

CONSULTATION CITOYENNE SUR LA RÉGLEMENTATION DE LA VITESSE SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU

MÉMOIRE

présenté les 30 novembre et 1 décembre 2021
à la Municipalité de Saint-Marc-sur-Richelieu
par les membres du conseil d'administration de
l'Association des Saint-Marcois

Lise Beauchemin, Marc Bouisset, Chantale Gamache, Michel Pichet, Lucie Sauvé

L'eau est un bien commun, un patrimoine collectif. Nul ne peut se l'approprier, d'une façon ou d'une autre. L'eau doit être protégée des usages abusifs et de l'accaparement par des intérêts financiers.

L'eau n'appartient à personne, mais elle est l'affaire de tous, au sens où nous devons tous préserver la qualité des écosystèmes aquatiques, assurer l'accès équitable à une eau saine et veiller à un usage respectueux des plans d'eau.

La Réglementation de la vitesse sur la rivière Richelieu apporte un important élément de réponse à cette exigence éthique. Il ne s'agit pas d'exclure la navigation, mais d'imposer aux embarcations de plaisance une limite de vitesse de 10 km/h sur une distance de 20 kilomètres. Soulignons qu'il s'agit d'embarcations destinées à des activités privées de loisirs motorisés, et non pas de véhicules utilitaires pour des services collectifs.

Nous sommes convaincus du bien-fondé de cette réglementation promue par les quatre municipalités concernées. D'ailleurs, il faut reconnaître que l'adoption d'un tel règlement a déjà trop tardé alors que le trafic d'embarcations motorisées s'est considérablement accru au fil des dernières années.

Des raisons écologiques et sociales motivent notre appui au Règlement. En particulier, cette réglementation de la vitesse sur la rivière Richelieu répond à l'exigence de lutter contre la détérioration de la qualité de l'eau, l'érosion des rives et la perte de biodiversité. Elle contribue par ailleurs à la promotion de la santé des populations riveraines, à la justice écologique et au développement d'une économie « verte ».

En effet, la Réglementation s'inscrit dans un ensemble de mesures qui favorisent l'atteinte des objectifs suivants, qui nous apparaissent incontournables.

A) Respecter l'équilibre écologique de la rivière.

- Éviter le brassage des sédiments *dans lesquels se sont accumulés entre autres le phosphore et les métaux lourds présents dans l'essence et les huiles, et déposés au fil des années.*
- Protéger le chevalier cuivré et autres espèces en danger (le Dard de sable et l'Obovarie olivâtre). *En raison de la période de reproduction en été du Chevalier cuivré, la vulnérabilité de l'espèce augmente dans les moments très achalandés sur la rivière. Or le seul endroit confirmé pour sa reproduction est la rivière Richelieu. La protection de la biodiversité – actuellement gravement mise en péril par les activités humaines – est désormais un impératif pour nous comme pour tous les peuples de cette Terre.*

- Protéger les berges contre l'érosion par les vagues (*batillage*).
- Empêcher la prolifération de la végétation indésirable (espèces envahissantes comme les myriophylles et les algues bleues ou cyanobactéries).
- Ne pas aggraver les effets des perturbations naturelles (sécheresses, inondations) que les changements climatiques entraînent et qui mettent en péril la qualité et la quantité d'eau disponible.
- Limiter la pollution de l'air et de l'eau par l'usage de moteurs à combustion. *Les nouvelles technologies (moteurs électriques ou à l'hydrogène liquide) ne seront pas une panacée: le bilan énergétique et environnemental global de leur usage massif reste problématique. De plus, l'utilisation des moteurs à combustion durera vraisemblablement encore de nombreuses années.*

B) Favoriser la santé et la sécurité de l'ensemble des usagers.

- Préserver la qualité de l'eau potable. *L'AIBR – qui traite et distribue notre eau – puise celle-ci dans la rivière. Le brassage des sédiments, l'érosion des rives et les rejets d'hydrocarbures nuisent à la qualité de l'eau et en complexifient le traitement.*
- Améliorer la sécurité des usagers de la rivière, à bord des embarcations ou tractés par celles-ci.
- Respecter les activités nautiques non motorisées (canots, planche à pagaie, pédalos, kayacs, etc.). *Ces activités – qui sont davantage accessibles financièrement à une majorité de citoyens – doivent être privilégiées en raison entre autres de leurs effets bénéfiques sur la santé de ceux qui les pratiquent.*
- Favoriser le calme sur la rivière pour ne pas nuire à la qualité de vie des riverains : *limitation du bruit des moteurs, préservation des rives et de la qualité du paysage de la rivière.*

C) Promouvoir une justice écologique et une économie « verte ».

- Garantir un partage équitable de l'usage de la rivière entre les différents usagers.
- Éviter l'appropriation « de fait » de la rivière par l'industrie des activités nautiques motorisées.
- Favoriser une économie touristique « verte » pour l'avenir des prochaines générations.

Pour toutes ces raisons, nous appuyons l'adoption immédiate du règlement de contrôle de la vitesse et des activités nautiques sur les 20 kilomètres de la rivière Richelieu qu'il concerne, quitte à ce que des études et démarches visant sa modification soient entreprises dès sa mise en application. Si le règlement n'est pas appuyé à ce stade-ci, ou s'il est modifié, il faudra encore plusieurs années pour reprendre le processus. Et cela, sans savoir s'il sera possible de déposer un nouveau projet de règlement, ni si la nouvelle mouture sera acceptée par les autorités fédérales comme c'est le cas présentement.

En ce sens, nous rejoignons les positions favorables au Règlement adoptées entre autres par les organismes suivants :

- [La MRC de la Vallée-du-Richelieu](#)
- [L'Association des riverains et amis du Richelieu](#) (Voir Annexe 1)
- Le [Conseil régional de l'environnement de la Montérégie](#)
- Le [Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu \(COVABAR\)](#)
- La [Fondation Rivières](#) (Voir Annexe 2)

Annexe 1

Pourquoi agir sur la vitesse des embarcations à moteur?

« Les bateaux, observent les riverains et les propriétaires de petites embarcations, sont de plus en plus gros, de plus en plus puissants, et font des vagues de plus en plus imposantes. Et la récente mode des wakeboats est venue empirer le problème. » Ajoutées aux crues du printemps, ces vagues sont parfois désastreuses.

Des études sérieuses sur la question

Des données scientifiques appuient maintenant ces observations locales. L'UQAM (Université du Québec à Montréal) en arrivait à des conclusions semblables en 2014 dans son étude sur les lacs Memphrémagog et Lovering : « ... il est possible d'établir que le passage de bateaux (à grosses vagues) ... a un **impact considérable** sur le rivage lorsqu'il passe à 100 mètres de la rive et que tous les passages à moins de 300 mètres ajoutent significativement de l'énergie aux vagues naturellement présentes. (...) nous suggérons qu'une réglementation limite le passage de ces bateaux (...) sur les lacs à au moins 300 mètres des rives, dans le but d'éviter leur érosion. » À noter que ces conclusions ont été corroborées par une étude du Ministère des Transports du Québec en 2011 sur l'érosion des routes 223 et 133 qui longent la rivière, entre autres à Saint-Antoine et à St-Marc.

(https://vite.memphremagog.org/files/userfiles/files/Centre_de_documents/FR/Rapport-Vagues-Wakeboard-2014.pdf)

Des conséquences pour les autres

Comme la largeur moyenne du Richelieu entre Sorel-Tracy et Chambly est de 200 à 230 mètres, on peut donc déduire qu'un bateau entre 30 et 50 pieds, à 30, 40 ou 50 km/heure, poussera sur la berge un mur liquide de plus ou moins un mètre de hauteur. Pire encore, en mai, lorsque la rivière est à son niveau le plus élevé, le passage de ces mêmes bateaux générera des vagues encore plus dommageables sur les protections naturelles ou artificielles des berges. Nos municipalités, le MTQ et les riverains dépenseront alors des sommes considérables pour réparer leurs quais, leurs routes et renforcer leurs berges... Des sommes, faut-il le rappeler, payées par tous les citoyens pour réparer des dommages causés par des comportements purement individuels!

Conséquences sur la faune, la flore et les espèces menacées

Si la navigation locale générée par nos 24 marinas, les centaines de rampes de mises à l'eau publiques et les quelque 850 quais privés fait la joie des intérêts locaux, elle fait malheureusement du Richelieu une voie navigable extrêmement sensible aux problèmes environnementaux par la remise en suspension des sédiments toxiques et les perturbations de la faune et de la flore. Pêches et Océans Canada a reconnu dernièrement ce fait en appuyant notre demande de réglementation sur la rivière.

Ce qui est bon pour pitou peut-il être bon aussi pour minou?

Si certaines marinas déclarent subir peu de dommage à leurs berges, tel que signalé dans la dernière publication de l'Œil de Beloeil, elles oublient de d'ajouter qu'elles défendent bec et ongles leurs pontons contre la vitesse des embarcations motorisées naviguant à leur hauteur; ce par des bouées d'avertissement et une surveillance serrée des bateaux à quai.

Mais, dites-nous, les plaisanciers accostés à une marina ont-ils plus de droits que les quelque 850 autres parsemés le long de la rivière? Ont-ils plus de droits que les milliers de propriétaires riverains au prise avec des talus argileux?

Changer les perceptions et proposer des solutions

Ce sera donc une bataille perdue d'avance pour ces propriétaires riverains, mais aussi pour la faune, la flore et les usines de filtration des 22 municipalités qui y puisent l'eau potable de leurs 243,000 résidents, si une réglementation n'est pas établie par les municipalités concernées. C'est la solution suggérée par les députés Simon Jolin-Barette et Mathew Dubé en 2015, par le Ministre des Transports du Canada, M. Marc Garneau, en mars 2018, (suite à notre pétition E-1209 Navigation de plaisance sur le Richelieu) et par le député Xavier Barsalou-Duval dans sa « Demande de restriction sur la rivière Richelieu » présentée aux médias le 13 mars 2019.

Aucune interdiction, que du respect

Nous demandons de réduire la vitesse sur l'eau. Pas de l'interdire. Nous demandons de réduire la taille des vagues. Pas de les interdire. Nous demandons du respect pour tous. Et pour en arriver à ces objectifs, il faut établir une vitesse maximale aux gros bateaux qui produisent les plus grosses vagues, les mêmes que celles des ...wakeboards. Or, tel que nous l'ont clairement indiqué les agents de la patrouille nautique de la Sureté du Québec, le seul critère objectif et vérifiable pour diminuer l'impact des vagues sur TOUS les usagers de la rivière passe par la mesure de la vitesse de tous les bateaux, que peut lire un radar.

Finalement, poussons plus loin la réflexion

Ne serait-il pas étrange de conclure que, si nous avons parfaitement intégré dans nos vies quotidiennes l'obligation de protéger nos citoyens sur les voies terrestres, il en serait autrement sur un plan d'eau?

Voici de vraies questions pour vous, amis plaisanciers motorisés :

Question 1. Qu'est-ce que vous suggérez, vous, pour résoudre le problème des vagues sur la rivière? (solutions)

Question 2. Comment allez-vous faire pour y arriver? (stratégies)

Question 3. Comment pensez-vous concilier votre pratique « open bar » actuelle avec celle des autres utilisateurs : propriétaires de terrains, baigneurs, amateurs de voile, de kayaks, de canots, de planches à pagaie, de pêche, etc.? Que proposez de concret, d'applicable et d'acceptable pour TOUS?

Raynald Collard, pour une navigation responsable



<https://riviererichelieu.ca>

Annexe 2

Communiqué de la Fondation Rivières

Novembre 2021

<https://fondationrivieres.org/limitation-de-la-vitesse-sur-la-riviere-richelieu-a-10-km-h-les-nouveaux-elus-doivent-tenir-tete-au-lobby-nautique/>

Limitation de la vitesse sur la rivière Richelieu à 10 km/h : les nouveaux élus doivent tenir tête au lobby nautique

Montréal, le 16 novembre 2021 – Le ministère fédéral des Transports (Conseil du Trésor) s’apprête à adopter en deuxième lecture un règlement qui réduira la vitesse des bateaux à moteur à 10 km/h sur un tronçon de 20 kilomètres de la rivière Richelieu, qui longe les villages de Saint-Antoine, Saint-Denis, Saint-Charles et Saint-Marc-sur-Richelieu. C’est une première au Canada, fruit d’un travail de collaboration et de consultations publiques menées depuis 2017 par le député Xavier Barsalou-Duval et les quatre conseils municipaux précédents qui avaient appuyé unanimement le projet.

Or certains plaisanciers et groupes d’intérêts privés s’opposent à cette démarche et demandent aux maires nouvellement élus des quatre municipalités de ne pas confirmer leur appui au projet avant le 19 novembre, tel qu’exigé par le Conseil du Trésor, ce qui mettrait en péril le projet.

« Les bateaux sont de plus en plus gros, de plus en plus puissants, et ils font un bruit assourdissant et des vagues de plus en plus imposantes. La récente mode des wakeboats est venue empirer le problème. Ajoutées aux crues du printemps, ces vagues sont parfois désastreuses », précise Michel Leduc de l’Association des riverains et amis du Richelieu.

Le nouveau règlement limitera la vitesse des bateaux à propulsion mécanique et électrique à un maximum de 10 km/h. Il sera aussi interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif, et interdit « de surfer sur le sillage d’un bâtiment dans la partie visée de la rivière ». Actuellement, les services policiers ne disposent d’aucune réglementation leur permettant d’intervenir contre la vitesse excessive des embarcations.

Pêches et Océans Canada a émis un avis favorable au projet en soulignant que la vitesse excessive des embarcations et le batillage sont identifiés comme des causes importantes de la dégradation de l’habitat essentiel du chevalier cuirvé, une espèce qu’on retrouve uniquement au Québec et dont la population est en voie de disparition.

Cette solution permettra de réduire considérablement l’érosion des berges, d’améliorer la clarté de l’eau, de contribuer à la tranquillité des riverains et d’assurer une meilleure sécurité nautique sur la rivière.

Nous invitons les quatre nouveaux maires élus, Jean-Marc Bousquet de Saint-Denis-sur-Richelieu, François Berthiaume de Saint-Marc-sur-Richelieu, Julie Lussier de Saint-Charles-sur-Richelieu et Jonathan Chalifoux de Saint-Antoine-sur-Richelieu à ne pas céder aux intérêts privés et à poursuivre des objectifs de protection et d’utilisation sécuritaire de la rivière pour l’ensemble des usagers.

Et nous signons:

- Fondation Rivières, André Bélanger, directeur général
- Association des riverains et amis du Richelieu, Michel Leduc, président
- Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, Andréanne Paris, directrice générale
- Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu (COVABAR), Sylvain Lapointe, directeur général

<https://fondationrivieres.org/protegeons-la-riviere-richelieu/>