

[Accueil](#) > [Transports Canada](#) > [Transport maritime](#) > [Sécurité maritime](#) > [Design, équipement et sécurité nautique](#) > [Bureau de la sécurité nautique](#) > [Ressources & Références](#) > [Publications](#) > Guide des administrations locales sur les restrictions à la conduite des bateaux

Guide des administrations locales sur les restrictions à la conduite des bateaux

Un guide simple sur le processus de restriction à la conduite des bateaux dans les eaux canadiennes (Version BSN 4.0)

Table des matières

1.0 [Introduction](#)

1.1 [Aperçu : Qui fait quoi?](#)

1.2 [Coup d'œil sur la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation](#)

1.3 [Aperçu de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation](#)

2.0 [Processus](#)

2.1 [Consultation publique : un processus en trois étapes](#)

2.12 [Étape 1 : Déterminer qui sont les intervenants](#)

2.13 [Étape 2 : Informer les intervenants des préoccupations liées à la voie navigable](#)

2.14 [Étape 3 : Consultation des intervenants](#)

2.2 [Examen des solutions autres que réglementaires](#)

2.3 [Présentation d'une demande de restriction](#)

2.4 [Processus d'examen](#)

3.0 [Mise en place des panneaux de signalisations](#)

3.1 [Mise en oeuvre d'un plan de sécurité](#)

3.2 [Augmenter la visibilité pour les plaisanciers de passage](#)

3.3 [Augmenter la visibilité pour les utilisateurs réguliers](#)

3.4 [Où et comment disposer les panneaux de signalisation](#)

3.5 [Dimensions des panneaux de signalisation](#)

3.6 [À quoi les panneaux de signalisation devraient-ils ressembler](#)

Bureau de la sécurité nautique

[Accueil](#)

[Documents](#)

[Équipement](#)

[Préparatifs](#)

[Conduite sécuritaire](#)

[Environnement](#)

[Cours](#)

[Construction](#)

[Ressources & Références](#)

[Contactez le Bureau de la sécurité nautique](#)

Liens rapides

[Nouvelles importantes](#)

[Information clé sur la sécurité](#)

[Permis d'embarcation de plaisance](#)

[Carte de conducteur](#)

[Acheter une embarcation](#)

[Propulsion humaine](#)

[Information pour les visiteurs](#)

[Conseil consultatif national de la navigation de plaisance \(CCNNP\)](#)

[Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique](#)

3.7 [Exigences générales](#)

3.8 [Comment commander des panneaux de signalisation Préparer une feuille de spécifications](#)

3.9 [Choisir un fabricant de panneaux de signalisation](#)

3.10 [Entretien des panneaux de signalisation](#)

4.0 **[Feuille de spécifications pour une commande de panneaux de signalisation](#)**

4.1 [Comment utiliser cette section](#)

4.2 [Feuille de spécifications](#)

4.3 [Drapeau du programme fédéral d'identité](#)

4.4 [Limitations des restrictions](#)

4.5 [Nombre de restrictions](#)

4.6 [Types de restrictions](#)

4.7 [Quantité](#)

4.8 [Taille](#)

4.9 [Couleurs](#)

4.10 [Matériaux pour les panneaux](#)

4.11 [Poteaux](#)

5.0 **[Exemple de scénario](#)**

5.1 [Lac Linden](#)

6.0 **[Information sur les personnes-ressources](#)**

6.1 [Sites Web utiles](#)

1.0 Introduction

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* vise principalement à résoudre des problèmes de sécurité dans les cas où aucun autre texte de loi, règlement ou régime de réglementation ne s'applique, et où il n'y a d'autre solution que de restreindre la navigation sur un plan d'eau.

Les restrictions à la conduite des bateaux permettent de régler les problèmes que présente la conduite de tous les bâtiments (surtout des embarcations de plaisance). Selon les preuves et les solutions de rechange disponibles, et en fonction de chaque cas, on peut aussi envisager des restrictions à la conduite des bateaux fondées sur des enjeux autres que la sécurité, tels que l'intérêt général et la protection de l'environnement.

Le présent guide est destiné aux ministères provinciaux et territoriaux et aux administrations locales.

Les demandes de restriction à la conduite des bateaux portent habituellement sur un plan d'eau particulier (ou une partie de ce dernier). Le demandeur doit tenir des consultations avec les intervenants à l'échelle locale. Les restrictions proposées pouvant avoir une incidence de portée nationale nécessitent un processus de consultation national correspondant.

Soulignons que la demande de restriction à la conduite des bateaux ne doit pas constituer la première étape du processus de règlement des problèmes de sécurité sur les voies navigables. Dans de nombreux cas, ces questions peuvent se régler par le dialogue entre les intervenants. Les ententes acceptables autres qu'une réglementation peuvent être exécutées plus rapidement et sont généralement moins coûteuses.

Quand les intervenants ne peuvent s'entendre sur une solution autre que réglementaire, une restriction à la conduite des bateaux peut constituer le moyen le plus efficace de résoudre un conflit d'utilisation de voie navigable. Avant de présenter une demande, les demandeurs doivent communiquer avec le BSN régional pour obtenir des conseils et des directives. Une liste de personnes-ressources est exposée à la section des renseignements du présent guide.

1.1 Aperçu : Qui fait quoi?

Toutes les eaux du Canada relèvent de la compétence juridique du gouvernement du Canada.¹ Un ministère provincial, territorial ou fédéral peut administrer le processus de demande de modification proposée au *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, au nom du Bureau de la sécurité nautique (BSN) de la Sécurité Maritime de Transports Canada. Tout palier de gouvernement peut présenter une demande de restriction à la conduite des bateaux. Les intervenants et les autres parties touchées participeront au processus de consultation.

Les paliers de gouvernement qui demandent qu'une restriction soit appliquée à la conduite de bateaux sur un plan d'eau doivent suivre des procédures précises supervisées par un BSN régional ou, dans certains cas, par une autorité compétente provinciale procédant avec le BSN. L'un ou l'autre de ces responsables peut exiger que le demandeur fournisse des renseignements additionnels pour que la demande soit admise. Le processus est fondé sur la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation.

La responsabilité principale du BSN et/ou de l'autorité compétente consiste à examiner les demandes pour s'assurer que le demandeur a établi la nécessité d'une désignation en vertu d'un règlement fédéral :

- Problème clairement énoncé.
- Indication de toutes les causes connues du problème.
- Examen des solutions de rechange autres que réglementaires et tentatives de mise en œuvre.
- Description des consultations publiques qui ont été menées et documents à l'appui.
- Raisons pour lesquelles la réglementation constitue la seule solution possible et documents à l'appui.
- Études d'impact et analyses coûts-avantages fondées sur la décision de réglementer et documents à l'appui.
- Plan d'eau désigné et identifié en des termes que peuvent facilement comprendre les intervenants; prise en considération des organisations dirigeantes des Premières nations, Inuits et Métis, des communautés et des particuliers détenant un intérêt dans la zone examinée, et inclusion de ces groupes et particuliers au processus dès le début.
- Méthodes appropriées en place pour permettre le respect du règlement.
- Possibilité d'assurer la surveillance qui s'impose, une responsabilité acceptée par l'autorité chargée de l'exécution.
- Renseignements nécessaires concis et présentés d'une façon acceptable en vue d'un examen et d'un traitement possible.

Une fois la demande reçue, le BSN régional (avec la participation d'autres ministères fédéraux et provinciaux, s'il y a lieu) doit s'assurer qu'une désignation est justifiée, que des consultations publiques suffisamment étayées de documents ont été menées, et que l'on a satisfait aux exigences de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation.

La demande est ensuite acheminée vers l'administration centrale nationale du BSN, en vue d'un examen additionnel. La publication dans la Gazette du Canada n'a lieu que si la demande est acceptée, si l'on a répondu à toutes les questions et si tous les problèmes ont été réglés.

Si une demande n'est pas conforme à la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation, le BSN peut la renvoyer au demandeur en vue d'une consultation ou d'un examen additionnel, ou pour demander des renseignements ou des données justificatives supplémentaires. Les présentations renvoyées doivent être accompagnées des motifs du retour. Les trois principales raisons pour lesquelles les présentations ne satisfont pas au processus de réglementation sont les suivantes :

1. Les exigences de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation n'ont pas été satisfaites. Par exemple, les autres solutions réglementaires et autres que réglementaires n'ont pas été examinées à fond ou en totalité.
2. La cause du problème n'a pas été cernée de façon appropriée. Cet aspect est essentiel au moment de l'examen des moyens de rechange ou des solutions.
3. Le problème cerné a été réglé de façon plus appropriée au moyen d'un autre règlement ou d'une autre loi.

Lorsque les exigences de la demande ont été satisfaites, que les solutions de rechange autres que réglementaires ont été jugées inefficaces et qu'il a été établi qu'une restriction à la conduite des bateaux constitue la meilleure solution possible, il faut généralement moins d'un an pour examiner et publier la nouvelle restriction du règlement si toutes les étapes du processus ont été suivies et si les renseignements nécessaires ont été transmis.

1.2 Coup d'œil sur la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation

Transports Canada doit s'assurer que les restrictions proposées à la conduite des bateaux satisfont aux exigences de la **Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation**. Afin d'aider les demandeurs à bien remplir tous les formulaires de la trousse de demande, un aperçu de la directive apparaît à la section 1.3 du présent guide.

Le texte intégral de la directive est affiché sur le site Web suivant :

<http://www.tbs-sct.gc.ca/ri-qr/directive/directive00-fra.asp>

1.3 Aperçu de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation ²

La Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation fait en sorte que toute mesure de réglementation procure aux Canadiens des avantages nets les plus grands possibles. La directive exige que les organismes de réglementation démontrent :

1. qu'il existe un problème ou un risque réel, que l'intervention du gouvernement fédéral est justifiée et que la réglementation constitue la meilleure solution;
2. que l'on consulte les Canadiens et qu'on leur donne la possibilité de participer aux solutions de rechange autres que réglementaires ou à l'élaboration des propositions de modification aux règlements;
3. que les avantages l'emportent sur les coûts pour les Canadiens, leurs gouvernements et leurs entreprises. Lorsqu'il s'agit de gérer les risques au nom des Canadiens, les organismes de réglementation doivent veiller à ce que les ressources limitées dont disposent tous les paliers de gouvernement sont utilisées là où elles auront le plus d'effets;
4. que les effets défavorables sur la capacité de l'économie de créer de la richesse et de l'emploi sont atténués et qu'aucun fardeau réglementaire inutile n'est imposé. Plus précisément, les organismes de réglementation doivent veiller :
 - à ce que les exigences administratives et les besoins en information se limitent à ce qui est absolument nécessaire et entraînent le coût le moins élevé possible;
 - à ce que l'on tienne compte de la situation particulière des petites entreprises;
 - à ce que les parties qui proposent des moyens équivalents de satisfaire aux exigences réglementaires soient entendues comme il se doit;
5. que les accords internationaux et intergouvernementaux sont respectés, et qu'on tire pleinement parti des possibilités de coordination avec d'autres gouvernements et organismes;
6. que des systèmes sont en place pour la gestion efficace des ressources réglementaires;

7. que le règlement sera appliqué. Il faut par conséquent que les demandes de nouvelles restrictions comportent un document faisant état du fait qu'un organisme d'exécution s'engage à remplir ces fonctions.

2.0 Processus

Il existe un processus structuré devant être suivi dans le cas d'un plan d'eau ou d'une partie d'un plan d'eau à désigner en vertu du règlement. Ce processus s'applique à chaque demande de restriction à la conduite des bateaux, puisque les demandes sont évaluées au cas par cas. Il ne constitue pas une liste de vérification absolue, particulièrement en ce qui a trait à la consultation, mais plutôt un système permettant de veiller à ce que les exigences de la Directive du Cabinet soient respectées. Les bureaux de la sécurité nautique régionaux jouent un rôle crucial à cet égard, car ils appuient les consultations, donnent des conseils au sujet de ces dernières et facilitent les initiatives visant à régler des conflits ou des problèmes liés aux plans d'eau.

2.1 Consultation publique : un processus en trois étapes

La consultation publique n'est pas une étape clairement définie dans le processus de réglementation. Il s'agit d'une composante continue qui a pour objet d'amener le public à s'exprimer quant à la meilleure façon possible de régler un problème donné. Elle constitue également l'un des principaux mécanismes de détermination et de résolution des sujets de préoccupation.

La consultation peut réunir des groupes aux opinions divergentes et leur permettre de discuter de leurs problèmes et de s'entendre sur les façons de les régler. Souvent, ce processus est fructueux et débouche sur des solutions autres que réglementaires. Avant de consulter, élaborer un plan de consultation et portez-le à l'attention de votre BSN régional. Le BSN peut offrir des idées et des directives utiles pour garder le processus dans la bonne voie.

Remarque au sujet de la consultation

La consultation publique est l'aspect du processus de réglementation qui absorbe le plus de temps. Elle en est aussi l'aspect le plus important. Malheureusement, elle constitue la partie la moins bien comprise du processus. Une consultation publique en règle n'est pas menée uniquement afin d'informer le public des préoccupations et des problèmes en rapport avec un plan d'eau particulier, mais afin de permettre aux intervenants touchés de faire part de leurs commentaires et de leurs suggestions pour aider à régler ces problèmes avant que le gouvernement intervienne davantage dans le dossier. La consultation publique est un outil grâce auquel on veille à ce que les particuliers et les groupes envisagent toutes les lignes de conduite qui s'offrent à eux avant de s'engager dans une initiative de réglementation. Le processus de consultation peut révéler qu'une restriction ne constitue pas la meilleure solution ou n'est pas souhaitable pour régler les problèmes à un endroit donné, ou qu'une solution de rechange autre que réglementaire pourrait permettre de corriger la situation.

La consultation publique peut permettre de cerner un problème, mener à des solutions de rechange autres que réglementaires, aider à mesurer les résultats de ces solutions de rechange et, en cas d'échec de toutes les autres options, favoriser l'examen de la solution qui convient le mieux tout en ayant le moins de répercussions. Les consultations offrent aux intervenants la possibilité de participer au processus et de faire part de leurs suggestions. Une demande présentée en vertu du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* n'est pas acceptée en fonction du nombre de personnes qui appuient une restriction, mais plutôt en fonction de sa valeur et de sa nécessité.

Les étapes décrites ci-après sont essentielles à la réussite d'une consultation. Le nombre d'intervenants touchés par une restriction proposée à la conduite des bateaux détermine le niveau de ressources nécessaire pour assurer la tenue d'une consultation publique intégrale. La qualité de la consultation aura une incidence directe sur la capacité du gouvernement fédéral de procéder à l'examen d'une demande. De plus, si la consultation n'a pas été menée comme il se doit, le BSN

n'est pas en mesure d'appuyer une présentation ou de recommander qu'on lui donne suite. Dans de tels cas, il faut s'attendre à des retards ou à des demandes renvoyées.

2.12 Étape 1 : Déterminer qui sont les intervenants

Chaque plan d'eau compte un groupe d'intervenants qui lui est propre et unique. Le demandeur qui tient la consultation doit veiller à ce que les intervenants touchés aient la possibilité de s'exprimer. Figurent sur la liste des intervenants touchés, des groupes gouvernementaux et non gouvernementaux ainsi que des particuliers. Voici quelques exemples :

Intervenants non gouvernementaux possibles

- Résidents et propriétaires riverains
- Exploitants de marinas
- Clubs nautiques, de navigation de plaisance et de voile
- Entreprises de location d'embarcations
- Plaisanciers privés
- Entreprises commerciales, navires de croisière, traversiers, secteur de l'exploitation forestière, remorqueurs, organismes ou groupes de pêche sportive et commerciale
- Premières nations, Inuit et Métis – communautés et particuliers; organismes et gouvernements nationaux régionaux et locaux d'Autochtones
- Détenteurs de concessions dans la zone riveraine
- Conseils consultatifs
- Groupes environnementaux
- Administrations portuaires locales
- Organismes communautaires
- Clubs de ski nautique, clubs nautiques, groupes de plaisanciers
- Usagers individuels de la voie navigable

Intervenants ou organismes gouvernementaux possibles

- Transports Canada
- Pêches et Océans Canada
- Environnement Canada
- Santé Canada
- Ministère de la Justice
- La Fondation Héritage Canada
- Administrations des parcs provinciaux et fédéraux
- Gouvernements provinciaux et administrations régionales ou municipales
- Organismes de transport provinciaux
- Ministères du tourisme
- Terres de la Couronne
- Corps policiers locaux, régionaux, provinciaux ou fédéraux
- Ministère provincial responsable des bureaux de l'environnement

2.13 Étape 2 : Informer les intervenants des préoccupations liées au plan d'eau

Une fois que l'on a déterminé qui sont les intervenants, on doit les informer des sujets de préoccupation exposés, afin que le problème, s'il existe, puisse être cerné et qu'aucun effort ne soit ménagé pour trouver une solution de rechange autre que réglementaire (avant l'imposition de la restriction proposée) et établir la raison pour laquelle une telle solution est souhaitable. La façon dont les intervenants sont informés et dont on leur donne la possibilité de s'exprimer peut varier d'une région à l'autre et en fonction de chaque intervenant.

Il existe plusieurs façons d'informer les intervenants. En voici quelques exemples :

- Afficher des avis aux points d'accès, dans les marinas, dans les ports, aux comptoirs d'information sur les parcs, sur les babillards communautaires, dans les commerces locaux, etc.
- Organiser des réunions publiques

- Participer à des émissions téléphoniques à la radio ou à la télévision
- Glisser des avis dans les boîtes aux lettres des domiciles et des entreprises du secteur touché
- Communiquer directement avec les associations et leur demander d'informer leurs membres
- Envoyer des avis aux organismes gouvernementaux
- Distribuer des circulaires
- Transmettre des avis par voie électronique, c'est-à-dire au moyen des sites Web et par courrier électronique

2.14 Étape 3 : Consultation des intervenants

À cette étape du processus de consultation, la réponse des intervenants a été reçue, prise en considération et étayée de documents. Au besoin, on tient des réunions et on regroupe et résume les réponses. On a recours à la consultation pour déterminer les aspects suivants :

- Quelle est la définition exacte du ou des problèmes?
- Quelles sont les causes du ou des problèmes?
- Existe-t-il actuellement des règlements pouvant permettre de régler le problème?
- À quelle solution de rechange autre que réglementaire peut-on avoir recours?
- Quelle est la meilleure solution pour régler le problème?
- Quels sont les coûts et les avantages des causes, et quelles sont les solutions possibles à cet égard?
- Quelles sont les répercussions d'un règlement sur les entreprises, les propriétaires et tous les autres intervenants du secteur?
- Devrait-on consulter quelqu'un d'autre? Qui a-t-on oublié?
- Quel organisme gouvernemental fédéral ou provincial assume les responsabilités à cet égard?

Un dossier sur les consultations peut inclure ce qui suit :

- Détermination du problème
- Causes déterminées
- Solutions de rechange autres que réglementaires déterminées.
- Analyse comparative ayant mené à la solution privilégiée
- Résumé détaillé et global des coûts et avantages
- Liste des intervenants avec qui on a communiqué et méthodes utilisées à cette fin
- Copies des procès-verbaux des réunions
- Lettres et courriels d'appui et d'opposition
- Liste des réponses aux appels téléphoniques
- Copies des avis parus dans les journaux ou les revues, incluant les dates et les noms des publications utilisées
- Autres documents pertinents

Si le résultat obtenu est un projet de règlement, attendez-vous à ce que le demandeur soit interrogé par le public et différents paliers de gouvernement sur les éléments justifiant la détermination du problème, sur les solutions de rechange envisagées ou essayées sans succès et sur la rigueur des consultations. Ayez ces renseignements en main, car on les utilisera pour répondre aux nombreuses questions en provenance des différents bureaux (jusqu'à et y compris les analystes du Conseil du Trésor) participant à l'examen des modifications réglementaires. Des documents précis permettront une évaluation appropriée et un compte rendu exact des événements, en plus d'aider à établir le bien-fondé d'une restriction, s'il y a lieu.

Pendant toute la durée du processus de consultation, le demandeur doit avant tout tenir compte du fait qu'une restriction ne constitue peut-être pas la meilleure ou la seule façon de régler le problème en question. La consultation est un élément du processus d'examen auquel il importe de donner suite avant de présenter une proposition de restriction à un BSN régional. La première étape doit consister à examiner la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation et à dialoguer avec les représentants du BSN régional avant d'entreprendre ce processus.

2.2 Examen des solutions de rechange autres que réglementaires

La détermination du problème et la tenue d'une consultation appropriée figurent parmi les éléments clés du processus de résolution des problèmes liés à des plans d'eau. L'une des étapes du processus de consultation consiste à examiner les initiatives de conformité facultative ou non imposées par la réglementation pouvant régler le problème. Dans de nombreuses voies navigables, il s'est avéré que les initiatives autres que réglementaires peuvent donner les mêmes résultats qu'une restriction à la conduite des bateaux, sans qu'il soit nécessaire de recourir au fastidieux processus de réglementation.

Une solution de rechange autre que réglementaire peut être aussi simple qu'un accord en vertu duquel les usagers d'un plan d'eau s'engagent à respecter leurs droits mutuels et à conduire de façon courtoise ou à suivre un code de conduite volontaire. Il peut aussi s'agir d'affiches installées en bordure d'une voie navigable et demandant aux conducteurs de ralentir à proximité des chenaux étroits, près du rivage, aux alentours des lieux de baignade ou aux endroits où la vitesse ou le sillage d'un bâtiment motorisé peut nuire aux embarcations de plaisance non motorisées telles que des canots et des kayaks. Mentionnons, à titre d'exemples la façon dont les affiches peuvent être utilisées pour améliorer le comportement des conducteurs et la sécurité des voies navigables, des messages tels que « Veuillez rester à l'extérieur de l'aire de baignade », « Attention – Aire de baignade », « Veuillez réduire votre sillage », « Dangers à proximité du rivage », « Veuillez réduire la vitesse près de la rive », « Veuillez réduire la vitesse avant d'entrer dans un chenal étroit » ou « À des fins de sécurité, tous les skieurs nautiques sont priés d'évoluer dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ».

Les affiches de conformité volontaire installées près d'une voie navigable ne peuvent être prises par erreur pour une interdiction fédérale si aucune interdiction fédérale n'est en vigueur. Les affiches pouvant être prises par erreur pour une restriction à la conduite des bateaux sont interdites en vertu des lois fédérales.

Les affiches faisant état de certaines sanctions déjà énoncées dans les règlements ou les lois constituent aussi un bon rappel à l'intention des usagers des voies navigables. L'interdiction relative à la conduite imprudente en vertu de l'article 43 du *Règlement sur les petits bâtiments* est un bon exemple à cet égard. Selon cet article, « Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment de manière imprudente, sans y mettre le soin et l'attention nécessaires ou sans faire preuve de considération pour autrui ». Les bureaux de la sécurité nautique régionaux disposent de modèles d'affiches indiquant les genres d'utilisation visés par cet article. Des modèles sont aussi disponibles à l'adresse suivante :

www.tc.gc.ca/securitemaritime/desn/bsn/conduite/execution/interdiction.htm

Les affiches qui rappellent aux usagers des plans d'eau les interdictions établies dans la *Loi sur les pêches*, la *Loi sur la faune* ou d'autres lois et règlements peuvent aussi se révéler un moyen de sensibilisation efficace.

2.3 Présentation d'une demande de restriction

INTRODUCTION :

Le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* permet d'imposer des restrictions à la navigation de plaisance sur un plan d'eau en particulier dans le but d'atteindre des objectifs dans le domaine de la sécurité, de l'environnement ou de l'intérêt public. Ces mesures consistent notamment à :

- Interdire l'utilisation de tous les bateaux.
- Limiter la puissance propulsive ou un type de propulsion.
- Imposer des limites de vitesse.
- Restreindre les activités de remorquage, comme le ski nautique ou les régates.

Les restrictions peuvent être appliquées en tout temps ou durant certaines parties de la journée ou de la semaine, certains mois ou certaines saisons. Les demandes de restriction faites sous le régime du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* peuvent viser un type ou plus qu'un type d'embarcations causant un problème. Environ 2 000 restrictions sont en vigueur actuellement dans divers plans d'eau partout au pays.

PROCESSUS :

1^{ère} étape – Déterminer si un moyen efficace autre que la réglementation permettrait d'atteindre les objectifs, par exemple, en sollicitant l'appui de la communauté et/ou en lançant une campagne d'éducation. Tous les bureaux régionaux de la Sécurité nautique de Transports Canada comptent des employés ayant la formation nécessaire pour aider les demandeurs à chercher des solutions aux situations conflictuelles.

2^e étape – Si aucune autre solution n'est trouvée, le personnel régional aide le demandeur dans la mesure du possible.

3^e étape – Le demandeur doit :

- Cerner clairement le problème.
- Déterminer toutes les causes connues du problème.
- Déterminer les moyens autres que le recours à la réglementation qui ont été examinés ou essayés.
- Décrire et documenter la consultation publique effectuée.
- Bien expliquer et documenter les raisons pour lesquelles la réglementation est la seule solution possible.
- Décrire et documenter l'évaluation de l'incidence qu'aurait la décision d'appliquer le règlement, y compris les analyses des coûts-avantages propres à cette décision.
- S'assurer que le plan d'eau mentionné dans la demande est identifié clairement en des termes que les intervenants peuvent comprendre facilement.
- S'assurer que des méthodes convenables sont en place pour faire respecter le règlement.
- Identifier des moyens de faire appliquer le règlement.
- S'assurer que l'information nécessaire est présentée avec concision et dans un format qui se prête bien à un examen et au traitement de l'information.
- Une fois la demande présentée, le personnel régional du BSN (aidé par d'autres ministères fédéraux ou provinciaux s'il y a lieu) a la responsabilité de s'assurer que la demande est justifiée, qu'une consultation publique suffisante et documentée a été faite et que les exigences de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation sont satisfaites.
- La demande est ensuite confiée à l'Administration centrale nationale du BSN et publiée dans la *Gazette du Canada* si elle a été approuvée et si l'on a répondu ou résolu toutes les questions.
- Lorsque toutes les étapes du processus ont été suivies, il faut généralement moins d'un an pour examiner la demande et mettre en vigueur la nouvelle restriction. Un suivi accéléré, s'il est possible, permet d'achever le processus plus tôt.
- L'identité des demandeurs varie d'un cas à l'autre. Ainsi, il peut s'agir d'un palier de gouvernement en mesure de s'acquitter du processus de modification du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* et d'assurer l'entretien des affiches et ou des bouées pouvant se révéler nécessaires après l'acceptation d'une demande.

2.4 Processus d'examen

La trousse de demande qu'envoie le demandeur au BSN régional doit renfermer suffisamment de renseignements pour permettre au personnel du bureau d'examiner le dossier et de s'assurer que le processus suivi a satisfait aux exigences de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation. Il est avantageux, pour le demandeur, de communiquer avec le BSN régional pour obtenir des conseils sur les solutions de rechange autres que réglementaires et sur l'élaboration des renseignements suivants si une restriction à la conduite des bateaux constitue l'option appropriée :

- Une description du plan d'eau, incluant les genres d'activité, les points d'accès, la population, les types de bâtiment et d'autres activités nautiques.
- Un tableau ou une carte indiquant clairement les limites du lieu proposé.

- Une description détaillée du ou des problèmes perçus, accompagnée d'une analyse de toutes les causes probables et de toutes les solutions possibles, faisant état du pour et du contre de chacune d'elles, etc.
- Un résumé du processus de consultation, incluant ce qui suit (s'il y a lieu) :
 - Une liste des principaux intervenants et de leurs positions, et un compte rendu de la façon dont on a communiqué avec eux, et des moyens utilisés à cet égard.
 - Des copies des avis imprimés, incluant la date de leur diffusion, l'endroit où ils sont parus et dans quelle publication.
 - Des copies des affiches ou des circulaires et une liste des endroits où les premières ont été affichées et où les secondes ont été distribuées.
 - Les dates et les stations utilisées pour les émissions radiophoniques ou télévisées.
 - Des copies des procès-verbaux des réunions.
 - Un résumé des courriels et des lettres – pour et contre.
 - Un résumé des appels téléphoniques – pour et contre.
 - Un résumé des solutions de rechange autres que réglementaires, incluant les raisons pour lesquelles il convient de poursuivre la réalisation du projet de restriction proposée, et la raison pour laquelle une restriction donnée a été choisie.
 - Une copie de l'analyse des coûts et avantages.
 - Une description des mécanismes de conformité et d'exécution qui seront mis en place, et une lettre de l'organisme d'exécution local confirmant que ce dernier appuie la restriction proposée et qu'il est en mesure de la faire respecter.

Le BSN régional (ou l'administration provinciale compétente) examinera tous les aspects de la demande et déterminera si les preuves sont suffisantes pour présenter une demande concernant une restriction proposée à la conduite des bateaux.

S'il y a lieu, des fonctionnaires fédéraux, provinciaux ou territoriaux peuvent procéder à l'évaluation du plan d'eau afin de recueillir des renseignements additionnels. Le BSN régional examinera et évaluera le niveau des consultations menées et veillera à ce qu'une analyse coûts-avantages du ou des lieux soit préparée. À la suite de cet examen, le BSN régional peut recommander une restriction proposée en vue de son envoi ou de son retour au demandeur, pour obtenir des renseignements additionnels ou pour mener d'autres consultations. Les demandes recommandées seront regroupées et présentées à l'administration centrale du BSN.

Si la demande est complète, l'AC du BSN rédigera un Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) et d'autres documents. Ces documents auront pour objet d'appuyer la désignation et résumeront les renseignements qui apparaissent dans la demande, y compris un aperçu des consultations publiques tenues, la façon dont le problème a été défini, la raison pour laquelle ce règlement a été jugé comme étant la meilleure solution, les effets qu'une désignation aura sur les intervenants, et la façon dont on a respecté les différentes facettes de la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation.

La modification proposée au règlement, en vue de l'inclusion du nouveau lieu, ainsi que le REIR qui l'accompagne, sont soumis au processus législatif et peuvent être publiés dans la Partie I de la Gazette du Canada. La Gazette est publiée à l'échelle nationale et donne aux intervenants une dernière chance d'exprimer leurs commentaires au sujet des modifications proposées à la réglementation. Si, pendant la période des commentaires, le gouvernement fédéral reçoit des commentaires sur des questions dont on a déjà traité pendant les consultations, ou s'il ne reçoit aucun commentaire, la modification visant les lieux proposés peut être publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et devenir loi fédérale à une date indiquée dans le Règlement. Dans les cas où l'on reçoit des commentaires sur des questions qui n'ont pas été examinées précédemment, il peut s'avérer nécessaire de réviser le REIR pour répondre à ces préoccupations, et/ou de mener d'autres consultations.

Lorsque la modification a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, l'AC du BSN informe le BSN régional et l'administration provinciale compétente (s'il y a lieu), qui informera à son tour le demandeur.

Le demandeur doit veiller à ce que l'avis de désignation soit transmis au public. Cet avis peut prendre diverses formes. Ainsi, il peut s'agir d'affiches installées dans les secteurs désignés ou dans des endroits publics à proximité du lieu désigné. On accordera au demandeur le pouvoir ministériel d'installer toutes les affiches nécessaires une fois que la restriction proposée aura été publiée dans la Partie II de la Gazette du Canada.

3.0 Mise en place des panneaux de signalisation

Si vous lisez la présente section, c'est probablement parce que votre demande de restriction à la conduite des bateaux à été acceptée. Vous avez prouvé qu'une restriction était la meilleure façon de gérer la situation, consulté ceux qui étaient les plus affectés, établi que les avantages d'une restriction étaient supérieurs à ses coûts, et vous vous êtes assuré que les accords entre les gouvernements fédéral et provinciaux concernés étaient respectés. Plus important encore, vous êtes résolu à ce que les ressources humaines et financières soient mises à contribution avec clairvoyance afin que cette restriction soit efficace.

Dans cette section, vous trouverez des informations sur la façon de déterminer le nombre et le style de panneaux de signalisation dont vous aurez besoin. Des renseignements sont aussi fournis sur la façon d'acheter ces panneaux et sur les endroits où les obtenir.

3.1 Mise en œuvre d'un plan de sécurité

Le succès de votre restriction à la conduite des bateaux dépend de ce que les gens soient informés de son existence et de ce qu'elle exige. Son succès repose dans une grande mesure sur l'installation de panneaux de signalisation autorisés à des emplacements bien choisis. Tout comme sur une autoroute, des panneaux de signalisation visibles et faciles à comprendre doivent être disposés en des endroits appropriés sur la voie navigable, afin d'augmenter les chances que les gens se comportent comme vous le souhaitez.

Les responsabilités légales qui découlent d'une restriction à la conduite des bateaux sont très simples. La municipalité ou la province qui parraine la restriction est responsable de :

- disposer des panneaux de signalisation affichant les éléments graphiques requis;
- et les entretenir.

Cette section vous aidera à vous conformer à ces deux obligations. Il n'y a pas de règles strictes en ce qui a trait au nombre ou à l'emplacement des panneaux, mais une signalisation judicieuse augmentera les chances de réussite de la restriction.

3.2 Augmenter la visibilité pour les plaisanciers de passage

Pensez au type de plaisanciers qui empruntent la voie navigable. Les visiteurs d'un jour utilisant les points de mise à l'eau sont-ils nombreux? Ou les plaisanciers qui ne font que passer? Si la voie navigable est sujette à ce genre de fréquentation, un plus grand nombre de panneaux de signalisation peut être nécessaire, en particulier aux points de mise à l'eau et aux autres points d'accès. Demandez-vous si les panneaux officiels de restriction à la conduite des bateaux sont suffisants. Peut-être aurez-vous besoin d'ériger un petit socle comportant un plan du lac (tel que le plan d'un centre d'achats comportant l'inscription « Vous êtes ici »), indiquant les endroits dont l'accès est réglementé et d'autres renseignements utiles comme l'indication des endroits retirés où l'eau est peu profonde.

3.3 Augmenter la visibilité pour les utilisateurs réguliers

La plupart des conducteurs de bateaux connaissent-ils bien l'endroit? S'agit-il pour la plupart de résidents ou de propriétaires locaux de chalets? Une solution peu onéreuse est envisageable dans le cas de plaisanciers qui reviennent d'une saison à l'autre. N'installez que quelques panneaux de signalisation aux endroits où la circulation est la plus dense, et misez surtout sur la distribution de brochures soulignant la nature des restrictions à la conduite des bateaux.

3.4 Où et comment disposer les panneaux de signalisation

Quand vient le moment de décider de l'emplacement des panneaux de signalisation, on doit tenir compte de quelques règles strictes et certaines lignes directrices. Il faut de plus mettre à contribution nos propres connaissances de la voie navigable et du comportement des plaisanciers qui l'empruntent.

Les points d'accès où la voie navigable est réglementée sont des endroits naturels pour installer les panneaux de signalisation, ainsi que tous les points publics de mise à l'eau. Dans ce dernier cas, les panneaux doivent être clairement visibles, orientés vers l'intérieur du rivage. Si la voie navigable réglementée est une rivière ou un canal, les panneaux de signalisation devraient être installés à tous les points d'accès à cette zone. Si votre restriction a été motivée par une préoccupation envers les baigneurs, afficher les panneaux sur des bouées aux limites de la zone réglementée.

Les panneaux de signalisation sont le plus souvent installés au printemps. Choisissez des emplacements qui ne seront pas recouverts par la végétation au fur et à mesure que la saison avance, afin de garantir la visibilité et réduire les corvées d'entretien.

Avant de décider de l'emplacement des panneaux, discutez-en avec les instances locales du service de police chargé de faire respecter la restriction à la conduite des bateaux.

Si vous avez décidé de placer un panneau sur une bouée située dans des eaux navigables, vous devez d'abord obtenir une approbation en vertu du Programme de protection de la navigation (PPN) de Transports Canada. Le PPN a la responsabilité d'autoriser l'installation de tout « ouvrage », tel que quai, bouée, ou jetée dans toutes les eaux navigables au Canada.

3.5 Dimensions des panneaux de signalisation

La taille minimale d'un panneau de signalisation de restriction à la conduite des bateaux installé sur la rive est de 60 cm de diamètre ou de largeur. Pour les panneaux flottants, cette taille minimale doit être de 30 cm de diamètre ou de largeur.

Afin de déterminer une taille appropriée quant à la visibilité, il est important de savoir à quelle distance se trouvera l'embarcation par rapport au panneau quand celui-ci devra être compris pour la première fois. La plupart des manufacturiers de panneaux peuvent être consultés à ce sujet, mais voici quelques grandes lignes :

- Si le conducteur de l'embarcation ne se trouve pas à plus de 30 mètres du panneau et se déplace à une vitesse maximale de 15 km/h, la taille en hauteur des lettres devrait être au minimum de 5 cm et celle des symboles, tel qu'une hélice, au minimum de 20 cm. Un panneau simple aura donc un diamètre de 45 cm, soit de « format moyen ».
- Si le conducteur de l'embarcation ne se trouve pas à plus de 60 mètres de distance et se déplace aussi vite que 60 km/h, alors la taille en hauteur des lettres devrait être au minimum de 10 cm et celle des symboles, tel qu'une hélice, au minimum de 40 cm. Un panneau simple aura donc un diamètre de 75 cm, soit de « grand format ».

L'eau n'est pas toujours calme, et cela devrait être pris en considération lors de l'installation tant des panneaux flottants que de ceux sur la rive:

- Le bord inférieur d'un symbole placé sur une bouée devrait se trouver à au moins 40 cm au-dessus de la surface de l'eau.
- Le bord inférieur d'un panneau sur la rive devrait se trouver à au moins 2 mètres au-dessus du niveau de l'eau par temps calme.

3.6 À quoi les panneaux de signalisation devraient-ils ressembler

Jusqu'à présent, ce guide a proposé diverses idées afin de promouvoir le respect des règles en vigueur, suggérer des emplacements pour les panneaux de signalisation, et déterminer l'importance de la dimension de ceux-ci. Mais en ce qui a trait à leur contenu, vous n'avez absolument pas le choix. Pour des raisons d'uniformité et de visibilité, il existe un bon nombre de

règlements qui régissent l'apparence des panneaux de signalisation relatifs aux restrictions à la conduite des bateaux. Et il n'y a aucune façon de les contourner.

3.7 Exigences générales

Le bord inférieur de chaque panneau de signalisation doit comporter en noir l'inscription Transport Canada et Transports Canada, accompagné du logo du drapeau canadien. Cette combinaison du nom et du drapeau est connue de plusieurs imprimeurs sous l'acronyme « PCIM », pour Programme de coordination de l'image de marque. Tous les panneaux doivent être bordés d'une bande de couleur orange international, et la largeur de cette bande doit représenter un douzième de la largeur ou du diamètre du panneau.

- [Bordures et formes](#)
- [Symboles des types de restrictions](#)
- [Symboles de limite horaire](#)

3.8 Comment commander des panneaux de signalisation Préparer une feuille de spécifications

Vous pouvez utiliser la feuille de spécifications ci-jointe afin de vous aider à améliorer la commande ou l'appel d'offres que vous pourrez présenter à un fabricant de panneaux de signalisation. Pour chaque type de panneau, les spécifications devraient comprendre:

- La quantité Utilisez les observations ci-dessus ainsi que votre propre perception de vos besoins afin de déterminer le nombre de panneaux nécessaires.
- La taille La feuille de spécifications vous propose un tableau de dimensions pour des panneaux de trois tailles différentes.
- Éléments graphiques à être utilisés Tel que mentionné plus tôt, vous pouvez obtenir des illustrations prêtes à l'emploi à l'intention du fabricant de panneaux de signalisation, en composant le 1-800-267-6687. Les différents éléments graphiques peuvent être combinés afin de produire tous les panneaux exigés par les règlements. Un fabricant peut les agrandir à n'importe quelle dimension. De plus, des versions électroniques de ces panneaux en format « JPEG » sont disponibles par le biais de ce site Web.
- Couleurs La couleur orange international est spécifiée par les règlements pour les bordures et les barres obliques parce qu'elle résiste mieux à l'eau que la peinture fluorescente, qui peut se détériorer en moins de trois ans.
- Matériaux L'expérience montre que l'aluminium recouvert de vinyle est le meilleur matériau pour un panneau durable. Le contreplaqué traité sous pression ou contreplaqué marine représente un autre choix.
- Poteaux Les poteaux peuvent être en bois, en cadmium, en acier galvanisé inoxydable ou peints en blanc, ou en aluminium. Assurez-vous que les panneaux et les poteaux soient faits de matériaux complémentaires, car certaines combinaisons de métaux entraînent une corrosion précoce.

3.9 Choisir un fabricant de panneaux de signalisation

Afin de choisir un fabricant de panneaux de signalisation, demandez à n'importe quelle agence locale qui en commande régulièrement, tel que le ministère des Travaux publics, de vous indiquer une compagnie ou une société réputée. Toute firme produisant des panneaux routiers devrait pouvoir fabriquer des panneaux pour des restrictions à la conduite des bateaux. Mais vous devrez vous assurer que cette firme dispose de la couleur orange international.

3.10 Entretien des panneaux de signalisation

Le palier de gouvernement qui a obtenu la restriction à la conduite des bateaux est responsable de l'entretien de tous les panneaux de signalisation et de leur remplacement, ainsi que de tous les coûts.

Avec les matériaux modernes, dix ans ou plus peuvent s'écouler avant qu'un panneau ne montre des signes évidents de détérioration. Toutefois, les panneaux devraient être inspectés deux ou

trois fois au cours de la saison afin de s'assurer qu'ils n'ont été ni vandalisés, ni obstrués par la croissance de la végétation, ni altérés de toute autre façon. Vérifiez toujours vos panneaux après des orages ou des fortes pluies.

Toute bouée utilisée pour afficher un panneau doit être enlevée à la fin de la saison (s'il y a lieu) et remise jusqu'au printemps.

La protection des panneaux de signalisation est assurée par le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*. Installer ou enlever un panneau sans une autorisation appropriée est un crime. C'est également un crime d'altérer, masquer, endommager ou détruire un panneau autorisé ou de se servir d'un panneau ou d'un poteau supportant un panneau comme borne d'amarrage. Toute personne prise en défaut de se conformer à ces règlements s'expose à une amende pouvant aller jusqu'à 500 \$.

4.0 Feuille de spécifications pour une commande de panneaux de signalisation

Cette section a deux objectifs. Premièrement, vous pouvez l'imprimer et insérer l'information nécessaire à votre fabricant d'affiches. Deuxièmement, en cliquant sur les petites images ci-bas, vous pouvez importer les graphiques qu'il vous faudra donner à votre fabricant d'affiches.

4.1 Comment utiliser cette section

Les fabricants d'affiches apprécient recevoir ce qu'ils doivent imprimer sous forme d'une série de graphiques en noir et blanc (nommés séparation de couleurs), qu'ils peuvent alors combiner et imprimer en diverses couleurs pour le produit fini. Pour cette raison, les divers signes ont été divisés en divers éléments graphiques qui représentent chacun une couleur différente. Dans la plupart des cas, vous devrez sélectionner au moins un élément de chacune des quatre catégories d'éléments graphiques.

Quand vous sélectionnez ces éléments, le graphique apparaîtra dans une autre fenêtre, possiblement derrière celle-ci. Ces graphiques sembleront énormes, mais pourront être imprimés sur une seule feuille de papier. Je vous suggère d'imprimer cette nouvelle fenêtre et également de la sauvegarder comme un fichier. La façon la plus facile de sauvegarder ce fichier est de cliquer sur le graphique et de tenir le bouton (souris Macintosh) jusqu'à ce qu'un nouveau menu apparaisse qui vous donne l'option de sauvegarder ce fichier. Dans Windows, appuyer sur le bouton de droite pour obtenir le même résultat.

4.2 Feuille de spécifications

Nom du requérant (Municipalité ou ville)

Adresse rue

Ville Province

Code postal Courriel

Téléphone Télécopieur

Nom du cours d'eau


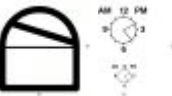


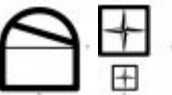
4.3 Drapeau du programme fédéral d'identité



4.4 Limitations des restrictions

Cochez une case. Cliquez sur les vignettes visées dans la colonne de droite pour voir les illustrations qui peuvent être téléchargées.



Liste des limitations des restrictions et leur symbole

<p>Pas de limites pour heure, ou direction :</p>	<p>Utilisez rhomboïde ou cercle.</p> 
<p>Limitée à des périodes du jour :</p>	<p>Utilisez le demi-cercle orange au dessus de la cartouche entourée de la bande verte avec horloge à secteurs ombragés.</p> 
<p>Limitée à des périodes de la semaine :</p>	<p>Utilisez le demi-cercle orange au dessus de la cartouche entourée de la bande verte et jours de la semaine ombragés.</p> 
<p>Limitée à des périodes de l'année :</p>	<p>Utilisez le demi-cercle orange au dessus de la cartouche entourée de la bande verte et mois du calendrier ombragés.</p> 
<p>Limitée par des points du compas :</p>	<p>Utilisez le demi-cercle orange au dessus de la cartouche entourée de la bande verte et secteurs du compas ombragés.</p> 

4.5 Nombre de restrictions

Cliquez sur les vignettes visées dans la colonne de droite pour voir les illustrations qui peuvent être téléchargées.








Restrictions et leur symbole

Une restriction :	Utilisez un losange ou un cercle. 
Deux restrictions dans une zone :	Utilisez le losange ou le cercle dans une cartouche. 
Trois restrictions ou plus dans une zone :	Élaborez votre propre cartouche allongée.

4.6 Types de restrictions

Cochez une case ou plus. Cliquez sur les vignettes visées dans la colonne de droite pour voir les illustrations qui peuvent être téléchargées.

Types de restrictions et leur symbole

Limite de vitesse (5, 10, 25,40, 55, or 70 km/h) :	Utilisez les numéros et "Max Km/h". 
Parcs et endroits à accès contrôlé	Utilisez les numéros et "Max kW". 
Embarcations à moteur interdites :	Utilisez l'hélice et une bande diagonale. 
Embarcations à moteur interdites sauf moteur électrique:	Utilisez l'hélice avec la pompe à l'essence et une bande diagonale. 
Permis exigé pour tenir des régates:	Utilisez "Régate" et une bande diagonale. 
Ski nautique interdit:	Utilisez "SKI" et une bande diagonale. 
Toutes embarcations interdites:	Utilisez la rhomboïde . 

4.7 Quantité

Nombre de panneaux

Nombre de points d'accès publics : Utilisez un panneau par point d'accès.

Nombre de panneaux exigés pour littoraux ou bouées où une circulation nautique dense requiert un avis de restriction (ex.: aire de baignade) : Utilisez des panneaux en nombre suffisant le long du littoral afin que l'un d'entre eux soit toujours visible.

4.8 Taille

Cochez tel qu'approprié

Taille des panneaux

Petit :	Panneaux flottants	30 cm de diamètre : Doublez la taille de l'illustration fournie.
Moyen :	Panneaux aux points d'accès	Panneaux sur la rive à 30 mètres des bateaux lents. 45 cm de diamètre : Multipliez la taille de l'illustration fournie par 3.
Grand :	Panneaux sur la rive pour bateaux rapides à moins de 60 mètres.	75 cm de diamètre : Multipliez la taille de l'illustration fournie par 5.

4.9 Couleurs

Cochez tel qu'approprié - Aucune Substitution

Couleurs

Orange international

Noir

Rouge drapeau

Vert

4.10 Matériaux pour les panneaux

Cochez une case

Matériaux pour les panneaux

Aluminium recouvert de vinyle

Contreplaqué traité sous pression

Autre

4.11 Poteaux

Cochez une case

Type de poteau

Acier galvanisé peint blanc

Aluminium

Autre

5.0 Exemple de scénario

5.1 Lac Linden VOIR LE DOCUMENT CI-JOINT

Le lac Linden fait environ 1,5 kilomètre de longueur et au plus un kilomètre de largeur. La partie est du lac fait environ 600 mètres en son point le plus large. Il est entouré principalement de propriétés privées, exception faite d'un parc public situé sur la rive ouest et d'une rampe de mise à l'eau publique à l'extrémité du chemin du lac Linden, qui est adjacent au parc.

En raison de l'augmentation de la population observée ces dernières années, les usages de la voie navigables se sont multipliés, de sorte que les activités suivantes y sont maintenant pratiquées : la baignade, le canotage, le kayak, la pêche, le ski nautique et la planche nautique. De nombreux résidents de longue date ont fait part de leurs préoccupations et de leur mécontentement face à l'usage accru du lac, notamment l'usage qu'en font certains adeptes de motonautisme qui font des « acrobaties », qui sautent sur les vagues de sillages et qui frôlent de près d'autres bâtiments et des quais. Leurs préoccupations ont trait, entre autres, aux dommages que pourraient causer les sillages aux quais, et au risque de voir ces mêmes sillages provoquer le chavirement d'une petite embarcation non motorisée. En outre, les gens se plaignent du bruit qui vient perturber ce qui était auparavant un lieu paisible, et de ce que certains résidents appellent le « chaos sur l'eau ».

Au cours d'une réunion de l'association des propriétaires, on a pris la décision de s'adresser à la municipalité pour limiter le nombre d'embarcations motorisées à celles que possèdent les propriétaires ou pour interdire complètement leur présence sur le lac.

La municipalité a fait savoir aux propriétaires que les voies navigables relevaient du gouvernement fédéral et qu'elle ne pouvait rien faire pour leur venir en aide.

L'association des propriétaires a communiqué avec le BSN, lui a fait part de ses préoccupations concernant les activités sur le lac Linden, et a demandé qu'une restriction ou une interdiction soit établie relativement aux embarcations motorisées sur le lac. Le BSN a transmis des renseignements généraux sur le déroulement du processus, et a fait savoir qu'il existait peut-être des options autres que réglementaires ou d'autres règlements déjà en place pour améliorer la situation au lac Linden. Les propriétaires ont expliqué qu'ils avaient procédé à un vote et que 98 % d'entre eux étaient d'avis qu'une restriction constituait la meilleure solution au problème. Le BSN a répondu qu'il fallait mener une consultation appropriée et évaluer comme il se doit les préoccupations, et que cette façon de faire aiderait les propriétaires à régler le problème. Tous les usagers et toutes les personnes s'intéressant à la voie navigable, et non un seul groupe, doivent prendre part à la consultation et avoir la possibilité de participer au processus. La municipalité ou un autre palier de gouvernement doit aussi participer aux travaux pendant tout le déroulement du processus.

Après avoir lu le Guide et effectué certaines recherches, l'association des propriétaires s'est adressée à la municipalité pour que celle-ci l'aide à communiquer avec les intervenants et à suivre le processus énoncé dans le Guide des administrations locales. La municipalité a accepté en raison du nombre de problèmes de sécurité soulevés par les résidents.

La première étape a consisté à déterminer le plus grand nombre possible d'usagers de la voie navigable, et à examiner des façons de communiquer avec eux. Pour commencer, a-t-on suggéré, il serait utile d'installer des panneaux d'information près de la rampe de mise à l'eau, d'afficher des avis sur le babillard du parc, au poste de police, à l'hôtel de ville et dans quelques entreprises desservant les usagers de la voie navigable, ainsi que de faire paraître une annonce dans le journal local. C'est ce qu'on a fait pendant environ deux mois, pendant la période la plus occupée de la saison, afin d'assurer une large diffusion de l'avis.

Le message qui apparaissait sur les affiches et les avis portait essentiellement sur les préoccupations en rapport avec la sécurité et l'usage actuel du lac Linden, ainsi que sur le fait que l'association des propriétaires s'efforçait actuellement d'obtenir une restriction ou de trouver une autre solution aux problèmes qu'elle avait déterminés. De plus, on y soulignait que toute personne souhaitant faire part de ses commentaires était invitée à communiquer avec la municipalité.

Au cours du premier mois, les opinions divergeaient considérablement quant à l'avenir du lac Linden. Ainsi, certaines personnes convenaient de l'existence des problèmes alors que d'autres étaient d'avis qu'il n'y avait aucun problème, compte tenu du fait qu'aucun accident n'était survenu et qu'aucune blessure n'avait été signalée.

Après avoir discuté de la question plus en détail avec le BSN et obtenu des précisions sur les outils disponibles pouvant l'aider à régler certains des problèmes, la municipalité a décidé de tenir une réunion pour expliquer les dits problèmes et pour tenter de trouver un terrain d'entente. À des fins d'équité, on a demandé à une personne dont l'opinion ne penchait ni d'un côté ni de l'autre de présider la réunion. La municipalité a envoyé des avis concernant la tenue de cette réunion et des représentants des deux groupes y ont participé.

En dépit d'avis divergents exprimés par certaines personnes, les deux groupes ont convenu, au cours de la réunion, que le sillage produit par certaines embarcations pouvait causer des problèmes pour les petits bâtiments, et que la vitesse élevée près de la rive et des aires de baignade et, éventuellement, à proximité des quais, constituait un risque. Pour ce qui des plaintes relatives au bruit, on a aussi déterminé qu'il s'agissait principalement de fêtes tenues à bord d'un ou deux bâtiments non identifiés et au cours desquelles la musique avait joué si fort que cela avait perturbé le sommeil des résidents. Cependant, les participants ont eu plus de difficulté à déterminer ce que la municipalité avait fait pour tenter d'améliorer la situation, hormis l'interdiction ou la restriction que certains membres proposaient. Que pouvait-on faire?

C'est à ce stade que des solutions de rechange ont été déterminées et examinées. Chacun savait maintenant qu'une restriction à la conduite des bateaux constituait une option, mais ne pouvait être considérée comme étant la seule solution pour le moment, surtout à la lumière du fait qu'une interdiction serait considérée comme trop sévère par rapport à la nature des problèmes déterminés.

Plusieurs options ont alors été examinées. Ainsi, on a envisagé la possibilité d'adopter un code de conduite volontaire parmi les conducteurs d'embarcations motorisées du secteur. En vertu de ce code, il serait interdit de se déplacer à vitesse élevée près du rivage, ou de provoquer de gros sillages à proximité des quais ou de petits bâtiments. Bien que l'on ait convenu que ce mécanisme pourrait fonctionner pour la plupart des usagers locaux, il a fallu reconnaître qu'il ne serait pas efficace dans le cas des bâtiments de passage pour une seule journée en provenance d'autres régions. Par la suite, on a fait observer qu'il existait certains règlements qui, si on les annonçait, étaient susceptibles d'accroître la sécurité et la coopération entre les usagers. En vertu du *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*, toutes les voies navigables de la province en cause sont assujetties à une vitesse limite de 10 kilomètres à l'heure en deçà de 30 mètres de la rive. Le BSN pouvait fournir des modèles d'affiches et la municipalité pouvait installer un panneau d'information pour rappeler ce règlement aux plaisanciers. De plus, le *Règlement sur les petits bâtiments* comporte des dispositions interdisant la conduite imprudente. La conduite imprudente peut consister, entre autres choses, à croiser d'autres bâtiments à vitesse élevée, à effectuer des sauts en franchissant des vagues ou des sillages, à faire fonctionner un moteur à la vitesse maximale et à produire ainsi un bruit excessif, à faire tourner un navire en rond pendant de longues périodes au même endroit ou à produire un sillage excessif. Le BSN pouvait aussi fournir des modèles d'affiches à cet égard ou l'on pouvait s'en procurer sur son site Web.

Bien que la question du bruit provoqué par les moteurs (exigences en matière de silencieux) relève du gouvernement fédéral, le bruit excessif résultant de la musique jouée à bord des bâtiments pouvait être réglementé par un règlement administratif local au besoin, et les amateurs de planche nautique et de ski nautique ont accepté que des heures définies soient fixées pour la pratique de leur sport dans la partie la plus vaste du lac et à ce que leurs activités se déroulent dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Ces consignes allaient être indiquées sur une affiche installée près de la rampe de mise à l'eau et être appliquées par autosurveillance.

En bout de ligne, on a conclu qu'aucune restriction ne pouvait être justifiée pour le moment, et la plupart des gens étaient disposés à mettre les options débattues à l'essai, afin de juger si elles allaient permettre de régler la plupart des problèmes.

6.0 Information sur les personnes-ressources

Atlantique (Terre-Neuve-et-Labrador)

(Bureau de la sécurité nautique)
(Transports Canada, Sécurité maritime)
Office of Boating Safety
Transport Canada, Marine Safety
100 New Gower Street, Suite 740
P.O. Box 1300
St. John's (Terre-Neuve)
A1C 6H8
Tél. : (709) 772-6915 ou ligne sans frais 1 800 230 3693
Télé. : (709) 772-3072
brian.avery@tc.gc.ca

Atlantique (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard)

(Bureau de la sécurité nautique)
(Transports Canada, Sécurité maritime)
Office of Boating Safety
Transport Canada, Marine Safety
45 Alderney Drive
P.O. Box 1013
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
B2Y 4K2

Tél. : (902) 426-7525 ou ligne sans frais 1 800 387-4999
Télé. : (902) 426-7585
sandra.inglis@tc.gc.ca

Québec

Bureau de la sécurité nautique
Transports Canada, Sécurité maritime

901, Cap-Diamant
Pièce 253
Québec (Québec)
G1K-4K1

Tél. : (418) 648-5331
Télé. : (418) 648-7337
lucie.gagnon@tc.gc.ca

Ontario

Bureau de la sécurité nautique
Transports Canada, Sécurité maritime

100 Front Street South
Sarnia (Ontario)
N7T-2M4

Tél. : (519) 383-1972
Télé. : (519) 383-1989

Prairies et Nord (Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut)

(Bureau de la sécurité nautique)
(Transports Canada, Sécurité maritime)

Office of Boating Safety
Transport Canada, Marine Safety

PO Box 8550, 344 Edmonton Street
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6

Tél. : (867) 920-7024
Télec. : (204) 984-8417
stephen.sherburne@tc.gc.ca

Pacifique (Colombie-Britannique)

(Surintendant, Bureau de la sécurité nautique)
(Transports Canada, Sécurité maritime)

Superintendent of the Office of Boating Safety
Transport Canada, Marine Safety
620-800 Burrard St.
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z-2J8

Tél. : (604) 666-2766
Télec. : (604) 666 5444
sean.payne@tc.gc.ca

6.1 Sites Web utiles

- [Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation du gouvernement du Canada*](#)
* Cette directive remplace la Politique du gouvernement du Canada en matière de réglementation depuis le 1^{er} avril 2007.
- [Bureau de la sécurité nautique](#)
- [Transports Canada](#)

¹ Loi constitutionnelle, paragraphe 91(10)

² Secrétariat du Conseil du Trésor, Direction des programmes – Affaires réglementaires, *Gérer la réglementation au Canada : Réforme de la réglementation et processus réglementaires*. Ministre de l'Approvisionnement et Services du Canada, 1996.

Date de modification :
2010-03-05