

Le Devoir

WEEK-END NATURE, vendredi 30 mai 2003, p. B7

Le projet de loi fédéral S-10 a pour objectif de permettre aux riverains de lacs de faire interdire l'usage des motomarines

La motomarine en procès

Francoeur, Louis-Gilles

L'examen du projet de loi fédéral S-10 par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles permet d'y relever d'importants enjeux environnementaux et sociaux. Cette commission parlementaire, qui analyse le projet de loi présenté par la sénatrice Myra Spivak afin de permettre aux riverains de lacs de faire interdire l'usage des motomarines, fait le procès de deux groupes sociaux, l'un qui ne pense qu'à son profit, et l'autre, le milieu nautique, qui ne pense qu'à son plaisir sans restrictions.

La sénatrice de l'Ouest a déposé son projet de loi parce que le gouvernement Chrétien refuse d'ajouter une annexe sur les motomarines au Règlement fédéral sur les restrictions à la conduite des bateaux. Si on simplifie la question, les résidents d'un lac peuvent obtenir, à l'issue d'un long processus, qu'Ottawa interdise les embarcations motorisées sur un lac ou sur un cours d'eau précis. Les riverains agressés doivent alors démontrer l'existence d'un fort consensus dans le cours d'une longue procédure.

Le problème actuel vient du fait que la réglementation fédérale oblige les riverains d'un plan d'eau à faire interdire toutes les embarcations à moteur pour réussir à faire taire les motomarines. Or, sur plusieurs lacs, l'utilisation d'une embarcation est nécessaire aux déplacements, voire pour se rendre à son chalet. Sur ces lacs, particulièrement tranquilles parce qu'ils ne sont pas desservis par des routes, la réglementation divise les riverains et les empêche d'obtenir sécurité et quiétude.

Les associations sportives et l'industrie nautique ont évidemment fait front commun pour empêcher le «précédent dangereux» que constituerait la possibilité d'interdire un type d'embarcation comme les motomarines sur certains plans d'eau. Et elles craignent surtout ce précédent qui permettrait à des riverains de se coaliser pour faire échec à l'usage de certains types de bateaux.

Il existe actuellement environ un million de motomarines en Amérique et entre 50 000 et 80 000 au Canada. Cinq constructeurs se partagent le marché: Yamaha, Kawasaki, Polaris, Honda depuis peu et le plus important, Bombardier. Cependant, cette industrie n'a plus l'excuse qu'elle avait invoquée en 1994 lors des audiences de la Garde côtière canadienne. L'industrie plaidait alors que des campagnes de sensibilisation musclées allaient modifier les comportements déviants et réduire le nombre d'accidents. Mais les résultats ne sont pas là, ce qui justifie de porter le débat dans le champ de la réglementation et de l'interdit. Le mémoire déposé le 13 mai par le Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie (RAPPEL) traduit bien le sentiment dominant au Québec et ailleurs: les plaintes des riverains persistent depuis 1994 et s'intensifient d'un été à l'autre.

Le National Transportation Safety Board des États-Unis a établi que les motomarines représentent 10 % de toutes les embarcations à moteur mais sont responsables de 51 % des accidents. Ce chiffre, a noté Marshall Paulo, président de Collision Analysis Co., cache une réalité méconnue. Il est certes interdit de conduire une motomarine si on a moins de 16 ans et il faut en principe avoir passé un examen de la Garde côtière sur la sécurité. Cependant, dit-il, il faut aller plus loin que le projet de loi S-10: en effet, du total de 51 % d'accidents imputables aux motomarines, 24 % sont le fait d'amateurs qui ont loué ces machines. Il faut, conclut-il, une réglementation sévère pour ces entreprises qui offrent aux kamikazes un exutoire potentiellement mortel pour d'autres plaisanciers.

L'exposé de Marshall Paulo devant la commission a été particulièrement instructif. Une grande partie du problème, a-t-il dit, vient du système de propulsion, assuré par une puissante pompe à eau. Cette tuyère agit aussi comme gouvernail. Or, devant un obstacle imprévu, le réflexe de chacun est de relâcher les gaz. Sur une motomarine, ce geste spontané rend instantanément le volant inopérant puisqu'on coupe alors la pression qui en assure l'efficacité. Il faudrait équiper l'engin d'un gouvernail, a expliqué M. Paulo, et aussi de freins, car à 50 km/h, a-t-il ajouté sur la foi d'essais, une motomarine a besoin de 155 pieds pour s'arrêter, soit la moitié d'un terrain de football. Ce spécialiste a ajouté qu'il est faux de prétendre, comme le fait l'industrie, que la motomarine est une machine flottante comme une autre. D'abord, on l'enfourche au lieu de s'y introduire. Et, fondamentalement, l'appareil est conçu pour la vitesse et les acrobaties, non pour le transport. Ses utilisateurs roulent en permanence alors que ceux de la plupart des embarcations s'arrêtent une fois rendus à bon port. Et lorsque, en recoupant ses propres vagues, la turbine de la motomarine se retrouve à l'air libre, le son double instantanément, augmentant de 10 à 15 décibels. Dans le cas de la motomarine, les variations constantes du régime aggravent la nuisance.

Le mémoire du RAPPEL souligne que les moteurs à deux temps qui propulsent les motomarines rejettent en moyenne chaque heure entre trois et quatre litres du mélange essence-huile, dont un seul peut contaminer deux millions de litres d'eau douce. Un rapport d'Environnement Canada (1998) rappelait que les moteurs à deux temps, dont la conception remonte au XIXe siècle, émettent 225 fois plus d'oxyde de carbone et 1000 fois plus d'hydrocarbures et d'oxyde nitreux qu'une voiture de l'année. Selon l'Environmental Protection Agency (EPA), une motomarine émet en une journée d'ébats nautiques la même quantité de contaminants atmosphériques qu'une automobile sur une distance de 160 000 kilomètres!

L'industrie réplique que ses nouveaux moteurs à deux temps sont moins polluants et que les nouveaux moteurs à quatre temps vont radicalement changer ces taux d'émissions. Cela est vrai en partie. Cependant, allègue le RAPPEL, cela ne réduira en rien la pollution de l'air et la contamination des eaux par les quelque 50 000 à 80 000 motomarines déjà vendues, dont les moteurs à deux temps auront une durée de vie d'environ 30 ans. Aucune réglementation qui exigerait le retrait progressif de ces machines polluantes, aucun programme gouvernemental de remplacement ou, mieux, venant de l'industrie (qui les financerait) n'apparaît à l'horizon. Aucune raison ne justifie pourtant la communauté d'accepter une pollution de cette ampleur pendant la prochaine génération.

Le projet de loi S-10 améliorerait certainement la situation. Mais les citoyens de chaque milieu naturel, de chaque lac et de chaque plan d'eau au Canada devront toujours faire la preuve qu'ils ne veulent pas de ces machines, un fardeau de preuve qui constitue une négation du droit inaliénable de chacun au confort, à la sécurité et à la jouissance paisible de son environnement, un droit qui devrait primer sur ceux des kamikazes nautiques et des commerçants.

D'abord, les motomarines et tous les moteurs à deux temps devraient, comme le réclament des groupes comme le RAPPEL, être carrément interdits sur tous les plans d'eau où se trouvent des prises d'eau municipales. Aucune raison ne justifie Ottawa de ne pas en faire une règle de sécurité environnementale pour tout le pays. Ensuite, l'importante érosion des berges déclenchée par ces machines sur les petits cours d'eau et sur les petits lacs devrait aussi faire l'objet d'une interdiction généralisée, comme c'est le cas dans plusieurs États américains pour les lacs de moins de 75 acres. Troisièmement, la possibilité d'utiliser ces machines sur n'importe quel plan d'eau devrait préalablement faire l'objet d'une consultation publique et s'appuyer sur un large consensus social: il est invraisemblable qu'on envoie en audience publique des projets de marina mais qu'on laisse détruire et contaminer des lacs entiers et ruiner la quiétude de tous les riverains sans examen préalable des impacts de cette pratique.

En ce sens, S-10 n'est qu'un pas fort modeste dans la bonne direction. - Lecture: Algues et faune du littoral du Saint-Laurent maritime, par Robert Chabot et Anne Rossignol, édité conjointement par l'Institut des sciences de la mer de Rimouski (ISMER) et Pêches et Océans Canada. Qui ne s'est jamais demandé en marchant sur une plage de l'estuaire quelles sont toutes ces algues (et lesquelles sont comestibles?) et ces animaux dont les coquillages jonchent la limite des vagues? La mer se laissera lire comme un grand livre grâce à ce guide d'identification qui présente 140 espèces fréquentes, soit 60 algues et 78 espèces animales, particulièrement des mollusques et des crustacés. Disponible en librairie et auprès de Publications Québec.