

# PROJET DE STABILISATION DES BERGES DU RICHELIEU

## PRÉSENTATION AU BAPE

### Introduction

Je me présente, Gérard Schafroth, résident d'Otterburn Park depuis 2004. Ma présence devant vous est motivée en tant que citoyen et comme ex-maire de la ville. De 2005 à 2009 le conseil d'Otterburn Park a initié plusieurs démarches auprès des gouvernements pour réhabiliter les berges du Parc de la Pointe-Valaine et celles de la halte routière qui longent à peu de distance l'une de l'autre le Richelieu. Ces deux sites sont très fréquentés par la population locale et régionale. Le but de ma présentation est de :

1. Sensibiliser le BAPE à cette réalité pour que le ministère des transports intègre ces deux sites dans son projet de stabilisation des berges.
2. Faire des commentaires et suggestions touchant la problématique de l'érosion des berges.

### Pointe Valaine

#### 1. Mise en contexte

À Pointe Valaine la ville a fait construire en 2006 un centre communautaire et culturel certifié LEED pour remplacer le bâtiment du club de canotage incendié en 2002. Le sous-sol du centre abrite également la flotte du plus vieux club de canotage du Canada fondé en 1927. Cet organisme sportif réunit des athlètes de toute la région et tient une régates annuelle prestigieuse en plus d'offrir de la formation et autres facilités à la population pour pratiquer le canoë-kayak. Au même endroit il y a eu un hôtel célèbre et la seule plage publique aménagée entre Chambly et Sorel jusque dans les années 70. En résumé, cet endroit, pour Otterburn Park, a toujours été emblématique; c'était la signature de la ville; cela demeure un site unique avec toutefois un énorme handicap.

#### 2. L'obstacle de la pointe

L'aménagement de ce parc ne saurait être complet sans la réhabilitation des berges et de la plage, autant pour l'agrément du paysage, l'accès sécuritaire et hygiénique pour les mises à l'eau des embarcations du club ainsi que pour la baignade proprement dite. Un obstacle majeur empêche toutefois la finalisation de ce projet, soit la présence d'une déformation de la rivière :

- C'est une avancée artificielle constituée d'un mûr de béton, de morceaux de trottoirs, de plaques d'asphalte, de concassé et de terre meuble qui modifie le dessin naturel de la berge et qui bloque ou ralentit l'écoulement naturel de la rivière.

- En aval on remarque une zone de stagnation permanente, de l'envasement, la formation d'algues et un endroit peu agréable à regarder et non propice à la baignade.
- Autre conséquence, les athlètes et autres usagers du club de canotage doivent utiliser des couloirs de navigation plus éloignés par rapport au rivage ce qui accroît les risques d'accidents avec les plaisanciers et les amateurs de courses folles.
- En amont cela nuit également à l'embouchure du ruisseau Bernard avec pour conséquence de ralentir son flux d'écoulement, d'augmenter les dépôts de sédiments et de phosphate sans compter les dommages causés aux poissons.

La préparation de ce dossier et notamment la lecture du compte-rendu de la séance d'information du 15 février dernier et l'examen de photos aériennes m'ont permis également de prendre conscience que la présence de cet obstacle a vraisemblablement d'autres conséquences ignorées jusqu'ici :

- Le ruisseau Bernard termine sa course en méandres dans une zone humide, partiellement inondable, également en amont. La hauteur anormalement élevée de l'eau dans cette zone pourrait aussi être causée par le ralentissement de l'eau et son débordement le long de la berge.
- Il y a plus grave encore, souvent au printemps et lors de fortes pluies les terrains et plusieurs propriétés longeant la rivière en amont sont sujettes à des inondations; l'hypothèse que l'avancée de terre soit responsable en partie de cette anomalie, qui occasionne des frais à la ville et aux riverains, mériterait d'être vérifiée.

Le problème c'est que cette avancée a été créée par le Ministère des transports pour disposer des matériaux lors de travaux routiers sur le Chemin des Patriotes dans les années 60. Le but de ma démarche est donc de demander que le ministère des transports répare les torts faits à la berge en enlevant la pointe afin que les citoyens d'Otterburn Park puissent à nouveau jouir du potentiel de cet endroit et que les autres inconvénients disparaissent aussi, par le fait même..

### **3. Justifications de la demande**

Les composantes du projet sous étude ont suscité une prise de conscience plus aigüe de la problématique de Pointe Valaine qui s'articule comme suit :

- Le projet pour enlever la pointe était déjà amorcé puisque pour obtenir d'éventuelles subventions afin d'exécuter les travaux, le gouvernement a obligé la ville à acheter la pointe pour 1 \$ en 2008.
- Les citoyens d'Otterburn Park ne devraient pas avoir à payer pour les dégâts dont ils ne sont pas responsables et dont ils subissent déjà les conséquences depuis plusieurs décennies. Basé sur cette prémisse,

l'orientation des démarches entreprises visant l'octroi d'une subvention est inéquitable puisqu'elle nécessiterait une participation financière de la ville alors que les travaux de stabilisation sont entièrement assumés par le gouvernement.

- La ville a également dû effectuer des sondages à ses frais afin de vérifier si la pointe était contaminée, ce qui n'est pas le cas.
- On constate ici l'absurdité de la chose : les citoyens d'Otterburn Park ont dû littéralement acheter le problème et ils ont dû encore payer pour étudier l'étendue des dommages. De victime ils sont devenus responsables du problème. Cela ne peut plus continuer dans ce sens.
- Malheureusement, la nouvelle administration n'a pas eu encore le temps, la volonté ou les ressources pour faire avancer ce dossier et, faute de leadership, le dossier est tombé à l'eau. Comme ce n'est pas le gouvernement ni le ministère des Transports qui vont pousser à la roue le problème demeure entier et la solution est dans les oubliettes.
- Le projet de stabilisation des berges constitue l'occasion par excellence, à ne pas manquer pour relancer ce dossier, puisque le requérant est le ministère des transports, celui-là même qui est à l'origine du problème.
- Si le ministère des Transports a une préoccupation légitime pour protéger ou améliorer les routes, cela ne devrait pas se faire, ou dans notre cas, avoir été fait au détriment de l'environnement ni avoir d'impact quelconque sur la qualité de vie des citoyens ou sur l'accroissement des risques d'inondation des propriétés privées.
- Avec St-Charles, Otterburn Park est la seule ville où aucune portion de la route ne nécessite des travaux de stabilisation. Cet «oubli» ou cet «avantage» justifie d'autant que le ministère intègre l'enlèvement de la pointe de façon prioritaire surtout aussi que cette opération est urgente et qu'elle aurait un impact immédiat et concret pour la population.
- L'étude pour la stabilisation est en cours depuis 10 ans et l'échéancier de réalisation s'échelonne sur un autre dix ans sans priorisation convaincante! Autant dire qu'il n'y pas vraiment de situations urgentes et que s'il en est, elles seront ponctuelles et réglées de façon ad-hoc sans autres études ou tergiversations à n'en plus finir. Dans ce contexte de non-priorités et de non-urgences il faudra attendre encore longtemps avant que la berge de Pointe Valaine redevienne ce qu'elle était avant les dégâts causés par le Ministère des transports.
- Les citoyens d'Otterburn Park ne peuvent plus et ne doivent plus attendre.

## **La halte routière**

La halte routière d'Otterburn Park suscite le même genre de commentaires que précédemment sauf qu'il s'agit dans ce cas d'un milieu naturel qui est victime d'un processus de dégradation accéléré. La halte et ses abords sont constitués de trois zones distinctes :

- En amont de la halte proprement dite, il y a une zone humide pratiquement à fleur de l'eau, donc inondable fréquemment, abritant de grands arbres dont plusieurs en voie de tomber à l'eau. S'y côtoient une colonie de canards, des urubus et des pique-niqueurs l'été. C'est la partie la plus exposée à l'érosion. La ville en assure l'entretien puisque les usagers y accèdent par le stationnement et qu'il s'agit pour eux de la même entité.
- Au milieu, la halte routière proprement dite, zone de stationnement qui surmonte la berge du haut d'un talus, lequel nécessiterait d'être renforcé.
- En aval un boisé sauvage non aménagé et qui est protégé par un talus élevé.
- La Fondation des Bosquets Albert-Hudon est propriétaire des deux zones qui entourent la halte routière. Elle n'a pas les ressources financières pour entreprendre des travaux de protection des berges. La ville d'Otterburn Park est propriétaire de la halte, un autre héritage du ministère des transports dans les années 70-80.
- Le coût des travaux de protection et de stabilisation des berges le long de la halte et de ses abords est hors de portée pour une ville de la taille d'Otterburn Park et vu que ces lieux sont fréquentés majoritairement par des gens de passage, il serait peu probable que ses habitants acceptent de fournir une contribution élevée.
- Comme pour la pointe de Pointe Valaine, l'héritage du ministère des Transports aboutit à une impasse lorsqu'il s'agit d'effectuer des travaux majeurs pour sauvegarder ce site faisant partie des attraits d'une route dite nationale.
- Bien sûr ce n'est pas demain que la route sera menacée mais quand elle le sera il sera trop tard, on aura perdu toute la halte routière. Si nous protégeons ailleurs la route qui longe le Richelieu ne serait-il pas aussi logique de préserver cet espace naturel qui se rétrécit d'année en année?
- L'étendue des dommages est déjà considérable en 2011, on peut déjà parler d'un véritable désastre écologique et environnemental.
- Les questions d'urgence ou de priorités par rapport aux autres sites visés par le projet de stabilisation des berges se posent avec autant sinon plus d'acuité et dans ce cas au moins le titre du projet est pertinent.

### **Commentaires généraux**

Je terminerai par des commentaires généraux sur le projet à l'étude, commentaires surtout inspirés par mon expérience d' élu et comme ex-membre du conseil de la MRC et de la régie de police. J'ai lu les commentaires des représentants du requérant et des autres ministères et organismes impliqués. J'ai également fait une recherche dans les hebdomadaires locaux, dont l'Œil régional,

pour retracer les articles publiés sur la rivière Richelieu au cours des dernières années.

La lecture des articles, éditoriaux et opinions joints en annexe fait ressortir la prise de conscience par les médias et la population en général:

- De l'état du Richelieu, à savoir la dégradation de ses berges.
- De la cause du problème à savoir l'érosion causée par les des vagues créées par la navigation de plaisance et en particulier celle générées par les bateaux circulant à vitesse élevée.
- De la récurrence du problème à chaque nouvelle saison et de l'appel renouvelé aux autorités pour le solutionner.
- De l'absence d'une limite provinciale de vitesse sur les plans d'eau.
- De l'absence ou de la présence insuffisante de policiers sur la rivière et de leurs pouvoirs limités.
- De la solution au problème, à savoir l'imposition d'une réglementation et la mise en place de moyens de contrôle efficaces avec des amendes pour contrer les délinquants.
- D'un certain degré d'exaspération, d'impuissance, de cynisme et de fatalisme devant la persistance des problèmes, à savoir la vitesse, la délinquance, les dangers de la navigation et les conséquences sur la dégradation des berges, les dommages aux quais, le bruit et autres nuisances de même que l'incapacité des autorités à leur faire face.

Du côté des autorités municipales, régionales, provinciales et fédérales et en prenant compte des réponses fournies ou non par leurs représentants on note les points suivants:

- Les municipalités semblent absentes dans le processus de consultation pour commenter le projet de stabilisation des berges ne serait-ce que pour l'appuyer et suggérer ou faire part des solutions pour contrer les causes de l'érosion. Il ne faut pas pour autant s'en étonner dès lors que les intérêts des villes sont disparates et que les aléas politiques rendent difficiles l'obtention d'un consensus et une action concertée. Par exemple, la ville de Beloeil vient d'annoncer son intention de permettre la construction d'une marina. En 2011 cette appropriation unilatérale de la rivière n'est plus acceptable sans une consultation des villes riveraines et une analyse régionale des impacts. Nul doute que ce projet suscitera des objections à mains égards.
- Même remarque pour la MRC de la vallée du Richelieu qui devrait normalement exercer un leadership régional en lien aussi avec les autres MRC concernées. Au dire de son représentant, la MRC, ignore même qu'Otterburn Park en 2009, a initié une demande et requis l'appui des autres municipalités de la région pour baisser la vitesse sur le Richelieu.
- Ce qui devait être l'amorce d'une concertation régionale ne suscite malheureusement aucun intérêt pour le maire d'Otterburn Park élu en novembre 2009.

- Le volet policier du dossier est primordial quant à la recherche d'une solution efficace pour diminuer l'érosion des berges. Les corps policiers se renvoient la balle pour surveiller le Richelieu et ils ne sont pas intéressés, ce qui est compréhensible, fautes de ressources suffisantes et surtout d'instruments légaux le moins coercitifs et payants. Les contrevenants savent bien qu'il n'existe aucune limite de vitesse; c'est le «*free for all*». Quant à la Garde Côtière de juridiction fédérale, qui a encore moins de pouvoirs, il est utile de savoir qu'il s'agit d'un organisme bénévole dont le financement repose largement sur des dons notamment sollicités auprès des municipalités et qu'il peut même arriver qu'un conseil s'y oppose pour de mesquines raisons de partisanerie politique.
- De leur côté, dans leurs explications, les représentants provinciaux sont assez vagues; ils hésitent à se compromettre et prennent des précautions pour circonscrire leur mandat et ne pas empiéter sur celui des autres; on reste dans l'expectative sur de nombreux points techniques, des délais de réalisation, l'échéancier des travaux, les priorités et il y a manifestement un manque de concertation caractéristique d'un travail en silo. Même s'ils reconnaissent que la vitesse est la principale cause de l'érosion ils ne tirent pas les conclusions qui s'imposent à long terme pour limiter d'autres interventions futures coûteuses.
- Le titre du projet est clairement erroné puisqu'il vise uniquement à protéger les routes 133 et 223 d'une trentaine d'affaissements et non de se préoccuper des berges de la rivière sur toute leur longueur

## Conclusions

- À moins d'en faire un couloir bétonné, ce qui dans son état actuel serait peut-être la meilleure solution, si on ne veut pas réglementer la vitesse, il faut se rendre à l'évidence que la rivière Richelieu n'est pas appropriée par sa largeur pour l'usage qu'on en fait.
- Dans un monde idéal, si on respectait vraiment sa configuration naturelle il faudrait empêcher toute circulation des embarcations à moteur. Sans aller jusque-là et tenant compte du fait qu'il s'agit de la seconde voie navigable en importance au Québec, on devrait au moins restreindre son usage à la navigation de plaisance en imposant une limite de vitesse avec une hauteur de vagues comparable à l'érosion naturelle, c'est-à-dire sans vitesse sportive ni ski nautique ou activités analogues
- En 2011 les citoyens sont de plus en plus conscients des interrelations financières du laxisme et des incohérences dans les décisions et politiques gouvernementales; ils acceptent de moins en moins de cautionner l'absurde qui consiste pour une majorité à payer les dommages causés à l'environnement d'un bien commun par une minorité d'utilisateurs.

- Si la vitesse sur les autoroutes est réglementée il n'y a aucune raison qu'elle ne le soit pas sur les voies navigables.
- Oui, protégeons les routes 133 et 223 de tout affaissement et civilisons l'usage du Richelieu sur toute sa longueur pour préserver ses berges et la qualité de vie de ses riverains.

Je vous remercie pour votre attention.

Gérard Schafroth  
Le 10 mars 2011.

Pièces jointes :  
Revue de presse  
Photos

## **REVUE DE PRESSE**

### **LA VITESSE SUR LE RICHELIEU**



## Halte-routière

# Les berges se dégradent

[Vincent Guilbault](#)

L'Œil Régional - 28 novembre 2009

Actualité > Environnement

Deux raisons expliquent principalement la dégradation des berges à la halte-routière, située sur le chemin des Patriotes, à Otterburn Park: les vagues causées par les bateaux et la faiblesse de la zone tampon.

«Lorsque l'on regarde les autres berges près de l'endroit, on remarque qu'il y a beaucoup d'arbres, explique Daniel Desnoyers, directeur général par intérim de la municipalité. À la halte-routière, beaucoup d'arbres ont été coupés, favorisant ainsi l'infiltration de l'eau.»

L'érosion est un phénomène naturel qui peut être ralenti par l'ajout d'une zone tampon entre la rivière et la berge. Il faut dire qu'à l'époque de la construction de la halte-routière, l'intérêt pour les berges n'était pas le même. «La halte a été aménagée dans les années 1960, dit M. Desnoyers. Sûrement par ignorance, on ne se cassait pas la tête avec les détails sur l'environnement à l'époque. Les arbres et la végétation gênaient la vue sur la rivière, alors le ministère des Transports du Québec coupait tout. Mais, on aurait dû laisser quelques arbustes.»

Replanter des plantes aquatiques ou des plantes qui s'adaptent bien aux milieux humides, comme des joncs, pourrait aider à recréer une zone tampon. Mais, la réhabilitation des berges est une opération qui peut s'avérer coûteuse.

Pour le moment, aucun projet de restauration des berges n'est prévu à Otterburn Park. «Nous n'avons pas de projet concret, mais il faudra se préoccuper de cette situation dans l'avenir», dit M. Desnoyers.

## Vitesse sur l'eau

Comme l'érosion de la berge est principalement causée par les vagues de bateaux en haute saison, l'instauration d'une limite de vitesse sur cette portion de la rivière est aussi une solution. La Ville d'Otterburn Park a déjà obtenu l'appui des autres municipalités environnantes pour demander au gouvernement fédéral de limiter la vitesse des embarcations nautiques à 5 km/h (2,7 nœuds) près de la halte. Cette décision de l'ancien conseil municipal n'était pas très populaire auprès de certains propriétaires de bateaux. Pour le moment, aucune limite de vitesse n'est en vigueur sur la totalité de la rivière Richelieu pour les embarcations de plaisance.

Michel Martin, le maire d'Otterburn Park, n'a quant à lui pas démontré une volonté de faire pression auprès du gouvernement fédéral. «Nous n'avons pas plus de pouvoir que celui d'informer le gouvernement. Mais nous préférons la sensibilisation à la répression», dit M. Martin.

## Îlots Jeannotte et aux Cerfs

# Préservés à perpétuité

### Le secteur est un important site de reproduction du chevalier cuirvé

[Vincent Guilbault](#)

L'Œil Régional - 6 mars 2010

Actualité > Environnement

Les deux îlots Jeannotte et aux Cerfs seront conservés dans leur état naturel. La protection et la mise en valeur des îlots, situés sur la rivière Richelieu à la hauteur de Saint-Charles-sur-Richelieu, serviront aussi à protéger le chevalier cuirvé, un poisson de la région en voie de disparition. Le conseil municipal de Saint-Charles a d'ailleurs entériné la décision il y a deux semaines.

Les îlots Jeannotte et aux Cerfs ont été légués par deux compagnies privées à l'organisme Conservation de la nature Canada, respectivement en 2006 et 2009, comme servitude de conservation.

L'organisme à but non lucratif travaillera ainsi à limiter les dégâts causés à la faune et à la flore par le passage et l'arrimage de bateaux à moteur. Pour ce faire, une quarantaine de bouées seront disposées dans le secteur pour limiter la vitesse des embarcations. Deux plates-formes seront aussi ajoutées pour forcer les bateaux à s'arrimer au même endroit et ainsi limiter l'impact de leur présence.

Des panneaux de sensibilisation et d'information seront aussi installés pour informer les plaisanciers de l'impact des bateaux et des vagues sur la nature. Les employés du Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu (COVABAR) seront sur place cet été afin de poursuivre leur travail de sensibilisation auprès des plaisanciers.

Le projet de mise en valeur devrait être implanté dès le début de l'été.

### Protéger le chevalier

Cette nouvelle servitude permettra d'assurer la survie du chevalier cuirvé, une espèce de poisson menacée que l'on retrouve exclusivement dans la rivière Richelieu. «La préservation de l'herbier aquatique est importante, puisque l'endroit est un site d'alevinage pour le chevalier cuirvé», explique Julien Poisson, chargé de projets chez Conservation de la faune.

Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, aucun spécimen de son espèce n'a jamais été recensé ailleurs dans le monde. Les deux seuls sites connus de reproduction du chevalier cuirvé ont été identifiés sur la rivière Richelieu, le plus populaire se trouvant dans les chenaux d'eau vive de l'archipel de Chambly.

# Le Club nautique de Mézy lance un appel à la réduction de la vitesse

[Nathalie Gilbert](#)

La Seigneurie - 24 juillet 2009

Actualité > Faits divers

Triste ironie: la veille de la mort du commodore Jacques Godin, le Club nautique de Mézy, dont il était un des fondateurs, lançait un appel à la réduction de la vitesse sur le fleuve.

Afin d'inciter les plaisanciers de la région à réduire la vitesse de leur embarcation quand ils passent au large du Club nautique de Mézy, les membres ont récemment installé deux bouées affichant des pictogrammes «pas de vagues» aux abords de leur plan de mouillage et de leurs quais.

«C'est surtout pour protéger les berges, nos installations et celles de nos voisins que nous avons pris

cette décision», indiquait Alain Labranche, le maître de port du Club nautique de Mézy.

Depuis quelques années, le club déplore une augmentation du nombre de bateaux motorisés qui produisent de grosses vagues sur leur passage. Ceux qui sont conçus pour la pratique du *wakeboard*

sont dotés d'une coque à ballast spéciale. Une fois lancés à une vitesse allant de 20 à 30 km/h, ces bateaux créent des vagues encore plus dures et plus prononcées.

Devant Boucherville, ce type de trafic maritime vient s'ajouter au nombre croissant de vedettes de

croisière munies de puissants moteurs leur permettant de filer à toute allure, remarque-t-on. Ce qui a pour effet de produire un bruit intense et de causer de fortes vagues qui endommagent les infrastructures et contribuent à une érosion accélérée des berges.

«Les riverains du Richelieu constatent le même problème, ajoute M. Labranche. Devant les marinas situées sur cette rivière, on a vu apparaître des bouées «pas de vagues» depuis quelques années et il semble que la plupart des plaisanciers comprennent la nécessité de respecter la consigne.»

Par cette initiative, le Club nautique de Mézy désire également que tous ceux qui utilisent canot,

kayak, planche à voile, dériveur, chaloupe de pêche, voilier et bateau moteur de toutes dimensions

puissent partager le fleuve dans une attitude de respect mutuel. Les membres croient que la navigation

# **Les plaisanciers invités à réduire leur vitesse de navigation**

L'Information de Sainte-Julie - 30 juin 2007

Communautaire > Babillard communautaire

L'arrivée de la belle saison marque aussi la reprise des activités nautiques. Le député de Verchères-Les Patriotes, Luc Malo, rappelle aux plaisanciers qu'il est important, tout en profitant de l'été, de réduire la vitesse de navigation des embarcations à proximité des rives du Saint-Laurent et de la Richelieu, de même qu'à l'approche des nombreuses îles qui les ponctuent, et ce, afin de contrer l'érosion qui gruge les berges.

«La vitesse d'érosion des berges dépend de plusieurs facteurs, au nombre desquels figure la hauteur des vagues. Or, les embarcations qui se déplacent rapidement génèrent des vagues plus hautes que celles qui se déplacent à vitesse réduite. En diminuant la vitesse de croisière lorsque l'on approche des rives, on contribue donc à ralentir le phénomène d'érosion, qui a des conséquences importantes sur la faune et la flore du milieu aquatique, de même que sur l'intégrité des propriétés riveraines», a déclaré Luc Malo.

# Manque de réglementation provinciale

L'Œil Régional - 24 juillet 2010

Opinions > Lettres des lecteurs

Comme résidant riverain de la rivière Richelieu depuis plus de 30 ans, j'ai constaté depuis 1970 un véritable changement de comportement des utilisateurs. Le Richelieu d'autrefois, était d'un calme agréable à voir. Avec les voiliers, pêcheurs, canotiers et bateaux à moteur commerciaux qui voguaient à peine à plus de 10 nœuds à l'heure vers leur destination, c'était le bon temps de ce trait d'union du canal de Chambly pour le transport de marchandises de New-York vers Sorel et Montréal. Bien sûr, tout était sous contrôle de la Garde Côtière et réglementé par les autorités fédérales de l'époque. Depuis les 30 dernières années, la vocation du Richelieu est devenue une voie navigable, au profit de la navigation de plaisance. Ce changement a considérablement augmenté les agrandissements de marinas, le volume de diverses embarcations, et ce, toujours sous le même contrôle et réglementation par la Garde Côtière, sous juridiction fédérale, pour la sécurité nautique des usagers à bord de leurs navires... mais toujours sans contrôle sur le bruit et la vitesse de certains bolides, motomarines et autres qui s'en donnent à cœur joie, sans se préoccuper des voisins. La Garde Côtière auxiliaire fait du beau travail avec les bénévoles qui patrouillent la rivière, pour donner des conseils et aider les plaisanciers en besoin pour leur sécurité, mais n'ayant aucun pouvoir, ils ne peuvent agir. Ils regardent donc passer, comme tous les riverains, certaines embarcations à des vitesses vertigineuses de plus de 90 km/h... Bien sûr, il y a beaucoup de sensibilisation à faire, mais même si on augmente et double la présence policière sur ce plan d'eau, cela ne suffira pas. On doit également leur fournir les outils nécessaires, à savoir faire changer certains règlements, ce qui leur donnerait un pouvoir d'agir. La raison de cette missive est de sensibiliser les élus responsables de notre MRC et des 17 municipalités riveraines de cette magnifique rivière Richelieu. Il faut unir les forces afin de faire modifier la réglementation, qui, selon mon opinion, est désuète et reflète les années 1960. On peut y lire que pour le canal de Chambly, "la vitesse maximale permise est de 10 km/h sauf indication contraire et cette vitesse doit être réduite si la vague dégagée par le bateau atteint la barre limite du symbole de restriction". Or, imaginez aujourd'hui, en 2010, la réaction de certains pilotes qui ont passé quatre heures entre deux murs à descendre les neuf écluses. Lorsqu'il arrive dans le bassin de Chambly, ils poussent leur engin au max, jusqu'aux écluses de Saint-Ours... et les berges continuent leur érosion. **Réal Déry, conseiller en sécurité publique Saint-Marc-sur-Richelieu**

# **Pas de vacances pour les policiers sur la route ou sur l'eau**

[Louise Grégoire-Racicot](#)

Les 2 Rives - 25 juillet 2006

Actualité > Faits divers

Forte d'avoir intercepté plus de sept conducteurs en état d'ébriété au cours des dernières semaines parce qu'elle avait dressé des barrages routiers à divers endroits à des heures variées, la SQ de la MRC du Bas-Richelieu poursuivra cette tactique, particulièrement sur les routes 132, 223, 133 et 122 et ce, tout au long des vacances de la construction.

Tous ces conducteurs seront d'ailleurs accusés de conduite de véhicule en ayant les facultés affaiblies.

La SQ promet aussi d'être plus présente et sévère pour ceux qui ne respectent pas les limites de vitesse partout où il y a des travaux routiers.

"Les policiers seront fort actifs un peu partout sur le territoire " a révélé le sergent Richard Gosselin. Ils érigeront des barrages qui ne dureront pas nécessairement longtemps à chaque endroit pour leur permettre de couvrir plus d'endroits où manifester leur présence persuasive.

La patrouille nautique sera également plus présente sur le Richelieu et les chenaux du fleuve où des plaisanciers continuent de faire fi des limites de vitesse, ce qui présente un danger pour les plus petites embarcations de même qu'une contribution certaine à l'érosion des berges.

## **Patrouille nautique**

# **Mission accomplie**

Catherine Mainville

L'Œil Régional - 7 août 2004

Actualité > Faits divers

Depuis maintenant un an, le poste de la Sûreté du Québec (SQ) MRC Vallée-du-Richelieu assure la surveillance sur la rivière Richelieu. Loin d'être futile, la présence de la patrouille nautique a permis de calmer les ardeurs des plaisanciers trop téméraires.

"Depuis la mise sur pied de la patrouille nautique, le nombre de plaintes concernant les comportements des navigateurs a diminué, confirme le sergent Gilles Lalumière de la Sûreté du Québec. Nous sommes très satisfaits des résultats. Les élus municipaux et les citoyens le sont aussi."

Depuis août 2003, la patrouille nautique a effectué 15 sorties sur son territoire situé entre les municipalités de Saint-Marc-sur-Richelieu et Saint-Charles-sur-Richelieu et les écluses de Saint-Roch-de-Richelieu.

Au total, 90 embarcations ont été inspectées, 81 avertissements ont été donnés et deux remorquages ont été effectués. Seulement neuf constats d'infraction ont été remis, cinq pour de l'équipement manquant et quatre pour des silencieux trop bruyants. "Le nombre de constats est minime puisque la loi prévoit qu'un avertissement doit toujours précéder la remise d'un constat d'infraction", souligne le sergent Lalumière.

## **Encore et toujours la vitesse**

Même si la vitesse demeure aussi un problème récurrent, la patrouille de la SQ se voit limitée dans ses interventions puisqu'il n'existe aucune loi permettant de la limiter sur la rivière Richelieu. Seule la Ville de Sorel a créé une telle réglementation pour les Îles de Sorel.

"C'est évident qu'il y a un besoin à cet effet sur le territoire, indique le sergent Gilles Lalumière. D'autant plus que le Richelieu est un grand affluent de la province. Mais ce sont les municipalités qui ont le pouvoir d'enclencher le processus de réglementation. Elles sont toutefois réticentes en raison des coûts reliés à un tel projet", souligne-t-il.

## **Services maintenus**

Devant les résultats positifs de l'opération, le sergent Lalumière confirme que les services de la patrouille seront maintenus l'an prochain et ce tant que les budgets leur permettront de poursuivre les activités de surveillance nautique. Le nombre de patrouilleurs demeura toutefois le même puisque le maximum d'effectifs permis par la loi, soit un agent par 1000 citoyens, est déjà atteint, indique M. Lalumière.

## **Pont Arthur-Branchaud**

# **Les plaisanciers invités à la prudence**

L'Œil Régional - 19 juin 2010

Divers > Divers

À l'occasion de la nouvelle saison de navigation, les plaisanciers sont invités à réduire leur vitesse et à faire preuve de prudence lors de leurs approches et passages au pont Arthur-Branchaud, lorsqu'ils circulent sur la rivière Richelieu.

Les travaux de réfection majeurs entamés en 2009 ont repris sur ce pont qui relie Belœil à Mont-Saint-Hilaire, dans l'axe de l'autoroute 20. Cette année, les travaux comprennent la réfection de la partie centrale du pont. Ils s'échelonnent jusqu'en novembre 2010.

Une partie des activités se déroulent dans l'eau et entraînent certaines restrictions à la navigation de plaisance.

Comme il y a présence de plateformes situées aux abords des berges ainsi qu'en rivière à certaines piles, une signalisation appropriée a été installée en amont et en aval du pont.

Les plaisanciers doivent se conformer aux messages affichés sur les bouées d'avertissement et circuler uniquement à l'intérieur du chenal balisé. Ils doivent également continuer de suivre les avis radiodiffusés émis via le Centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne comme l'exigent les règles de circulation maritime.



## **Pour ou contre?**

### **Question: Êtes-vous pour ou contre des mesures plus restrictives pour la navigation sur la rivière Richelieu?**

L'Œil Régional - 25 juillet 2009

Opinions > Lettres des lecteurs

#### **Pour**

Mettre des mesures plus strictes pour la navigation sur la rivière Richelieu? Depuis six ans que j'en rêve. Depuis six ans déjà que je suis devenu un usager régulier du Richelieu. Tout au cours de l'été, je suis là, du lundi au vendredi, à compter de 7 h le matin. Pourquoi si tôt, me direz-vous chers conducteurs de bateaux à moteur? Pour vous éviter, vous répondrai-je.

Effectivement, je n'apprécie guère les vagues de vos bateaux. Étant dans une embarcation de 5,2 mètres de long et d'environ 30 centimètres de large, votre vague, si infime soit-elle, je la ressens au centuple. Combien pèsent vos bateaux, chers conducteurs d'embarcation de plaisance? Pour ma part, le mien pèse 16 kilogrammes. Oui, 16 kilos (35 livres)! Le simple poids de ma rame (en fibre de carbone) dans mon canoë de vitesse est capable de le faire rouler lorsque je le dépose dans l'eau. Pendant que vous êtes, pour certains, sur vos paquebots, à me fixer en m'envoyant la main tout en "passant à la planche", moi, j'essaie de m'entraîner. Que vous passiez de l'autre côté de la rivière ou près de moi, vos vagues ne seront pas plus petites lorsqu'elles arriveront à mes côtés. Vous êtes responsables de vos vagues, chers plaisanciers. Mais bien sûr, pour une question de sécurité, je vous préfère de l'autre côté; il y a environ 2 ans, lors d'une pratique, il y eu un grand bruit. Était-ce le train qui venait de tomber du pont noir? Non. C'était un bateau qui avait percuté la berge. Imaginez maintenant si ce bateau s'était dirigé vers nous...

Depuis 1921, il y a des gens qui, comme moi, pratiquent le canoë-kayak de vitesse au même endroit, et en 2009, les gens ne ralentissent pas plus (sinon moins) qu'avant. Je crois donc que pour ce qui est de l'aspect "sensibilisation", c'est raté. Les agents de la Sûreté du Québec ne peuvent actuellement rien faire pour sévir, car il n'y a pas de règlement obligeant les plaisanciers à ralentir. Ils sont donc là, avec leur moto-marine et leur bateau, à nous regarder, impuissants dans cette jungle nautique qu'est devenue la rivière Richelieu.

**Pier-Alexandre Caumartin**

**Mont-Saint-Hilaire**

#### **Pour**

L'adoption de mesures plus sévères pour la sécurité sur l'eau devient de plus en plus nécessaire. Il faudrait y voir avant qu'une tragédie ne survienne. Je soutiens cette façon de faire, car avec le manque de jugement de certains plaisanciers, cette rivière est devenue un vrai champ de bataille. Il n'est pas rare de voir de la vitesse excessive, des "pisseux" sur le coin d'un bateau, la quéquette au vent, de la bière au volant, le non respect des affiches indiquant de diminuer la vitesse (marina), le bruit des gros moteurs toujours au maximum, le

# Responsabilité partagée

[Isabelle Croteau](#)

L'Œil Régional - 29 mai 2010

Éditoriaux > Billet / Éditorial

La rivière Richelieu délaisse tranquillement ses airs angéliques de l'hiver pour faire place aux capharnaüm de l'été. Les bateaux se croisent et s'entrecroisent allégrement dès les premiers signes de beau temps.

Il faut dire que depuis le passage de Samuel de Champlain sur la rivière Richelieu, il y a 400 ans, bien des choses ont changé. On est loin de la rivière pure et paisible qui serpente la Vallée. Le Richelieu serpente toujours la Vallée, mais accueille désormais les week-ends un trafic digne d'une autoroute, pollution incluse.

Chaque été, le sujet de la sécurité revient à l'actualité. Certains plaisanciers dénoncent le trafic sur la rivière, s'inquiètent de la vitesse des bateaux qui contribuent, avec leurs vagues, à l'érosion des berges. Et que font les kayakistes et les canoteurs? Ils prient sûrement pour qu'on les remarque entre deux bolides blancs. Déjà surprenant qu'il n'y ait pas encore eu de gros accidents sur la rivière.

Mais à qui revient la responsabilité de surveiller les pilotes de courses, les buveurs de bière et les exhibitionnistes du Richelieu (l'été dernier, un lecteur avait photographié un fêtard se soulageant dans la rivière à l'avant d'un bateau)? En théorie, la Régie de police Richelieu — Saint-Laurent, en pratique, personne. Oups!

C'est que depuis la création de la Régie de police, il y a cinq ans, la loi prescrit qu'elle doit se doter d'une flotte maritime. Le problème est que le budget du conseil exécutif ne le permet pas. Donc personne pour ralentir les bolides de course ni pour punir les conducteurs un peu pompette.

C'est sans compter qu'il n'existe aucune limite de vitesse sur la rivière Richelieu pour les embarcations de plaisance. Citoyens, plaisanciers et maires de municipalités réclament tour à tour depuis des années qu'une limite de vitesse soit appliquée sur la rivière Richelieu. En attendant, les autorités comptent sur le civisme des gens. Mais est-ce suffisant?

À mon avis, une petite patrouille sur l'eau est nécessaire et serait aussi efficace qu'un policier qui fait du radar sur la 116. Une présence qui rappellerait simplement aux plaisanciers de rester vigilants.

# Richelieu: la SQ en renfort pour assurer la sécurité

[Héloïse Archambault](#) (*Hebdos Montérégiens*)

Le Journal de Saint-Bruno - 20 août 2010

Actualité > Politique municipale

La Régie intermunicipale de police Richelieu — Saint-Laurent a fait parvenir une demande de surveillance maritime de la rivière Richelieu à la Sûreté du Québec (SQ) MRC la Vallée-du-Richelieu, a-t-on appris la semaine dernière.

Cinq ans après sa création, la Régie de police ne possède toujours pas de flotte. Pourtant, selon le ministère de la Sécurité publique, tout corps de police de niveau 2 — dont fait partie la Régie — doit offrir un «service de sécurité nautique des plaisanciers circulant sur un plan d'eau».

Afin de pallier ce manque de surveillance, la direction de la Régie de police a ainsi demandé à la SQ d'effectuer des patrouilles sur son territoire, soit de Belœil à Chambly.

«Selon la loi, on devrait donner le service, mais il est aussi prévu qu'on a le droit de demander de l'assistance à la SQ, explique d'abord François Bigras. On fait donc appel à leurs services chaque année.»

Il existe deux types de demandes de patrouilles: la surveillance générale et spécifique (lors d'un événement précis). L'an dernier, la SQ MRC la Vallée-du-Richelieu a effectué deux patrouilles spécifiques sur le territoire de la Régie lors de compétitions de canotage.

Parallèlement, le poste de la SQ de la Montérégie-Est procède aussi à quelques patrouilles. Le porte-parole, Ronald McInnis, ne peut toutefois déterminer combien de sorties sont effectuées par année.

## Garde côtière auxiliaire

Par ailleurs, la Garde côtière auxiliaire patrouille la rivière depuis plusieurs années. Or, le mandat principal de la vingtaine de bénévoles est basé sur la recherche et le sauvetage. En aucun cas ils ne peuvent émettre de constats d'infraction.

«On est là pour la sécurité. Si on voit quelque chose de très grave, on le rapporte à la SQ. Mais, après, c'est entre leurs mains», précise Monique Parent, commandante de l'unité 5 de la Garde côtière.

Ces bénévoles effectuent entre 300 et 350 heures de surveillance par année sur la rivière Richelieu. Environ 30 sauvetages sont effectués chaque année.

## Bruit et vitesse

Tous s'entendent pour dire que le problème majeur concerne le bruit et la vitesse d'une minorité de plaisanciers.

## Un autre effort en faveur de la protection des berges

Louise Grégoire-Racicot

Les 2 Rives - 13 juillet 2010

Actualité > Faits divers

La vitesse sur l'eau dans les chenaux de Sainte-Anne et les vagues faites par les embarcations qui y circulent préoccupent tant les propriétaires riverains que les élus qu'ils interpellent pour qu'ils en arrivent à mieux contrôler les effets néfastes de bruit et de vagues que le passage d'embarcations peut entraîner.

Déjà les citoyens ont déposé une pétition de quelque 338 noms dénonçant ces pollutions, fatigués qu'ils sont de constater les dommages que cela peut causer à leurs quais et embarcations.

Bien sûr, la SQ effectue une surveillance pour contrôler la vitesse des bateaux, mais elle doit, pour pouvoir appliquer un règlement sur la vitesse permise que cette limite de vitesse soit clairement affichée pour en avertir les plaisanciers.

*«Sainte-Anne est une des seules municipalités qui a un règlement à cet effet. Il a fallu qu'il soit approuvé par le fédéral et publié dans La Gazette du Canada», rappelle le maire Pierre Lacombe. «Dans une nouvelle campagne de sensibilisation, l'an passé, nous avons déjà posé des affiches qui ont été aussitôt arrachées. Cette année, nous avons décidé d'acheter 15 bouées sur lesquelles nous avons posé des affiches de limites de vitesse. Six heures après leur pose, deux bouées avaient déjà été endommagées. Le problème est difficile à régler. La SQ est présente et a des radars pour mesurer la vitesse des bateaux et peut émettre des amendes quand quelqu'un est pris en défaut. Mais pour ce qui est des vagues, il est bien difficile, quand deux ou trois bateaux passent en même temps dans un chenal, de savoir qui a fait des vagues. Car la loi dit que tu es responsable du sillon de vague que tu fais. Aussi, quand la police en repère un, il est averti. On se donne ainsi progressivement des outils. Mais ce sont les mentalités qu'il aussi faudra changer: que les plaisanciers qui veulent faire de la vitesse aillent plutôt circuler dans la voie navigable du Saint-Laurent. Et qu'ils se calment quand ils roulent dans les plus petits chenaux que les eaux basses de cette année rendent plus étroits encore.»*

Sainte-Anne a acheté les bouées avec lumières solaires au coût de 26 000\$ qu'elle a fait installer dans différents chenaux - île aux corbeaux, île du Moine, etc.. – où les limites de vitesse peuvent être de 5 ou 10 km/h.

La MRC en a payé l'installation, car ce dossier des bouées est considéré comme supralocal.

*«Mais il y a toujours à faire pour sensibiliser les plaisanciers à leurs devoirs en ce sens. C'est une question de civisme. On a notamment adressé une lettre à la marina de Sorel pour qu'elle rappelle à ses usagers de passer lentement dans les chenaux, particulièrement la fin de semaine où la circulation est plus importante.»*

## Un autre effort en faveur de la protection des berges

Louise Grégoire-Racicot

# Amende salée en eau douce

Denis Bélanger

L'Œil Régional - 25 août 2007

Actualité > Faits divers

Les plaisanciers n'ont qu'à bien se tenir sur la rivière Richelieu s'ils veulent éviter une facture salée. Le bateau de patrouille de la Sûreté du Québec navigue ces temps-ci sur les eaux et les agents du poste de la MRC de La Vallée-du-Richelieu n'ont pas fait de cadeaux aux gens qui n'ont pas les documents requis.

Cette semaine, le capitaine de l'embarcation, l'agent Pierre Boutin, et son matelot, l'agent Yvon Pépin, ont navigué sur le Richelieu pendant quatre jours. Depuis le début de l'été, les agents n'avaient émis que deux avertissements pour non-conformité de l'embarcation concernant le matériel. Cependant, mardi, les deux policiers ont émis deux constats d'infraction à deux propriétaires de moto marine qui n'avaient pas leur carte de compétence, qui est requise pour piloter toute embarcation de moins de quatre mètres.

L'embarcation de la SQ devrait retourner sur les eaux à l'occasion du long congé de la fête du Travail au début du mois de septembre.

Jusqu'à maintenant, les agents de la SQ de la MRC de La-Vallée-du-Richelieu ont effectué six sorties sur le Richelieu. Leur territoire de couverture s'étend des limites de Saint-Marc-sur-Richelieu jusqu'aux écluses de Saint-Ours. Ils ne peuvent être présents constamment sur la rivière puisque les effectifs au poste sont limités. De plus, ils partagent le bateau avec le poste de la MRC du Haut-Richelieu.

Pierre Boutin et Yvon Pépin assurent que leur travail n'est pas seulement axé sur la répression. "Nous faisons beaucoup de vérifications sur les embarcations avant que les plaisanciers ne lèvent l'ancre, explique Pierre Boutin. Nous voulons nous assurer qu'ils aient tout le matériel nécessaire pour faire une promenade sécuritaire."

Les policiers font même preuve de tolérance et n'émettent pas de contraventions au premier avis de non-conformité. Les propriétaires d'une embarcation de plus de quatre mètres qui n'ont pas leur carte de compétence ne se verront remettre un constat d'infraction qu'au troisième avertissement. "Les gens qui ont la carte auront une contravention au deuxième avertissement, ajoute Pierre Boutin. Nous sommes moins tolérants, car ils sont supposés connaître les lois."

Rappelons qu'actuellement, seuls les gens nés après le 1<sup>er</sup> avril 1983 sont tenus d'obtenir une carte de compétence pour piloter une embarcation de plus de quatre mètres. À compter du 15 septembre 2009, cette pièce sera obligatoire pour tous les plaisanciers, aucune exception faite.

Bien que des citoyens se soient plaints par le passé qu'un trop grand nombre de plaisanciers navigue sur le Richelieu à une vitesse excessive, les agents Pierre Boutin et Yvon Pépin ne peuvent rien y faire. Il n'y a pas de limites de vitesse dans le secteur couvert par la SQ.

On retrouve près des marinas et des quais privés des panneaux indiquant une certaine limite, mais ils ne sont pas reconnus par la loi. "Il s'agit d'une question de civisme. Les plaisanciers

## **Amendes pas assez salées...**

L'Œil Régional - 1<sup>er</sup> septembre 2007

Opinions > Lettres des lecteurs

Nous sommes riverains depuis bientôt 10 ans. Nous en avons vu de toutes les couleurs et effectivement, la circulation sur le Richelieu augmente beaucoup d'année en année (plus de bateaux qui vont plus vite et qui sont surtout plus gros) donc ils font de très grosses vagues. Comme il n'y a pas de limite de vitesse, le civisme est donc très important, mais je crois que ce n'est pas suffisant.

L'être humain a besoin de limite et d'encadrement, il faudrait imposer une limite de vitesse aux gros bateaux et à ceux qui font de grosses vagues. Résultat : à cause des vagues, nos rives, ce qui me désole le plus, sont en train de se dégrader 30 fois plus vite qu'avec le courant normal.

Quand vous dites que les plaisanciers sont responsables de leurs vagues, j'aimerais bien vous voir nager derrière un bateau en lui disant : "Monsieur, monsieur, vos vagues ont brisé mon quai ou mon bateau ou les rives". C'est avec le temps que les dégâts se font voir, ils sont tous responsables.

Quand vous dites que : "les policiers font preuve de tolérance et n'émettent pas de contravention au premier avis, je ne suis pas d'accord, car je connais des gens qui ont eu, par exemple, une contravention de 260 \$ sans avis parce que leur extincteur était trop petit pour leur bateau.

Enfin, pour les plaisanciers, avoir ses cartes de compétences ne veut pas dire savoir conduire un bateau car il n'y a aucune pratique sur l'eau. Les gens ne savent pas de quel côté des bouées vertes passer et ne savent pas s'ancrer, leur bateau se déplace et entre en collision avec d'autres bateaux ancrés plus loin et ce en plus de s'installer en plein milieu du chenal.

Ils n'ont aucun civisme et ne savent pas qui a priorité en amont ou en aval, surtout au passage du train. Certains ne connaissent pas la différence entre amont et aval.

Honnêtement, cela fait 2 à 3 ans que nous ne sortons plus en après-midi faire des promenades sur le Richelieu car c'est trop dangereux et ce n'est pas agréable.

Nous restons donc sur la rive, on se croirait à la mer tellement certaines vagues sont fortes, c'est la houle ou de belles grosses vagues qui détruisent nos rives. La prochaine fois que vous irez en bateau, observez bien les racines des arbres lavées, certains arbres sont tombés et d'autres sur le point de tomber.

**Annie Bourque**

## Danger sur l'eau

La Voix - 21 août 2009

Opinions > Lettres des lecteurs

Samedi dernier à la Marina de Sorel-Tracy, j'embarque à bord d'un bateau d'excursion afin de participer à une sortie sur l'eau offerte par le Biophare dans le cadre du *Mois de l'archéologie*. Après quelques explications de l'archéologue, nous nous dirigeons vers le site Mandeville qui est situé au bord de la rivière Richelieu près du golf. J'ai adoré l'activité car elle m'a permis d'en apprendre un peu plus sur notre histoire et celle des Iroquois. Seule ombre au tableau: LA PEUR! Peur que notre embarcation chavire à cause de la vitesse excessive des autres bateaux. J'avais l'impression de me retrouver dans une course de Nascar sur une piste ovale, car nous étions souvent pris en sandwich par deux bateaux à la fois lors des dépassements. Naturellement, les conducteurs de ces bateaux nous faisaient de beaux signes d'amitié en riant et en *levant leur verre* à notre santé... ou... notre mort...

Dire que je venais d'apprendre l'histoire du bateau qui avait heurté le pont de Berthier à cause des vagues causées par un *speed boat*. Pas très rassurant. J'aimerais savoir pourquoi le gouvernement n'instaure pas un programme de surveillance plus accrue sur l'eau. La sécurité sur l'eau est-elle moins importante que sur la route? Faut-il attendre que plus de drames ne surviennent pour modifier les lois?

Je connais un propriétaire de bateau qui prend un taxi lorsqu'il fait la fête mais qui n'a aucun cas de conscience lorsqu'il s'agit de consommer une caisse de 12 sur son bateau en quelques heures seulement. Pouvez-vous imaginer l'état dans lequel il se trouve à son retour après une journée en bateau? Comme il dit avec finesse: «Au moins, je ne prends pas ma voiture pour retourner chez moi!» Quelle intelligente réflexion! Le pire dans tout cela, c'est qu'ils sont légion à raisonner ainsi.

Sur la route, nous n'avons d'autres choix que de respecter des lois, alors pourquoi n'en serait-il pas de même sur les voies navigables? Apparemment en bateau, il n'y a pas de limite de vitesse. Celle-ci est laissée au jugement des gens. Comment faire appel à son jugement lorsqu'on est ivre? Et lorsqu'il y a des panneaux de signalisation à certains endroits, la plupart ne les respecte même pas. Pouvez-vous imaginer si nous faisons la même chose sur la route? Où se situe la logique dans tout cela? Quelqu'un peut-il m'expliquer s'il vous plaît?

**Chantal Côté-Pieper**

**Saint-Robert**



Gérard Schafroth souhaite qu'une limite de vitesse soit instaurée sur la rivière Richelieu.  
YannCanno.com

## Otterburn Park | Riv re Richelieu

# La Ville s'attaque à la vitesse des bateaux

[Vincent Guilbault](#)

L' il Régional - 15 août 2009

Actualité > Politique municipale

La vitesse pourrait être limitée à 5 km/h (2,7 nœuds) sur une section de la rivière Richelieu. La Ville d'Otterburn Park veut demander au gouvernement fédéral de limiter la vitesse devant le secteur de la Pointe-Valaine. Otterburn Park a déjà obtenu l'appui des autres municipalités de la MRC lors de la séance publique du 6 août.

«Nous voulons que cette zone soit sécuritaire et agréable», commente le maire d'Otterburn Park, Gérard Schafroth. C'est à cet endroit que se trouve le Centre communautaire de la Pointe-Valaine, qui héberge le Club de canotage Otterburn Park.

Aucune limite de vitesse n'est présentement en vigueur sur la rivière Richelieu pour les embarcations de plaisance. Le sergent Yvon Pépin, de la Sûreté du Québec MRC La Vallée-du-Richelieu, explique que tout est une question de civisme. «Même aux abords d'une marina, la vitesse de 5 km/h est seulement une suggestion. Par contre, les conducteurs sont responsables des vagues qu'ils causent.»

## Ambitieux

Pour le maire Schafroth, cette mesure n'est que la première d'une série de demandes qu'il compte adresser au gouvernement. Le maire ne cache pas sa volonté d'établir des limites de vitesse sur la totalité de la rivière.

La vitesse des bateaux engendre selon lui de la pollution sonore, des problèmes de sécurité et une accélération de l'érosion des berges.

«Les arbres près de la halte routière d'Otterburn Park sont sur le point de tomber à cause de l'érosion des berges, explique M. Schafroth. Nous d boursons d'importantes sommes pour réhabiliter les berges alors que les vagues des bateaux viennent détruire notre travail.»

















