
Mémoire : Analyse et propositions de modifications au « *Règlement sur les Restriction Visant l'Utilisation des Bâtiments* » (RRVUB)

2 février 2023

Conservation Lac-à-la-Truite Orford (CLTO)
Par : Alain Lafond, administrateur



Table des matières

SOMMAIRE EXÉCUTIF	2
1.0 Introduction.....	6
1.1 Conservation Lac-à-la-Truite Orford	7
1.2 Le Lac-à-la-Truite dans Orford	8
1.3 Inscription du Lac-à-la-Truite d’Orford au RRVUB.....	9
2.0 Historique des démarches de CLTO	10
3.0 Analyse des modifications 2020 au RRVUB	14
3.1 Effets de la vitesse sur les lacs	14
3.2 Vitesse et puissance historique sur les lacs de l’annexe 3	16
3.3 Analyse des modifications apportées depuis 2020	17
3.4 Interprétation erronée des moteurs à essence à l’annexe 3	22
3.5 L’angle mort des embarcations légères	25
4.0 Analyse des modifications proposés par TC en 2023	28
4.1 Modification à l’article 2 (4) du RRVUB et annexe 4	29
4.2 Surf de sillage.....	34

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Conservation Lac-à-la-Truite Orford (CLTO) est un Organisme à But Non Lucratif (OBNL) enregistré depuis le 26 février 1986 et dévouée à la préservation et à l'amélioration de la qualité du Lac-à-la-Truite d'Orford et de son environnement.

Lac à vocation écologique d'environ 0,34 km²., le Lac-à-la-Truite d'Orford a été inscrit à l'article 124 de l'annexe 3 et à l'article 56 de l'annexe 8 de l'ancien « *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* » (RRCB), devenu par la suite le « *Règlement sur les Restriction Visant l'Utilisation des Bâtiments* » (RRVUB).

Le présent mémoire fait suite à la consultation publique lancée par Transport Canada (TC) le 7 décembre 2022 et dont la fermeture est prévue pour le 6 février 2023.

Depuis 2020, CLTO a effectué plusieurs démarches décrites en détail au chapitre 2.0 du présent mémoire afin d'alerter les autorités sur les enjeux et problèmes potentiels liés à l'augmentation de puissance engendré par le développement des moteurs électriques et des batteries au cours des dernières années et qui ont eu pour effet d'en augmenter considérablement la puissance.

Une modification apportée par TC en 2020, tel que publié dans la Gazette du Canada, Partie 1 volume 154, numéro 10, le 7 mars 2020, et s'intitulant « *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* » apportait une solution partielle au problème en limitant la puissance de la propulsion électrique de l'annexe 3 à 7,5 kW (soit 10 HP).

Cependant, 7,5 kW (soit 10 HP), correspondait à une puissance nettement supérieure à celle commercialement disponible au moment de l'inscription des plans d'eau à l'annexe 3 originale, soit celle du RRCB. Cette modification a donc eu pour effet de dénaturer de manière importante l'annexe 3 qui compte plus de 500 inscriptions de plans d'eau au Canada, dont plus de 250 au Québec.

Le chapitre 3.0 du présent mémoire expose en détail les arguments à l'appui de fait que la **puissance maximale de 7,5 kW établie pour l'annexe 3 du RRVUB actuel est beaucoup trop élevée** et qu'afin d'être cohérent avec les faits et les intentions de l'époque, **ladite puissance aurait dû être établie plutôt à environ 0,3 kW plutôt que 7,5 kW.**

De plus, comme exposé en détail à l'article 3.5 du présent mémoire, les planches de surf à propulsion électriques commercialement disponible actuellement peuvent **répondre aux critères de l'annexe 3** tout en atteignant des **vitesse oscillant quelques parts entre 30 et 45 km/h**, ce qui est très supérieure à toute vitesse d'embarcation qui a pu être possible sur ces plans d'eau de tout temps depuis leur inscription au RRCB, devenu ensuite le RRVUB.

À l'article 3.1 du présent mémoire, nous rappelons les effets néfastes de la vitesse, effets grandement accentués sur les petits lacs de moins de 1 km², comme c'est le cas de la très grande majorité des lacs du Québec de l'annexe 3.

INTERPRÉTATION ERRONÉE DES RESTRICTIONS DE L'ANNEXE 3

Le libellé actuel de l'article 2(3) du RRVUB ainsi que celui du titre de l'annexe 3 peuvent laisser croire que la propulsion mécanique, soit donc les moteurs à essence, pourraient être autorisés sur les plans d'eau de l'annexe 3 en autant que leur puissance soit de 7,5 kW et moins. Une telle interprétation a récemment même été faite par un représentant de Transport Canada (TC) !

Il est donc proposé que TC agisse de toute urgence pour :

- clarifier immédiatement la situation auprès de ses fonctionnaires et diverses autorités en précisant que la propulsion autre qu'électrique est formellement interdite sur les plans d'eau de l'annexe 3, comme cela a toujours été le cas, et,
- à court terme, clarifie également le règlement à cet effet.

MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR TC LE 7 DÉCEMBRE 2022

Pour des raisons que nous ignorons, TC propose que l'annexe 4 du RRVUB qui porte actuellement le titre « *Eaux de parcs publics et étendues d'eau à accès contrôlé dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale* » soit étendu à tous les plans d'eau, et non seulement à ceux des parcs publics et étendues d'eau à accès contrôlé.

Nous sommes favorables à ce que les autorités locales puissent ainsi limiter la puissance à une valeur qui leur convient. Cependant cette nouvelle modification ne règle en rien le problème mentionné précédemment pour l'annexe 3 et pourrait même en créer d'autres, tel que décrit plus en détail au présent mémoire, tout en laissant des choix déchirants.

Par conséquent, au chapitre 4.0, nous avons analysé plus en détail la proposition de TC et proposons ce qui suit :

- Ajouter simplement une colonne 5 à l'annexe 3 afin de permettre d'y inscrire une puissance maximum pour la propulsion électrique et que le titre de l'annexe 3 devienne simplement : « *Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits et où les bâtiments à propulsion électriques sont assujettis à une puissance maximum* »
- Remplacer l'article 2(3) du RRVUB par celui-ci : « *Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux indiquées à l'annexe 3 ou un bâtiment à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à celle mentionnée à la colonne 5 de l'annexe 3* » (Précision : la colonne 5 serait la nouvelle colonne ajoutée);
- Établir, dans l'attente de demandes spécifiques, une limite de, par exemple, 0,7 kW, à titre de limite cumulative supérieure admissible. Les plans d'eau qui souhaiteraient porter la limite au-delà pourraient alors faire une demande, mais comme tous les plans d'eau inscrit à l'annexe 3 l'ont été depuis fort longtemps, TC pourrait rappeler à tous ces plans d'eau que lors de leur inscription, la puissance maximum disponible sur le marché était possiblement de l'ordre de 0,3 kW, ce qui fait en sorte que 0,7 kW constitue déjà une marge de manœuvre. Cependant, 0,7 kW élimine les planches de surf dont le moteur permettrait de dépasser une vitesse de l'ordre de 5 km/h.

- Ajouter un énoncé général applicable à l'annexe 3 à l'effet qu'il est interdit d'équiper toute embarcation d'une propulsion électrique qui pourrait permettre d'atteindre une vitesse supérieure à 5 km/h, ce qui facilite alors l'application du règlement, éviterait que des embarcations à propulsion puisse atteindre des vitesses trop importantes et couvrirait les angles morts pour palier à d'éventuel développement futur

D'autres réflexions, mise en garde et propositions sont détaillées au chapitre 4.0

En ce concerne le surf de sillage, il nous est difficile de formuler des commentaires sans connaître précisément à quoi TC fait référence et si les planches de surf à propulsion électrique décrite à l'article 3.5 du présent mémoire font partie de cette définition. Toutefois, si les planches de surf à propulsion électrique sont incluses, le présent mémoire ainsi que la suggestion plus haut permet d'anticiper le problème.

1.0 Introduction

Le présent mémoire fait suite à la consultation publique lancée par Transport Canada (TC) le 7 décembre 2022 et dont la fermeture est prévue pour le 6 février 2023, consultation dont nous avons été informés par la Fédération Québécoise de Défense des Lacs et Cours d'eau (FQDLC). Le texte émis par TC est reproduit à l'annexe 1.

Dans le présent mémoire, nous tracerons tout d'abord un bref historique des démarches effectuées au cours des années par Conservation Lac-à-la-Truite Orford (CLTO) en lien direct ou indirect avec le Règlement sur les Restriction Visant l'Utilisation des Bâtiments (RRVUB).

Par la suite, nous exposerons notre analyse du règlement actuel et des dernières modifications pour démontrer, document à l'appui, que les modifications apportées en 2020 au RRVUB et touchant l'annexe 3 nous apparaissent incomplètes voire à l'encontre de l'intention de la vaste majorité des lacs qui y sont inscrits et que, bien que celles proposées par Transport Canada (TC) pour l'annexe 4 permettraient de corriger la situation, ils nous apparaissent comme un détour plus complexe par rapport à ce que nous proposons comme alternative.

En annexe, pour plus de commodité, un grand nombre de documents auquel nous faisons références sont inclus de manière que tous puissent les consulter rapidement et ainsi, apprécier le soin, la recherche et la rigueur apporté au présent mémoire avec des ressources extrêmement limités.

Le présent mémoire peut être cité en y mentionnant la source et peut également être transmis à toute personne ou organisme intéressé par son contenu et désirant le consulter.

1.1 Conservation Lac-à-la-Truite Orford

L'organisme Conservation Lac-à-la-Truite Orford (CLTO), autrefois connu sous le nom « Association des riverains du Lac à la Truite (Canton d'Orford) Inc. » est un Organisme à But Non Lucratif (OBNL) enregistré depuis le 26 février 1986 en vertu de la partie 3 de la Loi sur les compagnies (RLRQ, C. C-38) du Québec. Le premier président de l'organisme, M. Bertrand Larivée, toujours actif en tant que membre du CA, en a assuré la présidence pendant plus de 35 ans et constitue donc une source d'informations historique de premier ordre pour l'organisme.

Conservation Lac-à-la-Truite Orford (CLTO) est dévouée à la préservation et à l'amélioration de la qualité du Lac-à-la-Truite d'Orford et de son environnement. Vous trouverez de plus amples informations sur notre organisme en consultant notre page WEB à l'adresse :

<https://www.conservationlacalatruite.org/>

Conservation Lac-à-la-Truite Orford (CLTO) est un Organisme à But Non Lucratif (OBNL) enregistré depuis le 26 février 1986 et dévouée à la préservation et à l'amélioration de la qualité du Lac-à-la-Truite d'Orford et de son environnement.

1.2 Le Lac-à-la-Truite dans Orford

Quelques Lacs au Québec portent le nom de « Lac-à-la-Truite ». Le « Lac-à-la-Truite d'Orford » est localisé au Québec dans la région de l'Estrie et fait partie du territoire de la Municipalité du Canton d'Orford. Il est également situé dans le comté fédéral de Brome-Missisquoi.

C'est un lac à vocation écologique d'environ 0,34 km². Principalement bordé de chalets et maisons du côté ouest, le lac garde son côté forestier du côté Est, incluant notamment un vaste terrain protégé à perpétuité. Le lac possède de plus une excellente qualité d'eau et les embarcations à moteurs à essence y sont interdites depuis quelques décennies.

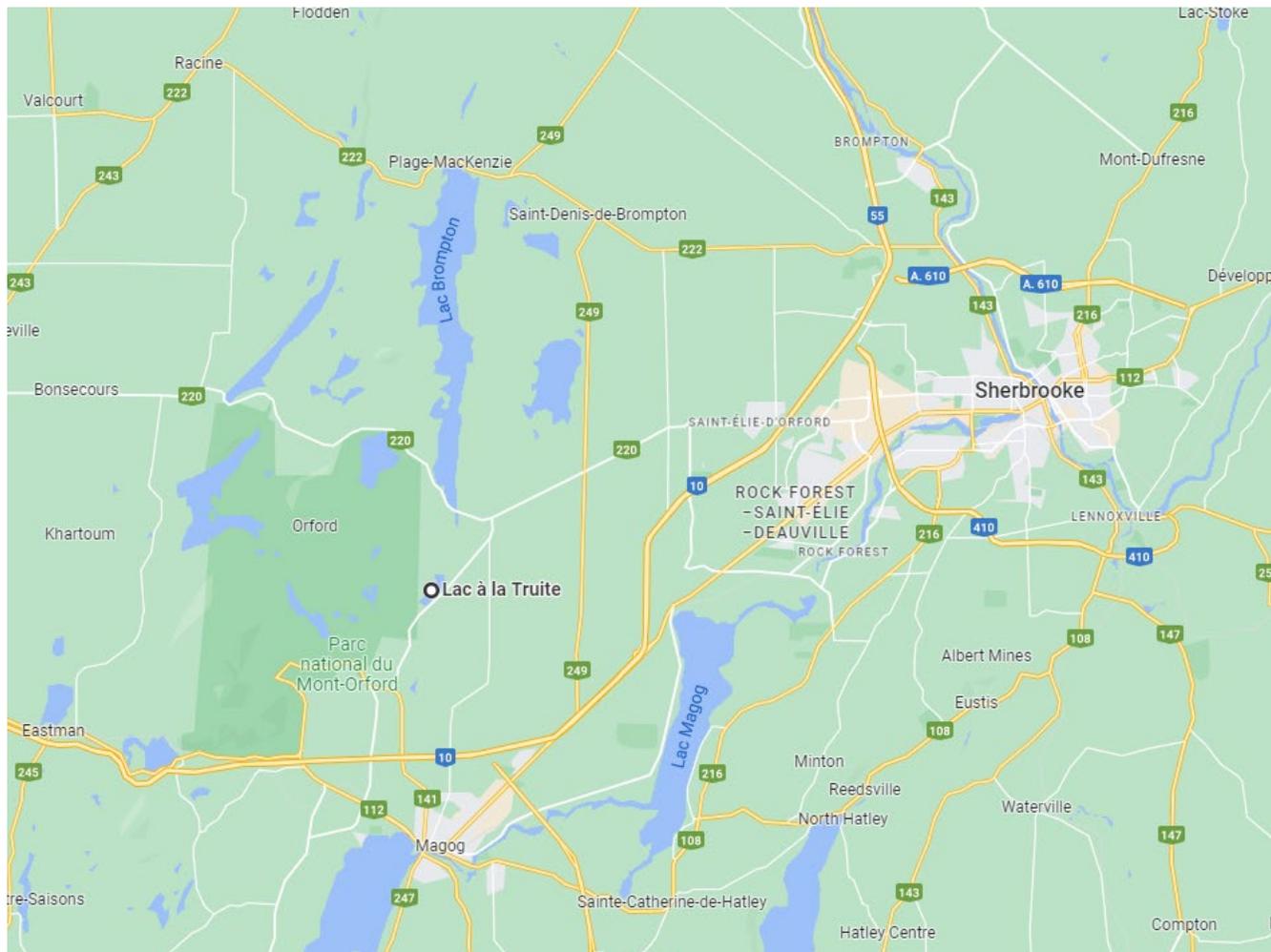


Figure 1 : Localisation du Lac-à-la-Truite en Estrie, au Québec

1.3 Inscription du Lac-à-la-Truite d'Orford au RRVUB

Le Lac-à-la-Truite d'Orford est inscrit au « Règlement sur les Restriction Visant l'Utilisation des Bâtiments » (RRVUB) sous les coordonnées 45° 21' et 72° 09' dans les annexes suivantes :

- ✓ ANNEXE 3 - « *Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW sont interdits* », à l'article 124 ;
- ✓ ANNEXE 8 - « *Eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit* », à l'article 56 ;

Fait à noter : Basé sur une analyse que nous avons effectués de données compilées par la Fédération Québécoise de Défense des Lacs et Cours d'eau (FQDLC), on peut mentionner que plus de 80 % des lacs inscrits à l'annexe 3 du RRVUB ont une superficie égale ou inférieure à 0,5 km².

« Basé sur une compilation de données effectuées par la Fédération Québécoise de Défense des Lacs et Cours d'eau (FQDLC), plus de 80 % des lacs inscrits à l'annexe 3 du RRVUB ont une superficie égale ou inférieure à 0,5 km². »

2.0 Historique des démarches de CLTO

En rapport au « Règlement sur les Restriction Visant l'Utilisation des Bâtiments » (RRVUB), Conservation Lac-à-la-Truite Orford (CLTO) a effectué diverses démarches par le passé visant à assurer la protection du lac et de ses usagers. Parmi celles-ci, une des priorités était de limiter la puissance des moteurs et, delà, la vitesse sur le lac.

Selon nos archives, une demande remontant au 26 avril 1990 fut présentée par M. Michel Causeman, alors échevin au Conseil de Ville, le 7 mai 1990.

Dans cette demande, nous suggérons de limiter la puissance à 28 livres de poussée, soit le moteur électrique le plus puissant de l'époque. Une copie est jointe à l'annexe 2 du présent mémoire.

Notons qu'en comparant la puissance électrique d'un moteur électrique développant 28 livres de poussée, et en appliquant certaines hypothèses conservatrices, on peut en déduire qu'un moteur de 28 livres de poussée correspondait à une puissance de l'ordre de 0,30 kW. Cette démonstration détaillée est présentée à l'annexe 3 du présent mémoire

« (...) un moteur de 28 livres de poussée correspondait à une puissance de l'ordre de 0,30 kW. »

Le Lac à la truite d'Orford fut également intégré à l'annexe 3 du « Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux » (RRCB), soit l'ancêtre du RRVUB.

L'annexe 3 du RRVUB, essentiellement identique dans tant dans l'ancien RRCB que dans le RRVUB avant les modifications apportées en 2020, portait alors le titre de « ***Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits*** ».

Il est utile ici de rappeler trois définitions importantes alors présentes dans le RRCB :

- « *Propulsion électrique* » Mode de propulsion obtenu par des machines de propulsion principales constituées d'un moteur électrique alimenté par des accumulateurs électriques. (*electrical propulsion*)
- *Propulsion mécanique* » Mode de propulsion obtenu par des machines de propulsion principales constituées d'un moteur à combustion interne ou à vapeur. (*power-driven*)
- *Puissance motrice*» La puissance de moteur, en kilowatts, calculée conformément à la norme internationale ISO 8665, intitulée Navires de plaisance — Moteurs et systèmes de propulsion marins — Mesurage et déclaration de la puissance, deuxième édition, en date du 1er août 1994. (*engine power*)

Ainsi, on peut facilement conclure que lors de l'inscription du Lac-la-truite à l'annexe 3 du RRCB, soit bien avant les années 2000, **les seuls moteurs admis sur le lac, et sur tous les lacs de l'annexe 3, étaient des moteurs à « propulsion électrique» de l'époque, pouvant alors développer un maximum de l'ordre de 28 livres de poussée, soit environ 0,30 kW.**

Ceci était donc, par extension, également le cas de tous les lacs et cours d'eau inscrits à l'annexe 3 du RRCB, soit l'ancêtre de l'actuel RRVUB, et représentant environ plus de 500 lacs et cours d'eau au Canada, dont environ 200 au Québec.

En 2020, certains administrateurs de CLTO ont pris connaissance de quelques articles de presse et effectués des recherches. Il apparaissait clairement que les récents développements technologiques des moteurs à propulsion électrique combinés au développement des accumulateurs faisaient en sorte que des moteurs électriques nettement plus puissants, pouvant même atteindre 37 kW (50 HP) étaient non seulement en développement, mais déjà commercialement disponibles.

Quelques articles de presses faisaient également état du développement et de l'arrivée imminente d'embarcations à propulsion électrique de 134 kW (équivalent à 180 HP) pouvant filer à une vitesse maximale de 104 km/h et dont la vitesse de croisière était établie à 70 km/h !

Une requête fut alors acheminée à la coordonnatrice Environnement à la Municipalité du Canton d'Orford dans un courriel du 1^{er} octobre 2020 et cette dernière a promptement transmis à CLTO une version récente du RRVUB. Ce dernier est reproduit à l'annexe 4 du présent document.

Après analyse du RRVUB, CLTO a alors transmis une première lettre à la Municipalité le 29 octobre 2020 afin de sensibiliser la Municipalité à l'urgence de la situation pour que cette dernière demande à Transport Canada (TC) et au Gouvernement Fédéral d'apporter les ajustements nécessaires au RRVUB. Ladite lettre et quelques annexes pertinentes sont reproduites à l'annexe 5 du présent mémoire.

Le 2 décembre 2020, la Municipalité du Canton d'Orford informait CLTO qu'un projet de règlement avait été publié dans la Gazette du Canada, Partie 1 volume 154, numéro 10 le 7 mars 2020 et s'intitulant « *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* ». Une copie de l'extrait pertinent de la Gazette du Canada est reproduite à l'annexe 6 du présent document.

CLTO a procédé à l'analyse du projet de modifications. Bien que le projet de modification pût régler une portion importante du problème en limitant la puissance de la propulsion électrique à 7,5 kW et moins pour l'annexe 3, CLTO a communiqué d'importantes réserves quant à cette limite proposée par Transport Canada, le tout dans sa lettre du 26 janvier 2021. Une copie de ladite lettre avec quelques annexes pertinentes sont présentées à l'annexe 7 du présent document. Nous avons omis l'annexe A qui est déjà présente dans le présent mémoire. Cette lettre fut également envoyée notamment à Mme Lyne Bessette, alors députée Fédérale de la circonscription de Brome-Missisquoi.

Le 15 novembre 2021, un dossier complet regroupant toutes les lettres précédentes et leurs annexes fut à nouveau transmis à la nouvelle députée fédérale de Brome-Missisquoi, l'Honorable Pascale St-Onge, alors également Ministre des Sports et Ministre responsable de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

Une copie complète du dossier fut également acheminée aux personnes suivantes :

- L'honorable Omar Alghabra, Ministre des Transports ;
- L'honorable Steven Guilbeault, Ministre de l'Environnement et du Changement Climatique ;
- Monsieur Gilles Bélanger, Député d'Orford, Assemblée Nationale du Québec ;
- Monsieur Jacques Demers, Préfet de la MRC de Memphrémagog ;
- Madame Marie Boivin, Mairesse de la Municipalité du Canton d'Orford et Monsieur Alain Brisson, Conseiller municipal, District 3, Municipalité du Canton d'Orford

CLTO a par la suite participé, le 11 novembre 2022, à une rencontre avec les associations de lacs des comtés de Brome–Missisquoi et Compton–Stanstead et animée par l'honorable Marie-Claude Bibeau, députée fédérale de Compton–Stanstead et Ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ainsi que par Pascale St-Onge, députée fédérale de Brome–Missisquoi, Ministre des Sports et Ministre responsable de l'Agence du développement économique pour les Régions du Québec. Lors de cette rencontre, CLTO a également effectuée une intervention verbale devant l'assemblée afin de soulever le manque de vision et de cohérence dans les modifications apportées au RRVUB en 2020 en permettant maintenant des moteurs électriques de 7,5 kW et moins sur tous les lacs et cours d'eau inscrit à l'annexe 3 du RRVUB et soulignant que des planches de surf à moteurs électriques étaient maintenant disponible et pouvait atteindre des vitesses de l'ordre de 45 km/h.

Finalement, lors de récentes discussions avec la Fédération Québécoise de Défense des Lacs et Cours d'eau (FQDLC), nous avons transmis à cette dernière les éléments pertinents de notre dossier et avons participé à une rencontre le 28 janvier 2023 avec plusieurs autres représentants d'association concernés par la défense des lacs.

Le 5 février 2023, CLTO appuyait la résolution de la FQDLC. Le présent mémoire vise donc à fournir un complément d'information et d'argument supplémentaire en support à cette résolution et à proposer quelques ajustements alternatifs complémentaires.

3.0 Analyse des modifications 2020 au RRVUB

Un projet de règlement a été publié dans la Gazette du Canada, Partie 1 volume 154, numéro 10, le 7 mars 2020 et avait pour titre : « *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* ». Une copie de l'extrait pertinent de la Gazette du Canada est reproduite à l'annexe 6 du présent document.

Dans le présent chapitre, nous reprendrons nos commentaires déjà formulés en rapport aux modifications apportées en 2020 et nous y ajouterons quelques compléments car ceux-ci sont en lien avec notre analyse et nos recommandations pour la consultation lancé par Transport Canada le 7 décembre 2022.

3.1 Effets de la vitesse sur les lacs

Il nous apparaît utile à prime abord de rappeler les effets de la vitesse des embarcations et de la présence de moteurs sur les lacs de l'annexe 3 qui sont, rappelons-le, en général de faible superficie (80 % ont moins de 0,50 km²) :

- La sécurité des nageurs, étant donnée la faible superficie des lacs, est grandement compromise par des embarcations pouvant filer à des vitesses au-delà de 5 à 8 km/h ;
- Les vagues produites par les embarcations filant à haute vitesse rendent la baignade désagréable, voire dans certains cas, dangereuse, surtout sur les petits lacs ;
- Les vagues, alors plus importantes, érodent les berges ;

- L'agrément et la sécurité des personnes utilisant les petites embarcations sans propulsion motorisée (Kayacs, canots, etc.) est compromise ainsi que par les vagues qu'elles peuvent générer ;
- Plus de sédiments reposant au fond du lac sont mis en suspension, affectant la qualité de l'eau.
- Une pollution par le bruit, soit par le moteur lui-même, soit par les effets de claquement de l'embarcation sur les vagues ou des vibrations de composantes ;

Ainsi, réduire la vitesse est un enjeu capital sur les petits lacs.

Nombre de lacs au Québec et au Canada ont demandé par le passé l'inscription à l'annexe 3 du RRCB, devenu le RRVUB, afin qu'en pratique, il n'y ait pas de moteurs d'utilisés et que seul des embarcations à « propulsion humaine » par exemple au moyen de rames, pagaies ou pédales, soient permises. L'examen de l'historique de l'annexe 3 - « *Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits* » du RRVUB permet également de conclure, qu'à l'exception des développements récents, cette annexe avait pour effet réel d'INTERDIRE en fait l'usage de moteurs, à l'exception des moteurs électriques de très faible puissance de type « Trolling motor » (Voir annexe 3 ci-jointe), qui, comme nous le mentionnions au chapitre 2.0 du présent mémoire, était possiblement d'une puissance maximum avoisinant 0,30 kW. Cependant, au fil du temps, de nouveaux modèles de moteurs type « Trolling motor » ont été développés jusqu'à atteindre une puissance de 1,5 kW environ sans que le RRVUB ne fut ajusté pour tenir compte de cette réalité et ainsi limiter la puissance à celle disponible lors de la mise en vigueur initiale du RRCB, ancêtre du RRVUB.

C'est pourquoi la modification proposée en 2020 était à notre avis dénuée de sens, car non seulement elle ne tenait pas compte de l'effet initial, mais elle en rajoutait: permettre des moteurs plus puissants, et surtout, de 7,5 kW, soit 10 HP, constituerait un grave préjudice pour tous les lacs qui se sont inscrits dans cette annexe par le passé afin d'éliminer justement les embarcations motorisées puisque, en pratique, l'effet de l'annexe 3 a toujours été d'éliminer la navigation par propulsion, sauf le type de propulsion faisant en sorte qu'une embarcation se comporte comme celles étant propulsées sans apport externe d'énergie autre qu'humaine.

3.2 Vitesse et puissance historique sur les lacs de l'annexe 3

La question principale est d'établir la vitesse maximale raisonnable qui devrait être permise pour une embarcation motorisée sur les petits lacs à vocation écologique comme ceux qui furent inscrits il y a longtemps, **bien avant les années 2000**, à l'annexe 3 du RRCB, devenu par la suite le RRVUB.

Voici quelques éléments qui permettent d'établir les intentions

- Lors de l'inscription des lacs à l'annexe 3, il y quelques décennies, les moteurs électriques disponibles permettaient d'atteindre des vitesses de l'ordre de 5 à 8 km/h ;
- Nos archives démontrent que, le 7 juin 1974, la Corporation municipale du canton d'Orford, dans son « Règlement no. 191 sur les embarcations à moteurs - Lac à la Truite et le Lac Fraser » limitait la vitesse à cinq (5) miles à l'heure, soit 8 km/h sur ces deux lacs.
- Comme les moteurs électriques de l'époque étaient de très faible puissance, la vitesse de référence pouvait être celle d'une embarcation à « propulsion humaine », comme les canots, kayaks, chaloupes, pédalos et, aujourd'hui, planche à pagaie. Or, par une simple recherche sur internet, on peut facilement déduire que la vitesse maximale pouvant être atteinte par ce type d'embarcation sans propulsion mécanique serait de l'ordre de 5 km/h.

Étant donné que la vitesse est une fonction de la puissance, on peut également comparer ce qu'un humain peut développer en termes de puissance et, ainsi, se baser sur cette puissance pour établir une puissance limite. Par exemple, quelques recherches rapides sur internet :

- « Lors d'une course cycliste, un cycliste peut développer une puissance mécanique de près de 400 watts pendant une heure et en courtes rafales plus du double, soit 1 000 à 1 100 watts ; les vélos de course modernes ont une efficacité mécanique supérieure à 95 %.» (Wikipedia)
- « Selon nos confrères du magazine Biclycing, un cycliste en bonne condition physique est capable de développer 250 à 300 Watts en moyenne sur une

durée de 20 min. Un coureur professionnel est capable de développer 400 Watts sur cette période » (Site VELO101)

- « Un adulte en bonne santé physique peut couramment produire de 50 à 150 watts pour une heure d'exercice vigoureux.» (Wikipedia, énergie humaine)

Bref, on peut aisément supposer que, basée sur la puissance en Watt qu'un être humain peut fournir, une limite acceptable de la puissance d'un moteur d'une embarcation pour l'annexe 3 se situerait quelque part entre **200 et 1000 Watts (0,20 à 1,0 kW)**.

En fait, afin de palier au fait que certains types d'embarcation sont lourdes et offrent une bonne résistance au glissement sur l'eau, comme c'est le cas des pontons et des plateformes flottantes, une règle pourrait être établie selon laquelle la propulsion mécanique compatible et cohérente avec la propulsion « humaine » doit répondre aux deux critères suivants :

- **Ne pas dépasser une puissance limite, par exemple entre 300 et 1000 Watt, ET,**
- **Qu'il soit impossible avec le moteur de propulser l'embarcation à une vitesse supérieure à 5 km/h.**

3.3 Analyse des modifications apportées depuis 2020

Nous avons pris connaissance en détail du résumé et du projet de modification du « *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* » (RRVUB) qui fut publié dans la Gazette du Canada le 7 mars 2020. Nous joignons d'ailleurs une copie du projet de modification à l'annexe 6 du présent document.

Comme nous l'avons démontré dans notre lettre du 26 janvier 2021, une des modifications proposées au RRVUB permettait des moteurs électriques qui, selon nous,

était **d'environ 25 fois plus puissants** par rapport à ce qui était possible, et donc permis, lors de l'inscription du Lac-à-la-Truite à l'annexe 3 du RRVUB. Il est plus que probable que la situation est exactement la même pour tous les lacs listés dans le RRVUB à l'annexe 3 qui portait alors bien son nom : « *Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits* ».

En effet, le projet de modification, qui fut finalement adopté par le Gouvernement du Canada, autorisait désormais les moteurs électriques d'une puissance cumulative de 7,5 kW et moins.

Bien que ceci a permis de palier rapidement à la menace engendrée par l'arrivée sur le marché de moteurs électriques beaucoup plus puissant, cette limite a eu aussi pour effet d'altérer complètement la nature de cette annexe tout en étant contraire aux objectifs de protection de l'environnement et de sécurité, causant ainsi un sérieux préjudice pour les 519 lacs de l'annexe 3 (dont 251 au Québec !) et, en particulier, sur des lacs à vocation écologique comme le lac à la truite.

En pratique, lors de la mise en application initiale de l'annexe 3 du RRVUB, soit dans son ancêtre, le RRCB, la puissance des moteurs à propulsion électrique était tellement faible, soit de l'ordre de 0,3 kW, que les embarcations qui en étaient équipées se comportaient à toute fin pratique comme des embarcations sans propulsion motorisée, ce qui favorisait l'utilisation de canots, kayaks, chaloupes à rames, pédalos, et autres embarcations à propulsion « humaines ».

Dans le résumé, à la page 512 de la Gazette du Canada du 7 mars 2020 (ci-après nommée « Gazette »), le résumé indique:

« Le niveau de puissance cumulative maximale de 7,5 kW est supérieur au niveau de puissance électrique traditionnelle d'un propulseur électrique (dont la puissance est habituellement de 1,5 kW), ce dernier ayant servi de fondement initial aux restrictions énoncées dans le Règlement. »

Tout d'abord, lorsque le législateur affirme que le fondement même de l'annexe 3- **« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits »** reposait sur le

fait que la puissance des moteurs électriques ne dépassait pas 1,5 kW, déjà là, il y a erreur en la matière et dans les faits.

En effet, le législateur ne semble pas ici tenir compte que l'annexe 3 du RRVUB existait déjà dans son prédécesseur, soit le « Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux » (RRCB), qui est en fait l'ancêtre du présent RRVUB. Or, lors de la création et de l'inscription de nombreux lacs à l'annexe 3, la puissance maximale des moteurs électriques étaient, à l'époque, bien inférieure à 1,5 kW.

À l'appui de cette affirmation, nous vous joignons à l'annexe 2 un document de nos archives qui indique que la municipalité du Canton d'Orford, en 1990, avait été saisie d'une demande de restriction pour le Lac à la truite, demande qui fut présentée par notre association. On peut lire à l'article 2 de la demande que seuls les moteurs électriques avec une « limitation de la puissance du moteur soit 28 livres de poussée » (sic) était acceptée. **Or, à l'époque, un moteur de 28 livres de poussée correspondait au moteur électrique le plus puissant disponible. À titre de comparaison, un tel moteur développait une puissance mécanique de l'ordre de 0,3 kW (0,4 HP !). De surcroit, seuls les moteurs de type « Trolling motor » existait.**

Voilà ce qui était l'essentiel pour les lacs inscrit à l'annexe 3 et qui l'est toujours !

La réalité est qu'au fil des ans, la puissance des moteurs électriques de type « Trolling motor » s'est légèrement accrue alors que le RRVUB, lui, ne fut jamais amendé en conséquence pour justement maintenir la puissance des moteurs électriques au niveau initialement disponible lors de la création de l'annexe 3. Ceci constitue donc un premier problème puisque, par exemple, équiper une embarcation très légère d'un moteur de 1,5 kW a pour effet de propulser celle-ci à une vitesse bien supérieure à ce qu'un moteur de 0,3 kW pouvait faire. En fait, on peut affirmer que les développements passés ont sournoisement eu pour effet de multiplier par 5 la puissance permise pour les moteurs électriques sans que les autorités ne réagissent à ce premier problème.

En 2020, le législateur aurait eu ainsi une première opportunité de corriger le tir, mais le législateur s'est plutôt limité à établir un seuil relativement élevé à 7,5 kW, mais suffisamment bas à tout le moins pour éliminer le remorquage récréatif.

Toutefois, ceci empirait alors de facto la situation en légalisant l'usage de 7,5 kW et moins sur des lacs pour lesquels, lors de leurs inscriptions, seul des moteurs de l'ordre de 0,3 kW étaient disponibles et donc, tolérés

Même en tenant pour acquis que le fondement de l'annexe 3 repose sur des moteurs de 1,5 KW, ce qui est inexact, la modification proposait d'autoriser une puissance allant jusqu'à 7,5 kW soit un nouveau bond d'une magnitude de 5 ! **L'écart total est donc maintenant de 25 fois supérieur !**

Toujours dans les faits, l'annexe 3, en ne permettant que l'usage de moteur électrique, moteurs dont la puissance de propulsion originale était voisine de 0,3 kW (0,4 HP), limitait en fait la vitesse à la source pour la maintenir près de celle des embarcations non motorisées, ce qui, de surcroît, favorise justement l'usage d'embarcations non motorisés.

Le souhait de contrôler la vitesse sur les lacs ne date pas d'hier. À l'appui de cette affirmation, vous trouverez à l'annexe 2 un deuxième document d'archive, datant du **5 juillet 1974** et intitulé « Corporation municipale du canton d'Orford - règlement no. 191 sur les embarcations à moteurs Lac à la truite et le lac Fraser ». L'article 3-2 se lit comme suit :

« Aucune embarcation à moteur ne doit être conduite à une vitesse excédant cinq (5) mille à l'heure sur aucun des lacs mentionnés ».

Une vitesse de cinq (5) mille à l'heure correspond à 8 km/h.

Ainsi, en pratique, l'annexe 3 « tolérait » les moteurs électriques car leur puissance était tellement faible que les embarcations qui en étaient équipées atteignaient des vitesses maximales de l'ordre de 3 à 8 km/h, soit une vitesse comparable à une marche ou un jogging léger. Elles se comportaient donc, à toute fin pratique, comme des embarcations à propulsion « humaines ». D'ailleurs, c'est en fait cette raison principale qui aurait dû guider le Gouvernement dans ce projet de modification car, dans les faits, c'est exactement ce que l'annexe 3 avait pour effet.

Avec des moteurs d'une puissance mécanique de 7,5 kW (10 HP), ce sera une tout autre histoire, ce type de moteur pouvant propulser des embarcations à des vitesses nettement supérieure, augmentant alors le risque de collision avec les baigneurs, les nageurs et les embarcations tout en générant des vagues beaucoup plus importantes !

À la page 513 de la Gazette, le Gouvernement ajoutait ce qui suit :

« Le niveau de puissance maximale de 7,5 kW est une solution pratique, car il correspond généralement au même niveau de puissance des moteurs à essence qui est prévu dans le Règlement pour les zones de restriction (par exemple 7,5 kW équivaut à 10 chevaux puissance [ch]).

En dépit des modifications proposées, les bâtiments à propulsion électrique pourraient continuer de circuler dans les eaux indiquées à l'annexe 3, mais ils ne pourraient pas être munis de moteurs électriques leur permettant d'effectuer des activités de remorquage récréatif dans les eaux où il est interdit aux bâtiments à propulsion mécanique de se livrer à de telles activités. »

Or, la comparaison avec la puissance dans les « zones de restriction » et la relation faite avec la capacité de remorquage est inadéquate, voire totalement erronée et ce pour les raisons suivantes :

- Tous les lacs désirant limiter ou même éliminer les activités de remorquage n'avaient qu'à inscrire leurs lacs à l'annexe 7 du RRVUB, annexe intitulée « Eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur skis nautiques, un aquaplane ou tout autre équipement similaire, sauf aux heures indiquées le cas échéant » et ne pas indiquer d'heures ou cela était permis.
- Comme mentionné précédemment, étant donnée la puissance disponible es moteurs électriques de l'époque, tous les lacs inscrit à l'annexe 3 ne permettait dans les faits que des embarcations circulant à des vitesses maximales de l'ordre de 5 à 8 km/h, soit nettement inférieures à ce qu'une embarcation munie d'un moteur de 7,5 kW (10 HP) pourrait permettre.
- Si l'intention originale du RRCB, devenu le RRVUB, avait été de permettre des moteurs de 7,5 kW (10 HP) et moins à l'annexe 3, comment alors expliquer la raison pour laquelle le législateur, à l'époque, étant donné que cette puissance

était disponible sur les moteurs à essence, n'ait pas tout simplement permis les moteurs à essence de 7,5 kW (10 HP) et moins à l'annexe 3 ? **Ce seul argument permet de conclure que l'objectif principal de l'annexe 3 était en fait d'éliminer à toute fin pratique toute propulsion, en ne tolérant que celle possible par les moteurs électriques de l'époque,** assimilable au « trolling motor » dont nous avons fait mention précédemment.

Par conséquent, à la lumière des arguments précédents et de cette brève analyse, il est pour le moins surprenant que personne n'est relevé ce problème lors des consultations. Une réelle mise à jour du RRVUB aurait donc dû tenir compte non seulement que, dans les toutes dernières années, des moteurs électriques de très grandes puissances (nettement plus de 7,5 kW) sont apparus mais que, de surcroît, une mise à jour aurait été requise il y a plusieurs années pour maintenir la puissance des moteurs électriques près du seuil original, soit de l'ordre de 0,30 kW (0,4 HP).

D'autres alternatives pourraient être aussi acceptable, comme limiter la puissance à 1,5 kW, mais d'exiger que celle-ci soit adaptée au poids de l'embarcation de telle manière qu'il ne soit pas possible d'atteindre une vitesse supérieure à 5 ou 8 km/h.

3.4 Interprétation erronée des moteurs à essence à l'annexe 3

Nous avons récemment découvert et compris que les modifications apportées en 2020 au RRVUB ont aussi eu pour effet de laisser croire, à tort, que les moteurs **à essence** de 7,5 kW et moins étaient maintenant autorisés sur tous les plans d'eau de l'annexe 3, soit du jamais vu depuis la création de ce règlement et de cette annexe, tant dans le RRVUB que dans son prédécesseur, le RRCB.

En effet, dans la Partie I, vol. 154, no 10 de la Gazette du Canada et datée du 7 mars 2020, le Ministère des Transports publiait le « *Règlement modifiant le Règlement sur les*

restrictions visant l'utilisation des bâtiments ». Transport Canada (TC) proposait la modification suivante :

«1 Le paragraphe 2(3) du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments est remplacé par ce qui suit :

*(3) Il est interdit d'utiliser un bâtiment **à propulsion mécanique** ou un bâtiment à propulsion électrique avec une puissance maximale cumulée de plus de 7,5 kW dans les eaux indiquées à l'annexe 3, sauf en conformité avec celle-ci. » (Gras et souligné ajouté)*

Dans la version précédente, par exemple celle à jour le 22 septembre de 2020, l'article 2(3) s'énonçait comme suit :

« (3) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux indiquées à l'annexe 3, sauf en conformité avec celle-ci. »

On rappelle que le RRVUB définit la propulsion mécanique ainsi : *« Mode de propulsion obtenu par des machines de propulsion principales constituées d'un moteur à combustion interne ou à vapeur. (power-driven) »*

Bref, dans la version antérieure à 2020, c'était clair : pas de propulsion mécanique. Dans la version actuelle, il n'est pas clair que la partie de la phrase « avec une puissance maximale cumulée de plus de 7,5 kW » s'applique uniquement à la propulsion électrique ou bien à la fois à la propulsion mécanique et à la propulsion électriques, ce qui pourrait alors laisser croire que la propulsion mécanique est autorisée en autant que la limite de 7,5 kW est respectée. Un fonctionnaire a récemment d'ailleurs donnée une interprétation de cet énoncé à la FQDLC à l'effet que les moteurs à essence jusqu'à 7,5 kW était maintenant permis, ce qui est très loin de l'esprit et de l'intention des modifications apportées dans la publication du 7 mars 2020.

Bref, non seulement TC a autorisé pour les plans d'eau de l'annexe 3 une limite de puissance bien supérieure au-delà de la puissance des moteurs électriques disponibles au moment de la création de l'annexe 3, mais le libellé actuel du règlement semble induire les gens en erreur en pouvant laisser croire que les moteurs à essence sont maintenant permis.

Ici, nous suggérons que **Transport Canada (TC) agisse de toute urgence** pour :

- Clarifier immédiatement la situation auprès de ses fonctionnaires et diverses autorités en précisant bien que la propulsion mécanique (Moteurs à essence notamment) est interdite et,
- À court terme, clarifie également le règlement à cet égard.

Voici proposition de modification :

1) Remplacer l'article 2(3) par celui-ci :

« (3) Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux indiquées à l'annexe 3. Il est également interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW dans les eaux indiquées à l'annexe 3, sauf en conformité avec celle-ci. »

2) Remplacer le titre de l'annexe 3 par celui-ci :

« Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW et les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits »

Ou encore par :

« Eaux dans lesquelles seuls les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est égale ou inférieure à 7,5 kW sont permis »

Nous maintenons que la limite de 7,5 kW est trop élevée, mais, pour ne pas mêler les choses, nous proposons des modifications au chapitre 4.0 à cet égard

3.5 L'angle mort des embarcations légères

Nous ne voulions pas être des prophètes lorsque nous avons souligné que la puissance de 7,5 kW autorisée à l'annexe 3 du RRVUB posait un problème pour le futur. Pourtant, récemment, de nouveaux types d'embarcations ont fait leur apparition et sont actuellement disponibles commercialement : Les planches de surf motorisées (Figure 2).

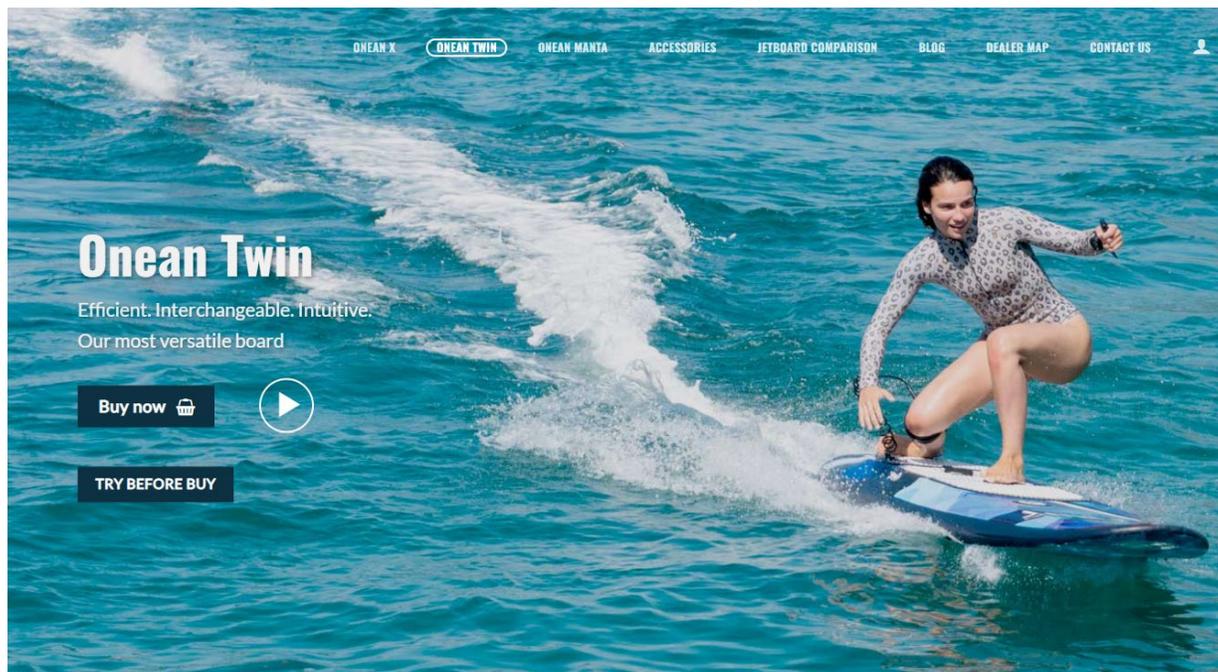


Figure 2 : Extrait de la page WEB de la compagnie Onean

Source : (<https://www.onean.com/product/onean-twin-electric-jetboard/>)

À titre d'exemple, la compagnie Onean fait la promotion de la planche « Onean Twin » équipée d'un moteur électrique de 5 kW (5 000 W) et pouvant filer à 30 km/h avec une personne pesant 75 kg. (Figure 3)

Notez que, dans les faits, cette embarcation respecte en tout point les exigences de l'annexe 3 du RRVUB, son moteur étant à propulsion électrique et répondant au critère d'être de 7,5 kW et moins. Ce n'est pas tout : Cette même compagnie dispose également d'un modèle, la « Onean X » ou encore « Carver X » pouvant filer à 45 km/h. Le moteur est cependant un moteur de 10 kW, mais rien n'indique si cette puissance est par exemple mesurée selon la norme établie par le RRVUB qui se réfère à ISO 8665. Si la puissance exprimée par le manufacturier faisait référence par exemple à la puissance électrique ALIMENTANT le moteur, la puissance mesurée selon ISO 8665 pourrait alors très bien avoisiner 7,5 kW et ce type de planche pourrait alors circuler.



BOARDS

Onean Twin Electric Jetboard

7.790,00€

INCLUDED IN THE PACKAGE:

- 1 TWIN BOARD
- 1 WIRELESS CONTROLLER
- 1 BATTERY
- 1 CHARGER
- 1 REMOTE CHARGER
- 1 FIN SET
- 2 FOOTSTRAPS
- 1 LEASH
- 1 ONEAN BAG
- 1 BATTERY BAG
- 1 HANDLE
- 1 TOOLING KIT
- 1 TRIGGER

TECH SPECS

LENGTH	240 cm/7'8"
WIDTH	70 cm/27.5"
VOLUME	150 L
WEIGHT W/O BATT	20 kg / 44 lbs
POWER	5000 W
MAX SPEED	Around 30 km/h with 75 kg rider
CHARGING TIME	2,5h

Figure 3 : Planche de surf à motorisation électrique, modèle « Twin » de la compagnie Onean (Source : Extrait du site WEB de la compagnie Onean)

À l'autre bout du spectre, cette même compagnie propose le modèle « Manta », avec une **puissance annoncée de 750 W (0,75 kW) et dont la vitesse annoncée est de l'ordre de 8 à 10 km/h.** (Figure 4)



MANTA ELECTRIC JETBOARD

Designed for those wanting to relax and enjoy the peacefulness of taking long tours or excursions

6.790,00€

INCLUDED IN THE PACKAGE:

- 1 MANTA BOARD
- 1 WIRELESS REMOTE
- 1 BATTERY
- 1 CHARGER
- 1 REMOTE CHARGER
- 1 FIN SET
- 1 FOOTSTRAP
- 1 LEASH
- 1 STATOR + NOZZLE
- 1 IMPELLER
- 1 TOOLING KIT
- 1 HANDLE
- 1 PADDLE
- 1 BATTERY BAG

TECH SPECS

LENGTH	230 cm/7'6"
WIDTH	90 cm/35,4'
VOLUME	200 L
WEIGHT W/O BATT	17 kg / 37 lbs
POWER	750 W
MAX SPEED	8-10 km/h / 5-6 mph
CHARGING TIME	2,5h

Figure 4 : Planche de surf à motorisation électrique, modèle Manta de la compagnie Onean

(Source : Extrait du site WEB de la compagnie Onean)

Vous trouverez à l'annexe 8 un document résumant les recherches que CLTO a effectué en rapport aux différents produits sur le marché ainsi que quelques liens pour des vidéos permettant de visualiser l'effet de ce type d'appareil sur un lac.

Encore ici, cette simple démonstration renforce assurément et sans équivoque notre prétention à l'effet que le maximum de puissance fixé 7,5 kW par Transport Canada pour l'annexe 3 du RRVUB est résolument beaucoup trop élevé, comme nous l'avons déjà pourtant démontré et mentionné dans nos diverses correspondances en 2020.

On peut en effet aisément supposer qu'éventuellement, et à très court terme, des manufacturiers proposeront des planches équipées de moteurs à propulsion électrique s'alignant précisément sur la puissance maximum établie pour l'annexe 3 du RRVUB, soit 7,5 kW.

Les vidéos et divers autres informations glanées sur le WEB montrent également des planches de surf gonflables ultralégère équipée de moteur électrique ou encore, d'engin pour le moment artisanaux mais ultra léger et fabriqué par exemple avec des panneaux de styromousse.

Bref, tout porte à démontrer que la très grande majorité des lacs inscrits à l'annexe 3 du RRVUB n'avaient certes pas à l'esprit de tolérer une seule fois ce type d'engin alors que, lors de l'inscription de leur lac, les moteurs électriques disponibles ne dépassaient fort probablement pas 0,30 kW.

4.0 Analyse des modifications proposés par TC en 2023

Le 7 décembre 2022, Transport Canada publiait une « Consultation sur la mise à jour du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (soumission de 2021) »

Le texte complet de cette publication est reproduit à l'annexe 1 du présent mémoire et, du moins jusqu'à tout récemment, pouvait être consulté sur le WEB à l'adresse :

<https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/consultations/consultation-mise-jour-reglement-restrictions-visant-utilisation-batiments-soumission-2021>

Nous croyons ici utile de citer les raisons évoquées par Transport Canada pour apporter des modifications :

- utiliser une approche cohérente en ce qui concerne les annexes de restriction;
- moderniser certaines parties du règlement;
- rendre le règlement plus efficace et précis;
- s'assurer que nous respectons les droits des peuples autochtones.

Nous avons des commentaires sur deux aspects de cette consultation :

- Les modifications proposées visant à modifier le paragraphe 2(4) du règlement et touchant alors l'annexe 4 intitulée « *Eaux de parcs publics et étendues d'eau à accès contrôlé dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale* »
- L'incidence environnementale du surf de sillage

4.1 Modification à l'article 2 (4) du RRVUB et annexe 4

Nous citons ici un extrait de l'énoncé de Transport Canada (TC) :

« Nous souhaitons modifier le paragraphe 2(4) du règlement. Ce paragraphe interdit les bâtiments alimentés par un moteur à propulsion ou un moteur électrique dont la puissance est supérieure à la puissance maximale du moteur dans les eaux des parcs publics et des plans d'eau à accès contrôlé, comme cela est indiqué à l'annexe 4.

Nous souhaitons apporter des modifications au règlement afin que cette interdiction s'applique à tous les types de plans d'eau, sans restriction. Cela permettra à un plus grand nombre d'autorités locales de fixer des règles relatives à la puissance des moteurs pour leurs plans d'eau. »

En premier lieu, nous ignorons les raisons qui ont poussé TC à proposer cette modification. Connaître les motivations sous-jacentes nous permettrait de formuler des commentaires mieux adaptés.

En second lieu, nous croyons qu'il s'agit d'une excellente idée que n'importe quel plan d'eau puisse être inscrit à l'annexe 4 (Titre actuel : « *Eaux de parcs publics et étendues d'eau à accès contrôlé dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale* ») et non seulement ceux des parcs publics et des plans d'eau à accès contrôlé. Donc, sur ce premier point, nous n'y voyons aucun problème. De surcroît, si les autorités locales peuvent fixer ladite puissance selon leur besoin, là aussi, nous n'y voyons pas de problème à condition que les autorités consultent évidemment les diverses associations locales dédiées à la protection spécifique des plans d'eau concernées.

Cependant, dans l'énoncé de TC pour **l'annexe 4**, nous comprenons que :

- Tous les types de propulsion, soit la propulsion mécanique (soit donc les moteurs à combustion interne comme les moteurs à essence et les machines à vapeur) ainsi que la propulsion électrique demeuraient permises, **contrairement à l'annexe 3** où, selon notre compréhension (voir article 3.4 du présent mémoire à ce sujet) seule la propulsion électrique est autorisée;
- Le processus par lequel les autorités locales pourront inscrire une puissance à l'annexe 4 n'est pas défini, ni les critères à respecter pour fixer le niveau de puissance maximum;
- Il n'y a pas de seuil minimum de puissance admissible, ce qui permettrait par exemple à certains plans d'eau d'inscrire de faible puissance, par exemple entre 0,3 et moins de 7,5 kW.

De plus, nous comprenons qu'il serait possible qu'un plan d'eau soit inscrit **à la fois à l'annexe 3**, là où seule la propulsion électrique de 7,5 kW et moins est actuellement autorisée, **et également à l'annexe 4**, là où par exemple une restriction sur une puissance maximum, mais inférieure à 7,5 kW, pourrait alors être inscrite, ce qui serait alors complémentaire à l'annexe 3.

Ceci aurait pour effet qu'un plan d'eau inscrit dans les deux annexes 3 et 4 n'autoriserait que les moteurs à propulsion électrique, mais selon les limites de puissance imposées par l'annexe 4.

Si tel n'est pas l'intention de TC, ceci devrait être clarifié dans les modifications apportées et nous pourrions alors apporter de nouveaux commentaires.

Force est de constater que TC pourrait cependant profiter de l'occasion pour corriger le problème qui fut occasionné lors des modifications apportées en 2020 au RRVUB en fixant une limite trop élevée, soit 7,5 kW, pour les plans d'eau de l'annexe 3. Il est expliqué en détail au chapitre 3.0 du présent mémoire **qu'une limite de l'ordre de 0,3 kW**, soit bien inférieure à la limite de 7,5 kW, aurait été cohérente avec l'intention des plans d'eau et la situation qui existait au moment de l'inscription de ces derniers à l'annexe 3, il y a quelques décennies. En fixant une limite à 7,5 kW, TC a réglé le problème de l'arrivée des moteurs électriques de grande puissance, mais la limite de 7,5 kW est non seulement incohérente avec le passé, mais elle n'élimine pas le problème occasionné par les planches de surf motorisées, comme expliqué également en détail à l'article 3.5 du présent mémoire.

En fait, si notre compréhension précédente est exacte, ceci ne réglerait qu'en partie et par un détour fort complexe le problème qui fut occasionné par les modifications apportées en 2020. Ces modifications, comme mentionné au chapitre 3 du présent mémoire, ont fait en sorte que maintenant, la propulsion électrique d'une puissance de 7,5 kW et moins est autorisée sur les plans d'eau de l'annexe 3, soit **possiblement 25 fois supérieure à ce qui existait lors de la création de l'annexe 3** qui touche, rappelons-le sur plus de 500 plans d'eau au Canada, dont environ 250 au Québec.

Advenant les cas où TC ne permettrait pas d'inscrire un plan d'eau à la fois à l'annexe 3 et à l'annexe 4, alors tous les plans d'eau de l'annexe 3 se trouverait face à un choix déchirant soit :

- S'inscrire à l'annexe 4 afin de réduire la puissance nettement sous la valeur de 7,5 kW fixée pour l'annexe 3, mais alors accepter que des machines à essences soient autorisées avec le bruit, la pollution et la présence d'hydrocarbure sur les plans d'eau que ceci implique;
- Maintenir le statu quo, mais alors être confronté aux divers problèmes occasionnés par la vitesse des embarcations légères ou ultra légère équipée de moteur électriques de 7,5 kW, comme celles de l'article 3.5 du présent mémoire;

- S'inscrire à l'annexe 2, « *Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont interdits* », ce qui n'était pas non plus l'intention initiale des plans d'eau inscrit à l'annexe 3 car de très petits moteurs, lorsqu'ils sont adaptés au poids et au type d'embarcation, se comportent comme les embarcations non motorisées. Ceci permet notamment l'usage de petit « trolling motor » pour la pêche ou pour manœuvrer à très basse vitesse les pontons et plate-forme flottante.

On peut anticiper qu'un grand nombre de lacs présentement inscrit à l'annexe 3 entreprendront alors les mêmes réflexions que nous et pourraient présenter eux aussi des demandes de restrictions en établissant par exemple une puissance maximum quelque part entre 0,3 et 2 kW afin de réduire la limite actuelle établie à 7,5 kW pour l'annexe 3 et ainsi mieux contrôler la vitesse, si tel est bien la possibilité qu'offre la modification proposée par TC.

Une chose est certaine : le statut quo actuel n'est pas acceptable. Transport Canada risque donc de se retrouver avec un grand nombre de demandes.

PROPOSITION ALTERNATIVE #1

Ne serait-il pas plus simple que TC envisage à la fois d'élargir l'annexe 4, mais modifie le règlement comme suit;

- Ajouter simplement une colonne 5 à l'annexe 3 afin de permettre d'y inscrire une puissance maximum pour la propulsion électrique et que le titre de l'annexe 3 devienne simplement : « *Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits et où les bâtiments à propulsion électriques sont assujettis à une puissance maximum* »
- Remplacer l'article 2(3) du RRVUB par celui-ci : « Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique dans les eaux indiquées à l'annexe 3 ou un bâtiment à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à celle mentionnée à la colonne 5 de l'annexe 3 » (Précision : la colonne 5 serait la nouvelle colonne ajoutée);

- Établir, dans l'attente de demande spécifique, une limite de, par exemple, 0,7 kW, à titre de limite cumulative supérieure admissible. Les plans d'eau qui souhaiteraient porter la limite au-delà pourraient alors faire une demande, mais comme tous les plans d'eau inscrits à l'annexe 3 l'ont été depuis fort longtemps, TC pourrait rappeler à tous ces plans d'eau que lors de leur inscription, la puissance maximum disponible sur le marché était possiblement de l'ordre de 0,3 kW, ce qui fait en sorte que 0,7 kW constitue déjà une marge de manœuvre mais prévient l'usage de planche de surf dont le moteur permettrait de dépasser une vitesse de l'ordre de 5 km/h.
- Ajouter un énoncé général applicable à l'annexe 3 à l'effet qu'il est interdit d'équiper toute embarcation d'une propulsion électrique qui pourrait permettre d'atteindre une vitesse supérieure à 5 km/h, ce qui facilite alors l'application du règlement, éviterait que des embarcations à propulsion puisse atteindre des vitesses trop importantes et couvrirait les angles morts pour palier à d'éventuel développement futur

Bien entendu, si TC ne fait rien d'autre, nous n'aurons d'autres choix que d'effectuer de longues et coûteuses démarches pour demander aux autorités locales d'inscrire notre plan d'eau à l'annexe 4 en fixant alors une limite nettement inférieure à 7,5 kW, mais en acceptant alors le compromis de voir apparaître tous les types de propulsion plutôt que seulement la propulsion électrique, ce qui implique de «tolérer» la présence d'hydrocarbure sur le plan d'eau et des inconvénients associés aux moteurs à combustion interne (bruit, odeur d'essence et de gaz d'échappement, pollution, etc.)

Pour toutes les raisons et explications évoquées au chapitre 3.0, à notre avis, la très grande majorité des lacs inscrits à l'annexe 3 étaient, avant les modifications 2020, des lacs où seuls les très petits moteurs électriques. Toujours en pratique, des moteurs très légèrement plus puissants étaient aussi tolérés lorsqu'ils étaient montés par exemple sur des embarcations lourdes, comme les pontons, mais alors, étant donnée la lourdeur et la résistance de ce type d'embarcation, celles-ci respectaient généralement une vitesse comparable aux embarcations sans propulsion électrique ou mécanique, soit de l'ordre de 5 km/h.

Ce qui risque d'arriver, c'est qu'un grand nombre de lac voudront donc utiliser l'annexe 4 afin de justement RÉDUIRE la puissance maximum admissible sur leurs plans d'eau pour ramener le tout à une limite qui préviendrait les vitesses au-delà de ce qu'une embarcation sans propulsion peut faire. L'arrivée des planches de surf électriques crée déjà une panique qui n'est pas couverte par le règlement actuel.

PROPOSITION ALTERNATIVE #2

Sans entrer dans le détail, nous croyons que Transport Canada pourrait, afin d'être cohérent avec le passé, apporter des modifications soit au libellé des articles, soit à la structure des annexes, permettant de :

- Réduire la puissance admissible à l'annexe 3 près de ce qui était commercialement disponible en termes de puissance électrique, soit à notre avis entre 0,30 et 0,70 kW.
- Ajouter une précision à l'article 2(3) pour permettre une puissance supérieure, en autant qu'il soit **impossible** que l'embarcation puisse dépasser la vitesse de 5 km/h lorsque munie d'un moteur électrique au-dessus de la puissance autorisée, celle-ci ne devant toutefois en aucun cas excéder 2 kW;
- Permettre alors qu'un lac figurant à l'annexe 3 puisse **également** s'inscrire à l'annexe 4 en fixant alors une puissance maximum et que cette dite puissance deviennent alors la puissance maximum admissible;

4.2 Surf de sillage

Le 31 janvier 2023, nous avons fait parvenir un courriel à Transport Canada à l'adresse courriel : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca

Nous avons posé les questions suivantes :

Q1 : Qu'est-ce que Transport Canada entend exactement par « surf de sillage » ?
Pouvez-vous donner des exemples précis ??

Q2 : Le « surf de sillage » comprend-il par exemple les planche de surf motorisée (JetBoard) ?

Q3 : Est-ce que ce type de planche de surf à motorisation électrique (comme celles proposées par les compagnies Onean, Radinn, etc.) sont les planches visées par le Surf de sillage ??

Au moment de compléter la présente version de ce mémoire, nous n'avons pas encore reçu de réponse à ces questions, mais nous comprenons que le délai est court.

Cependant, il est donc difficile pour nous de fournir tous les commentaires pertinents sur ce sujet, mais nous croyons utile de justement suggérer à Transport Canada de bien définir le surf de sillage et que, si ce dernier ne tient pas compte des planches et autres appareils décrits à l'article 3.5 du présent mémoire, d'avoir à l'esprit que des embarcations de plus en plus légères et avec des moteurs de plus en plus performants sont déjà commercialement disponibles ou sont en développement avancé et que ce type d'embarcation causera vraisemblablement de nouveaux problèmes à tous les plans d'eau inscrit à l'annexe 3 du RRVUB.

Les objectifs de base de possiblement tous les plans d'eau inscrits à **l'annexe 3** pourraient se résumer ainsi :

- Interdire toute propulsion **mécanique** (donc moteur à combustion interne et à vapeur) et, de là, la pollution, le bruit et les hydrocarbures sur les plans d'eau de l'annexe 3;
- **Limitier la puissance des moteurs à propulsion électriques** de manière à ce les embarcations **ne puissent d'aucune manière excéder une vitesse de 5 km/h**, soit environ l'équivalent de la vitesse normale d'une embarcation à pagaies;
- Éviter l'écueil d'inscrire au RRVUB des limites de vitesses seuls, sans y ajouter des restrictions de puissance car le contrôle uniquement de la vitesse est liée directement au comportement humain et il est utopique de s'imaginer qu'il sera

possible de contrôler la vitesse sur les plans d'eau de l'annexe 3, ceci impliquant la présence d'autorité policière avec des opérations radar. Cependant, la constatation de la présence d'une puissance inappropriée par rapport au poids de l'embarcation est beaucoup plus facile à prouver et constater qu'un dépassement de vitesse et, ainsi, plus facile à faire appliquer pour les autorités.

- Permettre tout de même la propulsion électrique en autant que le moteur soit adapté au poids de l'embarcation de manière qu'il soit absolument impossible d'excéder une vitesse de plus de 5km/h.

En formulant les énoncés du règlement de telle manière que les objectifs précédents soient rencontrés, TC ramènerait alors les plans d'eau à ce qu'ils étaient lors de leur inscription à l'annexe 3.

Ceux qui souhaitent autre chose auraient maintenant la possibilité d'y inscrire leur lac à l'annexe 4, en acceptant alors que toute forme de propulsion soit autorisée.

ANNEXE 1 : Consultation sur la mise à jour du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (soumission de 2021)

ANNEXE 2 : Demande au Conseil le 26 avril 1990 et règlement numéro 191 en 1974

ANNEXE 3 : Démonstration du lien entre puissance et livres de poussée pour les petits « Trolling motor»

ANNEXE 4 : Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments SOR-2008-120 (Version à jour au 22 septembre 2020, dernière modification le 10 octobre 2018)

ANNEXE 5 : Lettre du 29 octobre adressée à la municipalité du Canton d'Orford

ANNEXE 6 : Extrait de la Gazette du Canada du 7 mars 2020 - partie 1, vol. 154, no 10, pages 511 et suivantes

ANNEXE 7 : Lettre du 26 janvier 2021 adressée à la municipalité du Canton d'Orford avec copie aux divers autres paliers de gouvernements

ANNEXE 8 :

ANNEXE 9 :