérant la proximité géographique des deux lacs (données non publiées).

Bleu Massawippi désire souligner quelques données d'importance qui semblent importantes aux les enjeux de sécurité et de vivre ensemble sur les plans d'eau :

- La forte proportion d'usagers utilisant les lacs comme source de détente (figures 4.1 et 4.3)
- La forte proportion de nageurs (figure 4.2)
- La forte proportion d'usagers utilisant des embarcations pouvant être considérées comme facilement incommodées par les vagues embarcations motorisées (figures 4.4 et 4.5)
- La très faible proportion d'usagers faisant de la motomarine (figure 4.6)
- La proportion relativement faible d'usagers pratiquant des sports à vague (figure 4.8)

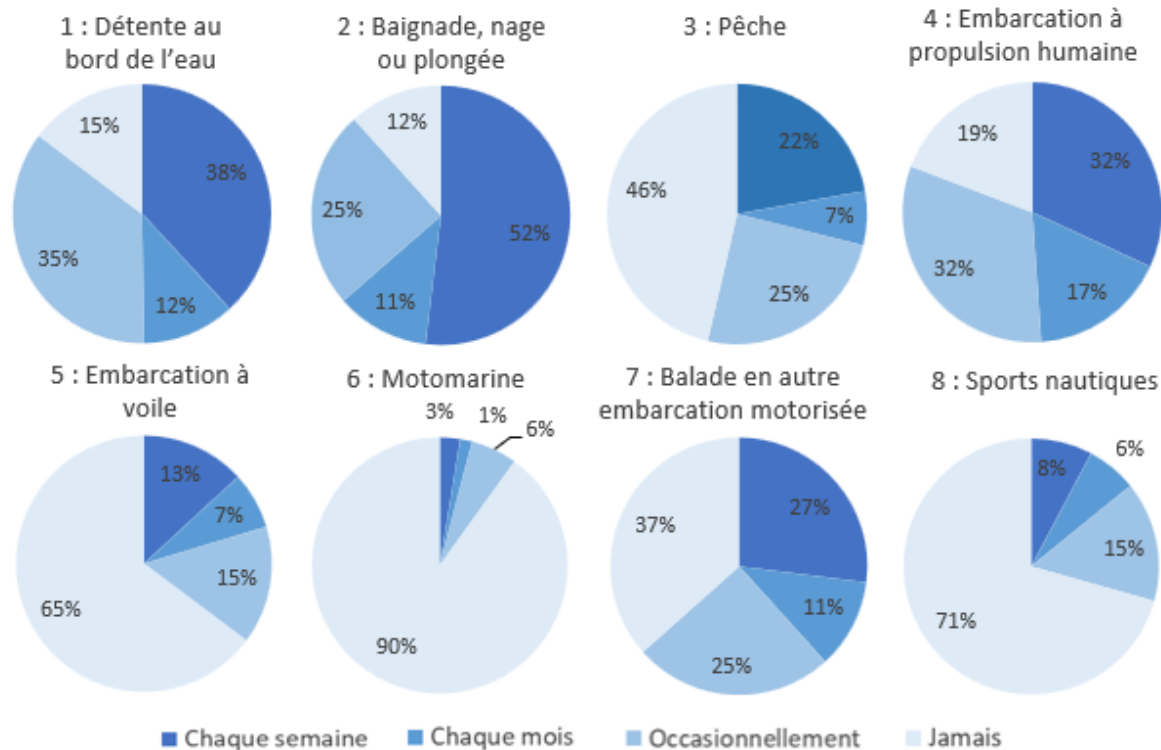


Figure 4 : Portrait global des activités pratiquées et fréquence chez les usagers. Générée par les résultats des sondages de Bleu Massawippi et de MCI.

### 3.1.3 - Problématiques importantes pour les usagers

Les répondants ont été appelés à se prononcer sur l'importance qu'ils accordent à différentes problématiques souvent rapportées de manière anecdotique. L'objectif était de cibler d'une manière plus quantitative leur importance relative auprès des autres enjeux et de la population.

Des différences notables peuvent être observées entre les données de Bleu Massawippi et de MCI, malgré la similarité des questions posées. Du côté des données de Bleu Massawippi, les enjeux les plus systématiquement soulevés sont ceux d'ordre environnemental (tableau 1). La problématique des espèces envahissantes se distingue en tête de liste, sans doute en raison de l'introduction récente de la moule zébrée et des actions de contrôle et de prévention d'envergure entreprises. En 2e et 3e position se trouvent des craintes concernant l'altération des habitats aquatiques et l'impact des vagues sur la berge. Autrement, les autres enjeux présentent des pourcentages similaires, allant de 54 à 64 % (tableau 1).

Du côté du Memphrémagog, des problèmes de cohabitation entre les usagers semblent l'enjeu dominant, les répondants ayant ciblé principalement les problèmes liés aux vagues, au civisme et au bruit (tableau 1). Ayant été distribué en 2020, il est possible que les réponses du sondage aient été biaisées par la hausse insoupçonnée d'achalandage liée aux restrictions sanitaires. Aussi, bien que la proportion d'utilisateurs pratiquant des sports à vague soit similaire dans les deux plans d'eau (données non publiées), il est possible que le plus grand volume absolu d'utilisateurs change drastiquement l'expérience vécue pour les utilisateurs. Le même raisonnement s'applique potentiellement pour le bruit. Nos discussions avec MCI révèlent

également que le lac Memphrémagog fait beaucoup plus fréquemment face à des situations d’abus d’alcool et de fêtes bruyantes sur l’eau, une situation rare du côté du Massawippi. Somme toute, les deux plans d’eau semblent vivre des problématiques différentes, et ce, malgré leur proximité géographique.

Tableau 1 : Niveau d'importance de différentes problématiques soulevées par les utilisateurs des plans d'eau de la région

Problématiques	Répondants considérant cet enjeu problématique (%)	
	Bleu Massawippi	Memphrémagog Conservation Inc.
Introduction d’espèces exotiques envahissantes	81	25
Altération des habitats aquatiques	71	17
Érosion des berges et remise en suspension des sédiments par les vagues des embarcations	69	36
Pollution de l’eau causée par les rejets des embarcations	58	18
Vagues générées par les embarcations à moteur qui incommode les autres utilisateurs	64	54
Achalandage général	59	6
Vitesse des embarcations	59	25
Bruit des moteurs	55	37
Manque de civisme et comportements répréhensibles des plaisanciers	54	32
Aucune de ces problématiques ne me préoccupe	-	5
Autre	-	32

Note : Les répondants du sondage de MCI pouvaient sélectionner un maximum de 3 problématiques prioritaires, alors qu’il n’y avait pas de limites du côté du sondage de Bleu Massawippi. Les pourcentages de répondants ne sont donc pas comparables entre les deux études.

### 3.1.4 - Qualité de l’expérience sur le lac

Dans le but de départager les préoccupations des impacts réels sur l’eau, les répondants ont également été appelés à statuer sur les possibles impacts résultant de l’achalandage. Une grande majorité des répondants affirme avoir été affectée par les problématiques (figure 5). La diminution de l’appréciation générale des plans d’eau semble la principale répercussion de l’achalandage, résultant en une jouissance réduite ou l’évitement de certaines activités sur le plan d’eau. Notons cependant que 40 % des répondants dits affectés ou 30 % de tous les répondants ont soulevé une inquiétude par rapport à leur sécurité (figure 5). Cette statistique nous semble alarmante dans un contexte d’achalandage toujours en hausse et légitimise à notre avis l’entreprise et la poursuite d’actions de sensibilisation à cet effet.

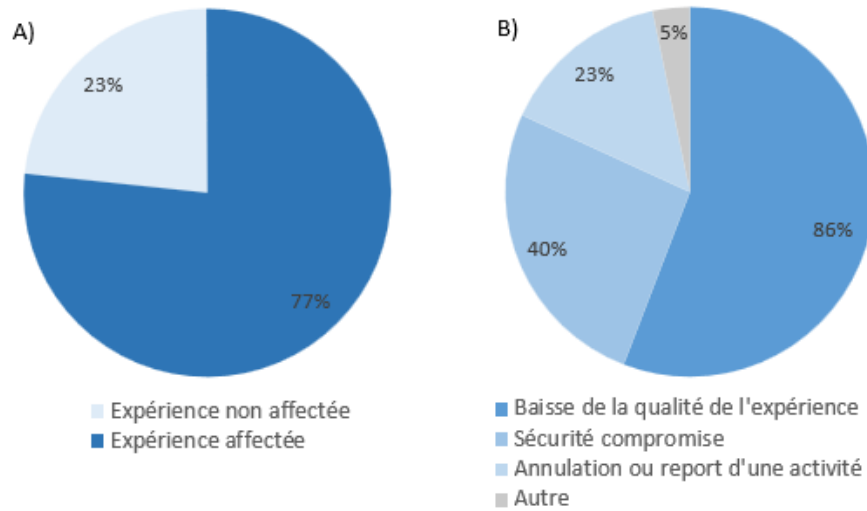
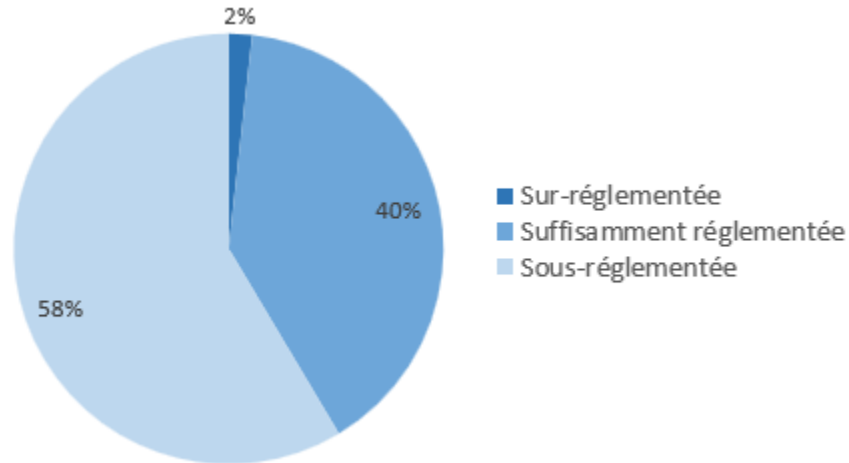


Figure 5 : A) Proportion des répondants se disant impactés par l'achalandage. B) Impacts identifiés par les répondants affectés. Les pourcentages de la figure 5B excèdent 100%, car les répondants pouvaient sélectionner plus d'une réponse. Générée par les résultats des sondages de Bleu Massawippi et de MCI.

### 3.1.5 - Réglementations

Les deux prochaines questions visaient à étudier de manière préliminaire l'acceptabilité sociale derrière la mise en œuvre de mesures réglementaires visant à réduire les désagréments potentiels causés par les enjeux rapportés dans les questions précédentes. À cet effet, la majorité des répondants considèrent les plans d'eau sous réglementés, tandis qu'une minorité marginale les considèrent sur réglementés (figure 7). Les données de MCI révèlent que la forte majorité des répondants considérant le lac Memphrémagog sur-réglémenté sont des non-riverains (MCI, 2021). Il est possible qu'un niveau de familiarité réduit dans un nouveau plan d'eau contribue à cette perception.



*Figure 6 : Perception du niveau actuel de réglementation chez utilisateurs des plans d'eau en Estrie. Générée par les résultats des sondages de Bleu Massawippi et de MCI.*

En ce qui concerne nos premières suggestions de mesures réglementaires possibles, nous percevons une très forte acceptabilité sociale dans la majorité des situations, ce qui corrobore la question précédente. Les mesures visant la préservation écosystémique du plan d'eau, un enjeu précédemment identifié comme prioritaire, ont obtenu les taux de réponses les plus favorables, affichant un support entre de 80 et 88%, selon le cas (tableau 2, trois premières suggestions). Le renforcement de l'application de la réglementation déjà en place et le resserrement de la réglementation face au bruit des moteurs sont les 2e et 3e propositions les mieux perçues par les usagers, avec des taux de réponses favorables enregistrés de 85 % ou plus (tableau 2). Les suggestions présentant les moins bons taux d'acceptabilité, bien qu'ils demeurent élevés, ont été celles visant à implanter des restrictions temporelles aux usages ou impactant directement l'accessibilité aux plans d'eau (tableau 2).

Une prudence est cependant de mise lors de l'interprétation de ces résultats, particulièrement pour les deux derniers points. Sans avoir d'indice quantifiable clair en ce sens, nous soupçonnons que les utilisateurs réguliers des plans d'eau ont affiché un taux de participation plus grand que les utilisateurs dits occasionnels. Ces utilisateurs tendent à avoir une plus grande liberté dans leur accès aux plans d'eau, soit par un accès direct ou la proximité de leur résidence, et seraient donc moins impactés par des restrictions que les visiteurs occasionnels. À cet effet, les données de MCI rapportent une baisse d'environ 10 % du taux de réponses favorables à l'implantation d'une limite du nombre de bateaux chez les non-riverains (MCI, 2021). Néanmoins, nous observons une bonne ouverture à l'ajout de réglementation.

Tableau 2 : Acceptabilité sociale de l'implantation de mesures additionnelles visant à réduire la perte de jouissance des plans d'eau.

Mesure	Réponses favorables (%)
Créer des zones sans circulation d'embarcations à moteur à proximité de zones sensibles identifiées	88
Élargir les zones de vitesse réduites à proximité de ces zones	83
Limiter la pratique de sports nautiques générant des vagues surdimensionnées à proximité de ces zones	80
Définir des plages horaires pour la pratique des sports nautiques générant des vagues surdimensionnées à proximité des zones habitées	73
Fixer une limite de décibels pouvant être émis par les bateaux	87
Augmenter la présence d'agents de la paix sur le lac	85
Instaurer une limite maximale du nombre d'embarcations sur le plan d'eau	68

\*Résultats générés par le sondage de Bleu Massawippi

\*\*Résultats générés par les sondages de Bleu Massawippi et MCI

### 3.1.6 - Connaissances sur la sécurité

Cette dernière section vise à évaluer le niveau d'aisance de la population avec les différentes règles et lignes de conduite en matière de sécurité nautique et d'évaluer la place du Guide de sécurité Transports Canada (nommé Guide dans le reste du document) dans le processus de familiarisation du public avec les différentes pratiques à adopter. Une auto-évaluation a révélé que les utilisateurs ont une très bonne perception de leurs habiletés à mémoriser et mettre en pratique les différents éléments liés à la sécurité (figure 7). Cela semble contredire l'ensemble des observations préalables au projet, du fort taux de désagréments rapportés et du désir de la population de voir un meilleur encadrement du nautisme en général (figures 6 et 6, tableau 2). Plusieurs hypothèses non mutuellement exclusives permettent d'expliquer ce résultat :

1. Une très faible proportion des usagers sont responsables de la presque totalité des désagréments rapportés
2. Il est difficile de prendre conscience et de percevoir les impacts du nautisme sur les autres usagers
3. Les usagers surestiment leur maîtrise des règles et lignes de conduite sur l'eau
4. Les comportements de cohabitation ne sont pas perçus comme liés à la sécurité (ex : ralentir lorsqu'à distance plus rapprochée d'une embarcation plus petite)

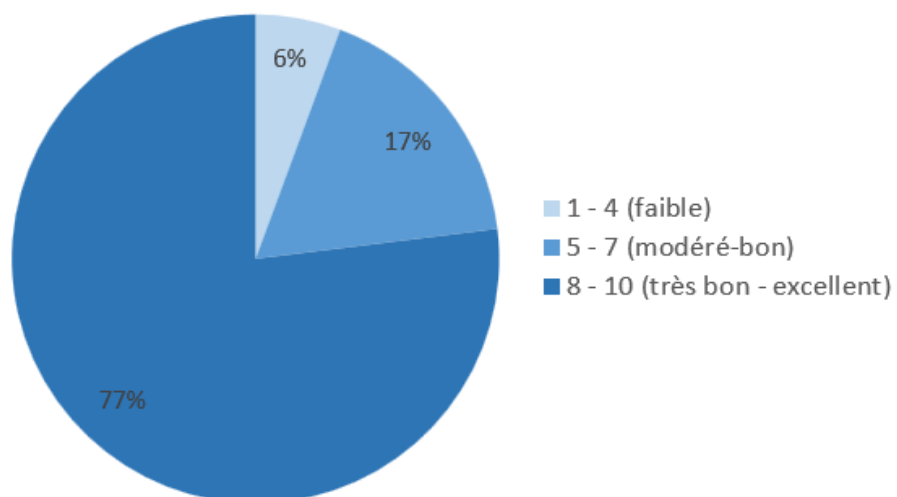


Figure 7 : Autoévaluation du niveau de connaissance des règles et lignes de conduite entourant la sécurité nautique. Générée par les résultats du sondage de Bleu Massawippi

D'autres travaux seront nécessaires afin de départager les différentes causes possibles, or la plausibilité de la 3e hypothèse est renforcée par les résultats de la question suivante qui a investigué le niveau d'adoption et de consultation du Guide de sécurité nautique de Transports Canada. En effet, 42 % des répondants ont affirmé ne jamais consulter le Guide, principalement par méconnaissance de son existence (figure 8).

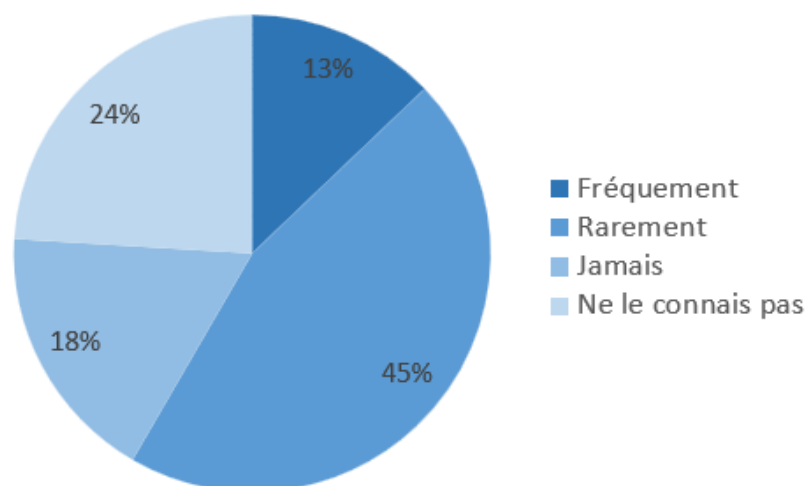


Figure 8 : Niveau de consultation du Guide de sécurité Nautique de Transport Canada par les usagers. Générée par les résultats du sondage de Bleu Massawippi



Malgré un certain problème d'adoption du Guide dans la région ciblée par le questionnaire de Bleu Massawippi, les usagers apparaissent tout de même chercher activement des informations sur le nautisme et sa réglementation. Or, plutôt qu'être une voie principale d'accès à l'information, le Guide semble être considéré comme une source d'informations parmi plusieurs. Les documents informatifs gouvernementaux, incluant évidemment le Guide, ont obtenu la 3e place parmi différentes sources d'information possibles et sont consultés par 35% de la population sondée (tableau 3). Ce résultat devrait être pris avec sérieux : bien que plusieurs ouvrages externes puissent être de très bonne qualité, il est difficile de s'assurer dans tous les cas que les informations présentées sont justes et complètes. Le dépliant distribué dans le cadre du projet par Bleu Massawippi est un exemple de "Brochure et dépliant local" adressant des questions de sécurité, cependant celui-ci ne remplacera jamais une consultation approfondie du Guide (Annexe 1).

Tableau 3 : Source(s) d'information consultées concernant la réglementation sur la sécurité nautique. Généré avec les réponses du sondage de Bleu Massawippi.

Types de sources	Sélection par les répondants (%)
Recherche générale sur Internet	55
Information du cours de permis de bateau	40
<b>Documents informatifs gouvernementaux</b>	<b>35</b>
Brochures et dépliants locaux	25
Bouche-à-oreille	16
Aucune recherche d'information	1

Note : le cumul dépasse 100% car les répondants pouvaient sélectionner plus d'une réponse

Bleu Massawippi a terminé le questionnaire en demandant aux répondants leur opinion sur le Guide, sous forme de commentaires. Peu ont pris le temps de composer un commentaire élaboré et les courtes appréciations positives comme : "Bon" ou "Bien" ont représenté la forte majorité des réponses non vides. Il semble pertinent dans le cadre du présent exercice de souligner les commentaires constructifs obtenus qui se divisent en quatre catégories :

- Une partie des informations présentées ne s'appliquent pas à la réalité des plaisanciers fréquentant les plus petits cours d'eau
- Certaines informations présentées sont trop générales
- Le guide détaille peu de lignes de conduite visant à diminuer les impacts indirects du nautisme sur l'écosystème aquatique, de plus en plus considérés comme faisant partie de l'étiquette du plaisancier.
- Le guide est peu diffusé ou publicisé.

### 3.2 - Rencontre avec des entités de gestion

La deuxième partie du projet visait à rencontrer différentes entités de gestion afin de valider si leur perception des enjeux liés au nautisme concorde avec celles des plaisanciers et celles de Bleu Massawippi. Bleu Massawippi désirait également situer leur prise de position et étudier les actions adoptées ou considérées. Ainsi, à l'hiver 2021, un total de 6 organisations impliquées de près dans la gestion du nautisme rencontrés (tableau 4). La présente section collige l'ensemble des perspectives récoltées et brosse un portrait régional de la situation telle que perçue par les gestionnaires du territoire.

Tableau 4 : organismes consultés dans le cadre du projet

Organisme	Rôle dans la gestion des plans d'eau
Municipalité de Coaticook	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion de la navigation dans le lac Lyster (longueur de 2,4 km) et dans les rivières sur son territoire</li> <li>- Opère une patrouille nautique avec un mandat de sensibilisation</li> </ul>
Memphrémagog Conservation Inc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisme à but non lucratif dédié à la santé du lac Memphrémagog (longueur de 51km)</li> <li>- Aucun pouvoir législatif</li> <li>- Opère une patrouille nautique avec un mandat de sensibilisation</li> </ul>
MRC de Memphrémagog	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Représente les municipalités sur le territoire de la MRC de Memphrémagog</li> <li>- Statue sur des politiques régionales concernant l'utilisation du territoire</li> <li>- Opère une patrouille nautique ayant comme mandat l'application des principaux règlements entourant la sécurité nautique et l'éducation du public en matière de sécurité. Elle patrouille en alternance les lacs Memphrémagog, Massawippi (14km), Magog (11,1 km) et Lovering (6km)</li> </ul>
Ville de Sherbrooke	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assure la gestion des milieux naturels sur son territoire, comme les points de mise à l'eau et les espaces verts près des rives</li> <li>- Opère une patrouille nautique ayant comme mandat l'application des principaux règlements entourant la sécurité nautique et la gestion des espèces aquatiques envahissantes</li> <li>- Collabore avec plusieurs associations dites locales pour une gestion et application réglementaire compatible avec les particularités de son territoire</li> </ul>
Nautisme Québec	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation à but non lucratif visant à représenter les plaisanciers et promouvoir le nautisme au Québec</li> <li>- Aucun pouvoir législatif</li> <li>- Mène des projets de promotion du nautisme et d'éducation</li> </ul>
Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation à but non lucratif visant à représenter les différentes associations des lacs et cours d'eau de la province</li> <li>- Promouvoit la préservation des écosystèmes aquatiques de la province</li> </ul>

### 3.2.1 - Achalandage et sécurité

L'ensemble des organisations consultées actives sur le terrain ont confirmé avoir observé de leur côté une tendance à la hausse dans les dernières années, marquée par une hausse encore plus drastique en 2020 et 2021. Elles ont aussi noté une diminution vers les niveaux précédents en 2022, bien qu'elle semble se manifester différemment selon les plans d'eau. La ville de Coaticook a observé encore cette année, au lac Lyster, une dizaine de jours particulièrement achalandés quelle considérait problématiques. La MRC de Memphrémagog, elle, rapporte une augmentation continue des embarcations non motorisées sur son territoire, particulièrement les planches à pagaies. Cette augmentation représente une facette d'une évolution des usages qui s'est accélérée au fil des années, tel que souligné par la MRC de Memphrémagog et Nautisme Québec, qui inclue en second plan une hausse graduelle de la popularité des sports nautiques et de la taille moyenne des embarcations motorisées. Cet usage peut s'avérer peu compatible avec la promenade en non-motorisé, selon MCI et Nautisme Québec, et résulter en des enjeux de sécurité. Nautisme Québec affirme en ce sens que la grande majorité des risques actuels en ce sens ne relèvent pas d'une mauvaise fois, mais plutôt de la nécessité d'une prise de conscience par rapport à un environnement changeant incluant notamment une classe d'utilisateurs plus sensibles aux vagues générées. La MRC de Memphrémagog rapporte également une proportion accrue de plaisanciers peu expérimentés sur les plans d'eau de son territoire, depuis quelques années.

### 3.2.2 - Stratégies et limites actuelles

Ainsi, selon Nautisme Québec, le travail à accomplir en est un de communication et de sensibilisation et, à cet effet, ils estiment que leur projet "Suivez la vague", repris par de nombreux acteurs dont la MRC de Memphrémagog, représente un pas d'envergure dans la bonne direction. D'autres estiment cependant que de telles communications, même si essentielles, ont leurs limites. Mentionnons le cas du Lac Lyster, dans la ville de Coaticook. De nombreux outils de sensibilisation y ont été déployés, incluant des publications sur les réseaux sociaux, des articles de journaux, des passages à la radio, la diffusion d'une carte présentant les règlements pour le lac, une page web à cet effet et des envois postaux. Cela les amène à croire que la proportion d'utilisateurs ne connaissant pas la réglementation en vigueur est très faible dans leur région et que les usagers interpellés par leur patrouille Bleue, non contraignante, agissent souvent en toute connaissance de cause. Ajoutons que la taille réduite du lac et de sa communauté permet d'identifier personnellement certains des récidivistes. Dans le cas des lacs plus larges comme le Memphrémagog ou le Massawippi, lacs qui depuis plusieurs années supportent une patrouille informative et de sensibilisation, les écarts de conduite peuvent être adressés, de manière courtoise, sur une plus grande partie de l'année. Or, ils se produisent toujours. La Fédération québécoise de défense des lacs et cours d'eau (FQDLC) partage également cet avis, soulignant que moult documents informatifs ont été produits au cours des dernières années et qu'une campagne de plus en ce sens ne renversera probablement pas la situation actuelle. En contraste, MCI rapporte que l'application réglementaire sur l'eau est efficace au lac Memphrémagog et que le lac présente peu de problèmes de vitesse ou d'entraves aux règlements de sécurité. Or, ce plan d'eau est patrouillé par 4 entités législatives complémentaires et une patrouille de sensibilisation. Ainsi, il n'est pas représentatif. Rappelons que l'existence de patrouilles régionales ne fait pas l'objet de la majorité. Les lacs de plus petite envergure n'ont parfois comme ressource que les visites ponctuelles annuelles de la Sûreté du Québec pour l'application réglementaire.

### 3.2.3 - Surveillance accrue requise

Devant cette réalité, tous les acteurs impliqués souhaitent voir une surveillance et application accrue de la réglementation existante accrue. Par exemple, la MRC de Memphrémagog reconnaît les limites de déploiement de ses patrouilleurs et la ville de Sherbrooke donne en exemple que 3 équipes de patrouilles nautiques au lac Magog serait le nombre à atteindre pour permettre un niveau de surveillance exhaustif. Tous les acteurs se montrent reconnaissants envers ce service systématique, or déplorent le nombre très limité de sorties annuelles par plan d'eau et le fait qu'elles ne sont pas garanties de se produire au cours d'une journée achalandée.

Les priorités de surveillance diffèrent cependant entre les différents acteurs. Alors que la MRC de Memphrémagog centre son attention vers le respect des règlements sur la sécurité, d'autres comme MCI, la ville de Sherbrooke ou la ville de Coaticook souhaitent également voir une incitation sur le terrain à l'application de comportements liés au vivre ensemble, comme les vagues près des embarcations non motorisées ou les embarcations circulantes très près les unes des autres. Or, malgré un mandat de sensibilisation, la capacité d'intervention des différentes patrouilles chute drastiquement lorsque la réglementation laisse une grande place à l'interprétation. La problématique du bruit représente un exemple flagrant d'une source de plaintes continue difficile à adresser par des entités de contrôle comme la patrouille nautique de la MRC. Il est très difficile pour les agents sur le terrain d'évaluer le bon état d'un silencieux compte tenu des différences importantes entre les types et modèles présents sur les embarcations. La nature de l'enjeu lié au bruit semble aussi varier selon les plans d'eau, la ville de Coaticook désirent ardemment adresser la problématique du bruit des moteurs au lac Lyster (2,4 km) alors qu'MCI pointe plutôt du doigt le bruit lié aux festivités dans le lac Memphrémagog, plus achalandé (51 km). Le

Dans l'ensemble, bien que peu couverte par la réglementation actuelle, une meilleure inclusion des comportements de vivre-ensemble dans les avertissements ou messages de sensibilisation des agents de la paix sur le terrain faciliterait, selon eux, la cohabitation harmonieuse entre les usagers.

### 3.2.4 - Enjeux environnementaux

Un autre point majeur soulevé par 5 des acteurs consultés sur 6 est l'impact potentiel de certains aspects du nautisme sur la pérennité des plans d'eau, un aspect peu encadré par la réglementation actuelle. Les lacs sont bien souvent les piliers du secteur récréotouristique local ou régional, entre autres choses, et sont des écosystèmes fragiles pouvant être affectés par les activités s'y déroulant. Les deux éléments soulevés à ce niveau sont les vagues pouvant affecter le littoral, particulièrement les vagues surdimensionnées, et le lavage adéquat des embarcations dans une optique de propagation d'espèces exotiques envahissantes.

Pour les vagues, malgré la présence de zones balisées de vitesse réduite sujettes à une réglementation, des inquiétudes émergent quant à leur capacité à dissiper efficacement l'énergie de vagues répétées ou de vagues d'envergure. De plus, les gestionnaires sont préoccupés par la présence de zones sensibles, se démarquant par leur biodiversité, leur faible profondeur ou leur sol plus fin, qui pourraient être affectées davantage par les vagues.

En ce qui concerne les espèces envahissantes, la prévention de leur prolifération constitue l'une des trois priorités d'action de la FQDLC et une inquiétude majeure chez d'autres. Bien que leur propagation puisse être en partie adressée par une réglementation municipale, les gestionnaires comme la ville de Coaticook, la MRC de Memphrémagog ou la ville de Sherbrooke peinent à trouver les ressources nécessaires pour

mettre en place des installations appropriées et offrir un service de lavage assez étendu pour ne pas compromettre l'accessibilité aux plans d'eau. Les coûts associés sont donc couverts, directement ou indirectement, par les plaisanciers et les résidents locaux, et une tarification associée à ce service exacerbe davantage la problématique d'accessibilité et de privatisation des plans d'eau. La stratégie opposée, le statu quo, est aussi peu attrayante, vu les conséquences économiques notables des EAEE une fois implantées et la difficulté du contrôle de leur propagation.

C'est 4 des 6 acteurs consultés qui ont affirmé explicitement un désir de voir Transports Canada prendre les devants sur ces problématiques environnementales, en plus des aspects propres à la sécurité.

### 3.2.5 - Actualisation de la réglementation

Le travail de consultation réalisé laisse entrevoir que les plans d'eau du Sud du Québec font face à une problématique d'achalandage généralement en hausse et une utilisation des plans d'eau en évolution rapide. Les inquiétudes sont tangibles autant en ce qui concerne la sécurité que les impacts sur les milieux naturels. Notons que tous les acteurs consultés supportent catégoriquement le libre accès universel aux cours d'eau et certains, comme la MRC de Memphrémagog, prévoient augmenter la quantité d'espaces publics sur la rive. Néanmoins, tous sont d'avis qu'un meilleur encadrement des pratiques sur l'eau pourra favoriser la cohabitation entre les usages, en complément du travail de sensibilisation. Notre travail limité de consultation révèle cependant que les besoins varient grandement entre les plans d'eau qui font face à des réalités différentes. Outre cela, les lacs et rivières sont perçus comme des milieux fragiles et des ressources naturelles et récréotouristiques à préserver.

Ainsi, les gestionnaires du territoire souhaitent avoir les outils nécessaires pour pouvoir mettre en place une gestion de l'utilisation des plans d'eau adaptés aux réalités locales et compatibles avec leur vision de développement durable. Ces outils incluraient un appui accru en ressources permettant de renforcer les différents points faibles, mais surtout, surtout, la possibilité de moderniser la réglementation entourant le nautisme. Bien qu'un processus de modification de la réglementation ait été mis en place par Transports Canada, 4 acteurs rencontrés sur 6 ont mis l'accent sur une difficulté extrême derrière la complétion des démarches, le temps requis et les ressources nécessaires devant être déployées afin de faire toute progression en ce sens. Voici un résumé des cas relevés :

- La ville de Coaticook désire s'affranchir d'une délimitation désuète du lac Lyster qui, effectivement, empêche tout contrôle sur la vitesse près des berges sur la moitié du lac. Ils affirment ne pas avoir les ressources pour compléter les démarches actuelles requises par Transports Canada pour adresser la situation.
- MCI a produit un mémoire en 2021 documentant les différentes démarches d'actualisation de la réglementation débutées au lac Memphrémagog. Tous les efforts ont été abandonnés après quelques années, citant pour cause la lourdeur des démarches requises (MCI, 2021)
- La MRC de Memphrémagog a débuté, puis abandonné, un projet de réglementation de la dimension des vagues, citant également la lourdeur du processus administratif. Ils affirment attendre une simplification significative des démarches avant de reprendre leurs efforts en ce sens.
- La FQDLC récolte depuis de nombreux témoignages de ses associations membres faisant face à des problématiques similaires. La FQDLC a récemment déposé un mémoire à Transports Canada, appuyé par de nombreuses organisations membres, proposant la modernisation de la réglementation des moteurs électriques.

Il apparaît important de préciser qu'une évaluation des propositions réglementaires demeure nécessaire, ne serait-ce que pour éviter d'amplifier la problématique de privatisation des plans d'eau. Nautisme Québec est adamant à ce sujet : des données probantes sont requises, selon eux, afin de démontrer qu'une problématique existe, qu'elle affecte une proportion significative de la population et qu'une réglementation représente la meilleure façon de la résoudre. Bleu Massawippi partage cette vision et souligne que les démarches actuelles de Transports Canada vont en ce sens, or elles sont simplement inaccessibles aux plus petites entités de gestion qui doivent défrayer des dizaines et des dizaines de milliers de dollars en ressources humaines, sur plusieurs années, ne serait-ce que pour soumettre un dossier à une première évaluation.

### 3.3 - Lecture globale de la situation

De nombreux points de vue ont été soulignés dans nos démarches d'acquisition de connaissances, points de vue souvent nuancés et parfois différents. Cette section vise à brosser un portrait aussi représentatif et concis que possible de la situation, basé sur les informations collectées autant par le public que les gestionnaires locaux (sections 3.1 et 3.2).

Les plaisanciers, comme les gestionnaires des plans d'eau, perçoivent bel et bien une hausse de l'achalandage sur les plans d'eau, hausse ayant été fortement accélérée par les restrictions sanitaires (section 3.2.1, figures 1 et 5). Bien qu'un certain recul ait été observé en 2022, la tendance demeure à la hausse (section 3.2.1, figure 1). De plus, les usages dans les plans d'eau évoluent et ces derniers voient apparaître de plus en plus d'embarcations non motorisées sensibles aux vagues, simultanément à une hausse de la taille moyenne des embarcations motorisées et de la popularité des sports nautiques (section 3.2.1, figures 2 et 4). Ainsi, la forte majorité des plaisanciers ressentent une diminution significative de la jouissance des milieux aquatiques et près du tiers affirment avoir ressenti un risque pour leur sécurité (environ 900 personnes interrogées, figure 5). Cette statistique à elle seule confirme la suspicion de Bleu Massawippi qu'une problématique est belle et bien présente et que des améliorations sont requises afin de stabiliser, au minimum, et renverser, idéalement, l'évolution actuelle de la situation.

Les causes derrière ce constat seraient multiples. Mentionnons l'apport en nouveaux usagers peu expérimentés, la réalité changeante chez les plaisanciers d'expérience, la confiance très élevée des utilisateurs envers leurs compétences et l'application réglementaire limitée (sections 3.2.1 à 3.2.3, figures 6 et 7). Du côté de l'éducation et de la diffusion de l'information cependant, Transports Canada semble occuper un rôle secondaire. Cas concret, le Guide de sécurité nautique est consulté par seulement 58 % des répondants (figure 8). Plusieurs raisons expliquent cette statistique : le Guide est peu publicisé et d'autres sources d'information sont donc privilégiées, les usagers généralement très confiants envers leurs habiletés et plusieurs répondants ont laissé entendre que le Guide était mal adapté à la réalité des plus petits plans d'eau (tableau 3, figures 7 et 8).

Alors que le travail d'éducation et de sensibilisation doit se poursuivre, la plupart des gestionnaires reconnaissent que la lacune principale actuelle se situerait plutôt dans l'application réglementaire. Celle-ci peut être considérée comme limitée même dans les plans d'eau dotés d'une patrouille nautique locale ou régionale (section 3.2.3). Le public partage également cette vision et se montre en faveur d'une présence accrue des agents de la paix (tableau 2).

Une meilleure application de la réglementation sous sa forme actuelle aurait un impact positif, mais peut-être limité sur certaines problématiques liées à l'achalandage. En effet, la majorité des impacts négatifs

soulevés semblent dus à une mauvaise cohabitation entre les usagers plutôt qu'à un niveau de violation important des règlements (section 3.2.3, tableau 1). Or, le potentiel d'intervention des agents de la paix, malgré leur mandat secondaire d'éducation, chute lorsque la réglementation laisse place à interprétation. La réglementation sur le bruit a été citée en exemple à plusieurs reprises parmi plusieurs comportements incommodes les usagers difficiles à adresser sur le terrain (section 3.2.3). Les gestionnaires ont la volonté d'adresser ce manque de clarté par une bonification de la réglementation, désir supporté également par la population (section 3.2.5, figure 6, tableau 2). Cependant, les démarches actuelles à accomplir auprès de Transports Canada sont simplement trop ardues et ne permettent pas une avancée dans ce sens vu les ressources limitées des gestionnaires. Nombreux sont les exemples d'abandon de telles initiatives (section 3.2.5). Notre travail soulève également, malgré sa portée limitée, des différences marquées dans les enjeux auxquels font face les différents plans d'eau (sections 3.2.2 à 3.2.4, tableau 1). Ainsi, il apparaît de plus en plus évident qu'une réglementation adaptée aux différentes réalités des plans d'eau permettra d'adresser les enjeux locaux de cohabitation et les enjeux de sécurité qui en découlent.

Un dernier résultat clair émergeant de nos travaux est une prise de conscience rapide des possibles impacts négatifs de la navigation sur l'écosystème aquatique. Bien que la pollution directe soit réglementée, une lacune est présente au niveau des impacts indirects comme les vagues et les espèces envahissantes, lacune également observée par le public. Ainsi, les gestionnaires autant que les plaisanciers désirent voir ces aspects du nautisme encadrés par une meilleure législation et sentir un meilleur support pour son application (section 3.2.4 et tableaux 1 et 2).

## 4 -Recommandations à Transports Canada

En fonction du portrait de la situation relevé en Estrie, voici quelques recommandations qui, nous pensons, favoriseraient une meilleure cohabitation entre les usagers des plans d'eau et bénéficieraient à la sécurité de tous.

### 4.1- Popularité du Guide de sécurité nautique

Les données amassées montrent que le Guide n'est pas consulté par une proportion importante de la population. Le premier effort en ce sens pour pallier la situation serait d'améliorer la visibilité du Guide, par exemple en le publicisant davantage ou en incitant les acteurs influant en matière de nautisme à l'afficher via leurs médiums de communication (ex : site web). Son impression sous forme de cahier et sa distribution dans les principaux sites récréotouristiques pourrait également avoir l'effet double de le rendre plus accessible à la population et le positionner comme ouvrage de référence pour les plaisanciers s'étant procuré une copie.

De plus, plusieurs usagers ont affirmé sentir un désalignement entre les instructions du Guide et leur réalité, facteur qui nuit probablement à son adoption. La situation pourrait être adressée par une réorganisation du contenu séparant davantage les informations par types d'usages. La section « Connaître les règles de sécurité propres à votre activité », à la page 48, représente un bon point de départ, bien qu'elle ne fasse que deux pages. Une plus grande adoption de cette formule dans l'ensemble du Guide permettrait aux utilisateurs de trouver une plus grande partie de l'information correspondant à leur réalité dans un nombre restreint de pages ou de sections. Cela augmenterait davantage l'efficacité du Guide et favoriserait son adoption. Autre suggestion en ce sens, la montée continue en popularité des embarcations non motorisées justifie de plus en plus la production d'un guide séparé, plus court, propre à ce type d'usage.

## 4.2 – Contenu du guide

Au niveau des informations présentées, il serait bénéfique d'accorder une place d'importance aux comportements favorisant ou nuisant à la cohabitation entre les usages. À défaut d'être assujettie à une réglementation, sur les plans d'eau achalandés, l'adoption d'une bonne étiquette influence grandement la qualité de l'expérience et le sentiment de sécurité chez les usagers.

### 4.2.1 - Vagues

Les vagues ont représenté une source de frustration et d'inquiétude majeure parmi les gestionnaires et les plaisanciers, Bleu Massawippi considère donc qu'elles devraient être adressées plus amplement dans le guide. Du travail en ce sens a déjà été produit dans la section « Éviter les comportements dangereux » de la page 45 qui n'aurait qu'à être développé. Par exemple, l'ajout de lignes directrices quant à la vitesse ou la distance à maintenir en croisant une autre embarcation pourrait permettre de tempérer plusieurs frustrations ressenties par les plaisanciers.

Les fréquentes frictions entre les embarcations générant des vagues et les autres usages comme la promenade en embarcation non motorisées devraient également être adressées davantage, le message actuel du Guide en ce sens ne représentant que trois courtes phrases dans ses 79 pages :

*« Le sillage d'une embarcation pourrait causer des dommages à d'autres bâtiments, à des quais et au rivage. Il peut également présenter un risque pour les nageurs, les plongeurs et les gens se trouvant à bord de petites embarcations et qui pourraient chavirer. Lorsque vous choisissez votre vitesse, tenez compte des effets du sillage sur les autres. » - Page 45*

Transports Canada devrait considérer élaborer davantage sur la grande capacité de dispersion des vagues et les impacts possibles aux autres usagers. Le risque de chavirer est bien mentionné, mais ne représente pas la seule conséquence. Considérons, entre autres, le sentiment d'insécurité, la perte de contrôle et l'inconfort général pouvant résulter de telles ondées, voir le risque accru de noyade chez les nageurs moins expérimentés, surtout en eaux normalement calmes. De l'autre côté, le Guide devrait inclure des techniques permettant aux autres types d'usagers de demeurer en contrôle lors d'épisodes d'eaux plus mouvementées, afin d'améliorer leur résilience à tout type de conditions. Une prise de conscience des deux côtés favorisera certainement une bonne cohabitation et diminuera les risques.

Finissons les recommandations propres aux vagues en parlant de leurs impacts potentiels sur le milieu naturel. Le Guide émet déjà une courte recommandation en ce sens à la page 54 : « *Ne contribuez pas à l'érosion du rivage. Surveillez votre vague de sillage et le remous de l'hélice* ». Rappelons cependant que les impacts des vagues sur l'écosystème représentaient une source d'inquiétude majeure pour les gestionnaires et les usagers. Il apparaîtrait donc complémentaire aux aspects mentionnés plus haut de réitérer les potentiels impacts des vagues sur l'environnement, particulièrement dans les sections propres aux sports nautiques, l'usage le plus susceptible de générer des vagues d'envergure.

### 4.2.2 - Bruit

Bleu Massawippi émet une recommandation similaire en ce qui concerne le bruit. Bien qu'il ne porte pas atteinte à la sécurité, le bruit s'avère une source de conflits majeurs même si la forte majorité des embarcations se conforment à la réglementation en vigueur. Un message d'avertissement pour les motomarines est déjà présent à la page 48, or la cohabitation entre les usagers bénéficierait de lignes directrices supplémentaires. Mentionnons comme possibilités des accélérations plus douces lorsque plus près du rivage ou un rappel à la modération quant au volume de la musique.



#### 4.2.3 - Espèces exotiques envahissantes

Bleu Massawippi se montre reconnaissant envers Transports Canada pour l'inclusion d'une section sur les espèces exotiques envahissantes (EEE) dans son Guide sur la sécurité nautique, malgré l'absence de lien direct entre leur propagation et la sécurité des usagers. Rappelons que la propagation des espèces exotiques envahissantes représente une crainte majeure chez les gestionnaires des plans d'eau comme chez les usagers. Or, le Guide dans sa forme actuelle présente des informations incomplètes qui pourraient donner un faux sentiment de confiance aux usagers et favoriser la dispersion des EEE. Quelques ajouts concrets pour pallier la lacune actuelle incluraient :

- Un survol des conséquences économiques et écologiques possibles résultant de la propagation des EEE
- Une incitation à utiliser les stations de lavage avant d'entrer un nouveau plan d'eau
- Dicter plus explicitement que certaines régions ont adopté une réglementation coercitive encadrant la pratique du lavage d'embarcations
- Fournir de l'information quant à la localisation des stations de lavage. Au Québec, le gouvernement du Québec a colligé l'ensemble des stations de lavage en opération sur son territoire dans une [carte interactive](#).
- Mentionner que bien que le nettoyage de la coque soit important, chaque plaisancier a la responsabilité de vider et sécher adéquatement l'intérieur de son embarcation et le matériel s'y trouvant pour éviter tout risque de propagation. Des instructions plus détaillées peuvent être trouvées sur la [page web](#) correspondante de Pêches et Océans Canada

#### 4.3 - Réglementation

Un autre constat majeur résultant de l'acquisition de connaissances résultant de notre démarche est le désir conjoint des usagers et des gestionnaires de pouvoir adapter la réglementation entourant le nautisme. Une telle démarche dépasse le champ d'action du Guide de sécurité nautique, mais relève de Transports Canada. Les requêtes en ce sens peuvent être divisées en deux catégories, soit 1) la modernisation de la réglementation nationale afin de combler certains angles morts résultants d'une évolution rapide du nautisme dans les dernières années et 2) du désir d'ajuster la réglementation locale sur le nautisme afin d'encadrer les pratiques d'une manière compatible, composer avec les réalités différentes des plans d'eau et assurer une cohérence avec les politiques d'utilisation du territoire et de développement durable.

Pour le 1<sup>er</sup> aspect, Bleu Massawippi souligne l'ouverture de Transports Canada à faire de telles révisions, un cas concret en ce sens étant sa dernière consultation au sujet du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) ayant pris fin le 6 février 2023. Bleu Massawippi désire ajouter son appui aux nombreux autres organismes supportant le mémoire produit par la FQDLC visant à actualiser les annexes 3 et 4 du RRVUB.

Pour le 2<sup>e</sup> aspect, le portrait semble clair : le désir des gestionnaires locaux est ardent, la population présente une bonne ouverture à la bonification de la réglementation, mais le processus administratif épuise pratiquement toute tentative d'amélioration locale d'encadrement du nautisme. Loin de nous l'intention de considérer avec légèreté l'ajout de réglementation locale sur les plans d'eau. Bleu Massawippi réitère cependant, comme fait par le passé par de nombreux autres acteurs et en se basant sur des données probantes actuelles, que le besoin de simplification de telles démarches est criant.

#### 4.4 - Ouverture

Les différents constats issus du projet LACcessible révèlent, pour terminer, que les plaisanciers du lac Massawippi, même ceux d'expérience, ont une compréhension limitée des enjeux du lac, de ses infrastructures, des usages réalisés et des particularités des différents secteurs. Or, la connaissance intime des plans d'eau visités et utilisés est essentielle sur de nombreux plans de gestion future, notamment la sécurité, la bonne cohabitation entre les usages et la préservation de l'écosystème. Un plaisancier bien informé en sera un vigilant, utilisant les secteurs les plus compatibles avec son usage et pourra porter une attention particulière aux risques de ses activités et aux impacts qu'elles peuvent avoir sur autrui. Une telle prise de conscience sera de plus en plus importante en assumant un maintien de la tendance à la hausse de l'achalandage, ainsi le travail d'éducation doit se poursuivre et englober plusieurs facettes afin de présenter un bagage de valeur complet aux utilisateurs des plans d'eau.

Bleu Massawippi a pu, via le projet LACcessible, entamer un travail en ce sens et travaille à produire une carte présentant le lac Massawippi, ses différents points d'intérêt et les principaux comportements à adopter ou se remémorer (version préliminaire en Annexe 2). Une version papier sera distribuée à l'été 2023 aux plaisanciers et la carte sera bonifiée et peaufinée avec les années afin de présenter un portrait aussi complet et actuel que possible.

Nous sommes d'avis que ce travail ne devrait être la particularité du lac Massawippi. En effet, il est loin d'être le seul à présenter des enjeux divers, notamment de sécurité et de cohabitation. Malheureusement, bien peu d'outils éducatifs complets, adaptés à la réalité sur le terrain et tenant compte des particularités des plans d'eau sont disponibles au Québec pour les adresser. Notre recommandation finale, plus ouverte, est donc d'entreprendre ou, au moins, d'encadrer une entreprise en ce sens. La politique nationale en matière de navigation en est une de libre accès. Bleu Massawippi se range derrière cette vision. Or il importe, selon nous, que l'information sur les différents plans d'eau soit également facilement accessible.

#### Références

Fédération québécoise de défense des lacs et des cours d'eau (FQDLC) (2021). Transports Canada : Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB). Mémoire rédigé à la suite d'une consultation de Transports Canada (6 février 2023). 6p.

MRC de Memphrémagog (2022). Rapport annuel de la patrouille nautique : lac Massawippi. Rapport technique. 11p.

Memphrémagog Conservation inc. (MCI) (2021). Résultats du sondage sur les activités nautiques au lac Memphrémagog. Projet réalisé par Marie Beaubien, Ariane Orjikh et Frédérique Thibault-Lessard, 48 p.

Annexe 1 - Dépliant bilingue sur la sécurité nautique et la cohabitation



**LACCESSIBLE**  
**TOUT LE MONDE A DROIT AUX LACS**  
**EVERYONE HAS A RIGHT TO LAKES**

**PROMOUVOIR L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET SÉCURITAIRE AUX LACS EN ADOPTANT LES BONNES PRATIQUES DE NAVIGATION**

**QUALITÉ DE L'EAU ET BIODIVERSITÉ**

- Lavez votre embarcation aux stations de lavage
- Videz l'eau du vivier et des ballastes en sortant du lac
- Naviguez loin des zones sensibles identifiées



**QUIÉTUDE SONORE**

- Limitez le volume de votre musique
- Minimiser le bruit des moteurs

**MOUILLAGE**

- Évitez d'ancrer plusieurs bateaux côte à côte



**VITESSE ET DISTANCE**

- Naviguez à plus de 100 m des embarcations non motorisées, des nageurs, des plongeurs, des zones de baignade et de la rive
- Circulez à moins de 10 km/h à l'approche de la rive

**SPORTS DE VAGUES**

- Pratiquez les sports de traction en présence d'une vigie
- Naviguez à plus de 250 m de la rive



POUR EN SAVOIR PLUS VISITEZ  
[WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM](http://WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM)



POUR EN SAVOIR PLUS VISITEZ  
[WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM](http://WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM)



**LACCESSIBLE**  
**TOUT LE MONDE A DROIT AUX LACS**  
**EVERYONE HAS A RIGHT TO LAKES**

**PROMOTE UNIVERSAL AND SAFE ACCESSIBILITY TO THE LAKES BY ADOPTING GOOD NAVIGATION PRACTICES**

**WATER QUALITY AND BIODIVERSITY**

- Wash your boat at the washing stations
- Empty the water from the livewell and the ballast tanks when leaving the lake
- Navigate away from identified sensitive areas



**NOISE LEVEL**

- Limit the volume of your music
- Minimize engine noise

**ANCHORING**

- Avoid anchoring multiple boats side by side



**SPEED AND DISTANCE**

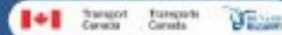
- Navigate more than 100 m from non-motorized watercrafts, swimmers, divers, swimming areas and the shore
- Drive at less than 10 km/h when approaching the shore

**WAVE SPORTS**

- Practice a pulling sports with a lookout present
- Navigate more than 250 m from shore



TO FIND OUT MORE VISIT  
[WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM](http://WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM)



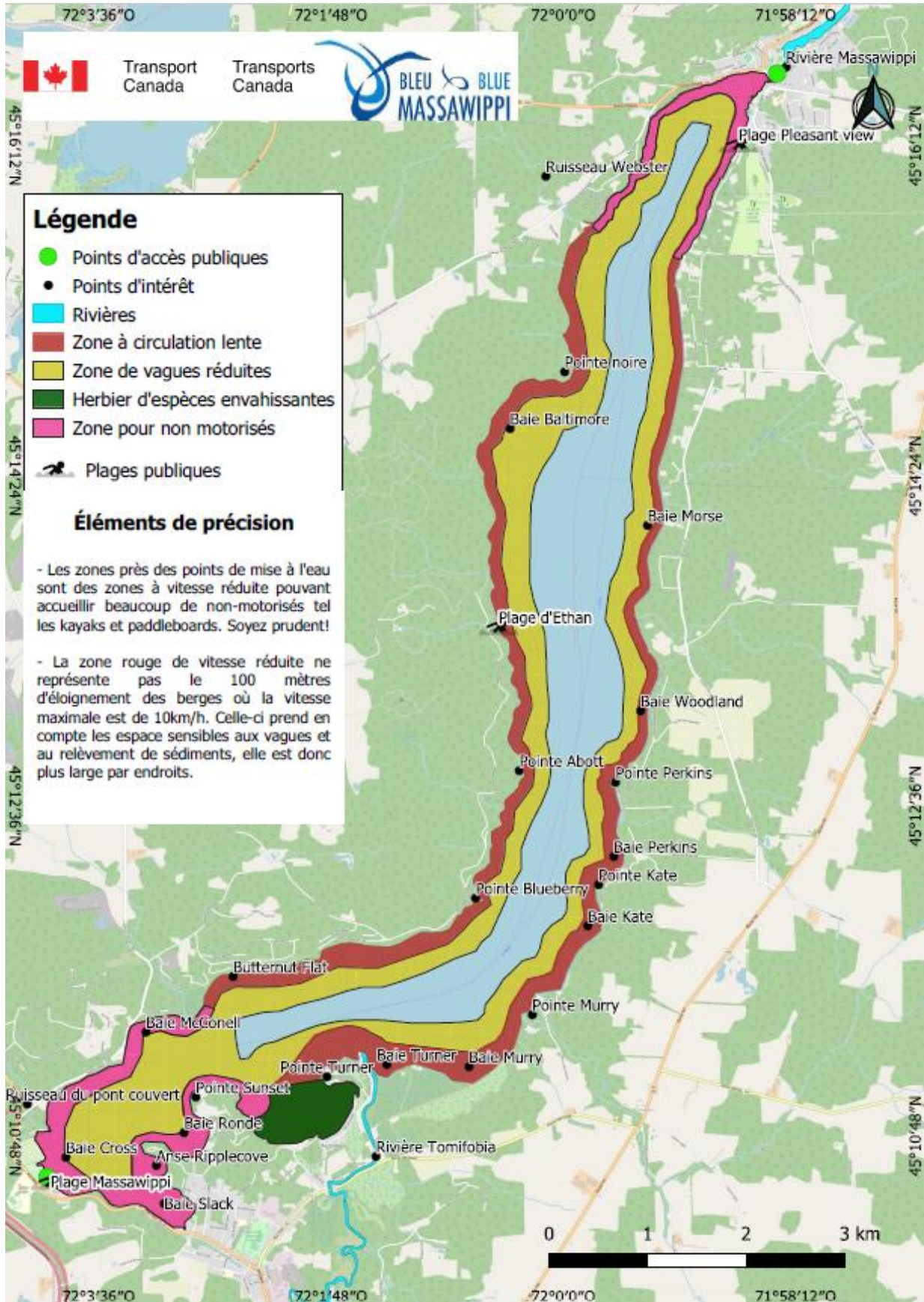
TO FIND OUT MORE VISIT  
[WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM](http://WWW.ELCOMARCAQUEBEC.COM)



Annexe 2 - Carte d'introduction au lac Massawippi  
(Version préliminaire)



Partie 1 – recto



## LES BONNES PRATIQUES SUR UN PLAN D'EAU



- Plus les zones protégées seront respectées, plus l'eau sera claire.
- Plus vous allez vite, plus vous devez être loin de la berge.

- Il ne faut jamais provoquer intentionnellement des vagues entrecroisées (Cercles).



- L'alcool, la musique, le bruit et les déchets sont incompatibles avec la beauté des lieux

## ARRIVEZ BIEN PRÉPARÉS

- Ayez au moins 1 gilet de sauvetage par personne sur les motorisés.
- Porter un gilet de flottaison



- Ayez un sifflet et une lampe de poche

- Prenez le temps de vérifier la météo avant une activité nautique



POUR EN SAVOIR PLUS VISITEZ  
[WWW.BLEUMASSAWIPPI.COM](http://WWW.BLEUMASSAWIPPI.COM)



Transport  
Canada

Transports  
Canada



**LACCESSIBLE**  
TOUT LE MONDE A DROIT AUX LACS  
EVERYONE HAS A RIGHT TO LAKES

## INFO STATION DE LAVAGE

300 Rue Mill, North Hatley, Quebec  
JOB 2C0  
469 rue Main, Ayers Cliff, Québec JOB  
1J0

Ouvert tous les jours de

6h à 18h (23 avril au 17 juin)  
6h-20h (18 juin au 6 septembre)  
6h-18h (6 septembre à fin de saison)

## TARIFS :

### Lavage

- Avec vignette : toujours gratuit
- Sans vignette : motorisé 20\$ - non-motorisé 5\$

### Descente et stationnement :

- Avec billet de saison : gratuit
- Sans billet de saison : motorisé 20\$ - non-motorisé gratuit

**Stationnement remorque**  
10\$

Ayers Cliff : 819 679-0135  
North Hatley : (819) 238-5831

## QUALITÉ DE L'EAU ET BIODIVERSITÉ



- Lavez votre embarcation aux stations de lavage
- Videz l'eau du vivier et des ballastes en sortant du lac
- Naviguez loin des zones sensibles identifiées



## QUIÉTUDE SONORE

- Limitez le volume de votre musique
- Minimiser le bruit des moteurs

## MOUILLAGE

- Évitez d'ancrer plusieurs bateaux côte à côte



## VITESSE ET DISTANCE



- Naviguez à plus de 100 m des embarcations non motorisées, des nageurs, des plongeurs, des zones de baignade et de la rive
- Circulez à moins de 10 km/h à l'approche de la rive

## SPORTS DE VAGUES

- Pratiquez les sports de traction en présence d'une vigie
- Naviguez à plus de 250 m de la rive

