



Conservation Lac-à-la-Truite Orford

Orford, 26 janvier 2021

Me Brigitte Boisvert, greffière

Municipalité du Canton d'Orford

2530, chemin du Parc

Orford (Québec)

J1X 8R8

PAR COURRIEL

OBJET : Embarcations de plaisance sur le lac à la truite d'Orford – Demandes de modification en vertu du «Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments»

Madame,

La présente fait suite à votre lettre du 2 décembre dernier qui, elle-même, faisait suite à notre lettre du 29 octobre 2020.

Nous avons pris connaissance en détail du résumé et du projet de modification du «Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments» (Ci-après nommé «RÈGLEMENT») dont vous faites mention dans votre lettre et 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 A de la présente lettre, pour plus de commodité.

Comme nous le démontrerons plus loin, une des modifications proposées au RÈGLEMENT permettrait des moteurs électriques 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 visant à restreindre les embarcations motorisées. Il plus que probable que la situation est exactement la même pour tous les lacs listés dans le RÈGLEMENT à l'annexe 3 - «Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits». Ceci altère donc 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 RÈGLEMENT, la puissance des moteurs à propulsion électrique était tellement faible 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».

.../2

Rappelons ici les effets probables de permettre des moteurs aussi puissants, qu'ils soient électriques ou à essence :

- La sécurité des nageurs, étant donnée la très faible étendue du lac, sera grandement compromise par des embarcations pouvant alors filer à des vitesses beaucoup plus rapides puisqu'elles pourraient alors être dotées de moteurs autres que les petits moteurs électriques de type «trolley motor» de faible puissance (Voir annexe D);
- Les vagues produites par les embarcations rendront la baignade désagréable, voire dans certains cas, dangereuse, surtout sur les petits lacs;
- Les vagues, alors plus importantes, éroderont les berges;
- L'agrément et la sécurité des personnes utilisant les petites embarcations sans propulsion motorisée (Kayacs, canots, etc.) sera compromise dû notamment à la vitesse beaucoup plus élevée que les embarcations équipées de moteurs électriques pourront atteindre ainsi que par les vagues qu'elles pourront générer;
- Plus de sédiments reposant au fond du lac seront mis en suspension, affectant la qualité de l'eau.

L'examen de l'historique de l'annexe 3 - «Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits» du RÈGLEMENT 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 D ci-jointe). Même là, au fil du temps, les moteurs type «Trolling motor» ont tout de même atteint 1,5 kW environ puisque le RÈGLEMENT ne fut jamais ajusté pour tenir compte de cette réalité.

C'est pourquoi la modification proposée est dénuée de sens, car non seulement elle ne tient pas compte de l'objectif initiale, mais elle en rajoute : 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 propulsé sans apport externe d'énergie autre qu'humaine.

ANALYSE DE LA PUBLICATION DE LA GAZETTE DU CANADA

Dans le résumé, à la page 512 de la Gazette du Canada du 7 mars dernier (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 RÈGLEMENT 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 RÈGLEMENT. 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 B 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 surcroît, seuls les moteurs de type «Trolley 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 «Trolley motor» s'est légèrement accrue alors que le RÈGLEMENT, 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.

Maintenant, non seulement le législateur n'en profite pas pour corriger le tir, mais la modification proposée empire de manière drastique la situation : En prenant pour acquis que le fondement de l'annexe 3 repose sur des moteurs de 1,5 KW, ce qui est inexact, la modification propose maintenant 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.

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 C 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 toute 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 ajoute 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 RÈGLEMENT, 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, 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 10 HP pourrait permettre. (Voir annexe D ci-jointe à l'appui de cette affirmation);
- Si l'intention originale du RÈGLEMENT avait été de permettre des moteurs de 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'a pas tout simplement permis les moteurs à essence de 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» décrit à l'annexe D ci-jointe et dont nous faisons mention dans notre lettre du 29 octobre dernier.

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 RÈGLEMENT devrait donc tenir compte non seulement que, dans les toutes dernières années, des moteurs électriques de très grandes puissances (nettement plus de 10HP) 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 0,4 HP (0,3 KW). D'autres alternatives pourraient être aussi acceptable, comme par exemple 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.

ACTIONS SUGGÉRÉES

Bien que la période de consultation se soit terminée 30 jours après la publication dans la Gazette, le 7 mars dernier, l'enjeu est suffisamment sérieux à notre avis pour tout de même faire des représentations auprès du gouvernement fédéral et autres instances afin que le Gouvernement propose une ou plusieurs modification(s) supplémentaire(s) ou encore, permette par exemple aux autorités locales de fixer une puissance maximum sur les lacs relevant de leur territoire.

Ainsi, la Municipalité du Canton d'Orford pourrait alors imposer une puissance maximale de 0,3 kW (0,4 HP) pour tous les lacs touchés par l'annexe 3 du RÈGLEMENT, laissant ainsi la situation telle qu'elle fut depuis des années ou, bien que plus difficile dans l'application, restreindre de surcroît les vitesses, pour éviter par exemple qu'un moteur de 1,5 kW équipe une embarcation très légère.

Nous suggérons donc que la Municipalité :

1) Prenne contact avec la personne ressources mentionnée dans la Gazette soit :

Heidi Craswell

Chef

Affaires législatives, réglementaires et internationales

Sécurité et sûreté maritimes

Transports Canada

Place de Ville, tour C

330, rue Sparks, 11e étage

Ottawa (Ontario)

K1A 0N5

Téléphone : 613-949-1708

Télécopieur : 613-991-4818

Courriel : heidi.craswell@tc.gc.ca

2) Implique la députée fédérale dans la démarche;

3) Mobilise la MRC dans cet enjeu important;

4) Informe et mobilise les autres municipalités environnantes;

5) Mobilise les organismes comme l'Union des Municipalités du Québec (UMQ).

6) Participe rapidement à la préparation avec d'autres autorités ou présente elle-même une demande de modification au RÈGLEMENT pour restreindre les moteurs électriques à une puissance de 0,3 kW

En espérant que la Municipalité donnera promptement suite à nos demandes, nous sommes disponibles pour vous fournir de plus amples informations, suggestions, assistance ou répondre à vos questions au besoin.

Veuillez agréer, madame la greffière, mes plus respectueuses salutations.

Bertrand Larivée, Président
Conservation Lac-à-la-truite Orford
(Anciennement Association des riverains du lac à la truite d'Orford)

Cc : Mesdames Karine Denis et Marie Boivin / Municipalité du Canton d'Orford

Madame Rachel Auger ainsi que MM. Jean Robert St-Pierre, Robert Salois et Alain Lafond / CA de l'Association des riverains du Lac à la truite

Lyne Bessette, députée Fédérale de la circonscription de Brome-Missisquoi

Pièces jointes :

Annexe A : Extrait de la Gazette du Canada, Partie 1, volume 154 publiée le 7 mars 2020

Annexe B : «Liste de restrictions imposées» au Lac à la truite en 1990

Annexe C : «Règlement no. 191 sur les embarcations à moteurs Lac à la truite et le lac Fraser»

Annexe D : Moteurs électriques acceptables avant les récents développements technologiques pour la propulsion électrique