

Les plaisanciers et la sécurité nautique

Entrevues individuelles (volet 2)
Rapport d'analyse



2021-10-08

PROJET : 70689-008



TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE	03
FAITS SAILLANTS	06
RÉSULTATS DÉTAILLÉS	09
<hr/>	
1. ÉTAT DE LA SITUATION	10
1.1 Cibler les éléments problématiques	11
1.2 La sécurité	12
1.3 La courtoisie	16
1.4 Les impacts environnementaux	18
2. PISTES DE SOLUTION	19
2.1 Actions coercitives	20
2.2 Actions de prévention	23
<hr/>	

A black and white photograph of a white lifebuoy with three dark horizontal bands and a rope, floating on dark, rippling water. The lifebuoy is positioned in the lower right quadrant of the frame. The water's surface is textured with small waves and ripples, creating a sense of movement. A semi-transparent dark grey horizontal bar is overlaid across the bottom third of the image, containing the text.

CONTEXTE, OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

CONTEXTE ET OBJECTIFS*

Depuis quelques années, mais particulièrement depuis le début de la pandémie en 2020, la Ville de Boucherville remarque diverses problématiques de cohabitation entre les plaisanciers sur le fleuve. Qu'elles soient liées à la courtoisie, au partage des cours d'eau, ou à la sécurité, ces problèmes de cohabitation sont sérieux, si bien que la Ville de Boucherville souhaite poser des actions de communication afin de conscientiser les plaisanciers à la sécurité nautique et à la cohabitation sur le fleuve Saint-Laurent.

Afin de s'assurer de poser des actions ciblées et efficaces, la Ville doit obtenir un portrait clair des différentes opinions liées au problème et confirmer certaines intuitions. Dans cette optique, la Ville a mandaté Léger afin de faire le diagnostic neutre de la situation, des comportements et de la perception des plaisanciers comme des différentes parties prenantes.

L'étude menée par Léger comprend trois volets, soit : une recherche documentaire, un volet quantitatif par sondage web et un volet qualitatif par entrevues individuelles. Le présent rapport contient les données qualitatives issues de dix entrevues individuelles menées auprès de diverses parties prenantes. Ces entrevues avaient entre autres pour objectif d'approfondir les données issues du sondage web en répondant aux questions suivantes :

- ✓ Quels sont les principaux irritants observés par les différentes parties?
- ✓ Quels sont les règlements les moins respectés? Sont-ils méconnus ou simplement bafoués?
- ✓ Quels sont les profils des plaisanciers qui ont des comportements à risques sur l'eau?
- ✓ Qu'est-ce qui ferait changer les plaisanciers de comportement?

*Tiré du devis d'appel d'offres fourni par la Ville à Léger.

APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

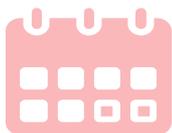
QUI



Les données qualitatives du présent rapport ont été colligées grâce à la tenue de dix entrevues individuelles, menées avec divers intervenants ayant un point de vue privilégié sur la question de la sécurité nautique le long de la Rive-Sud de Montréal (gestionnaires de clubs nautiques, de marinas, plaisanciers, autorités municipales, et représentants de diverses organisations ayant une présence quotidienne sur les sites).

Les participants ont été recrutés par Léger, via une liste de contacts fournie par la Ville de Boucherville.

QUAND ET COMMENT



Les entrevues ont été réalisées entre le 5 et le 30 août 2021, en ligne via la plateforme *Teams*. Lors du recrutement, les participants ont été informés qu'un enregistrement audiovisuel de l'entrevue serait effectué.

Le guide d'entrevues a été élaboré par les professionnels de Léger, en collaboration de ceux de la Ville de Boucherville. Les entrevues, d'une durée de 30 minutes, ont été animées par des intervieweurs professionnels de Léger. En conformité avec l'approche préconisée, les intervieweurs ont adopté un ton semi-directif, de façon à laisser aux participants l'opportunité de développer leur idée sur les thèmes les plus évocateurs.

NOTES DE LECTURE



Le *verbatim* contenu dans le présent rapport a été retenu sur la base de sa représentativité ou de sa force d'évocation. Il peut avoir été légèrement tronqué ou reformulé, de façon à faciliter la lecture, tant que l'essentiel du propos n'a pas été dénaturé.

Contrairement à une étude quantitative s'appuyant sur des résultats quantifiés et représentatifs d'une population donnée, l'approche qualitative permet de dégager les grandes tendances exprimées par des participants invités à faire part de leurs perceptions, commentaires et opinions. Aucune valeur statistique ne doit être accordée aux différentes considérations émises.



FAITS SAILLANTS

FAITS SAILLANTS

ÉTAT DE LA SITUATION

Faisant écho aux résultats du volet quantitatif de cette étude*, les participants rencontrés lors des entrevues individuelles s'entendent sur le fait qu'il faut agir, or ils ont beaucoup de difficulté à cibler l'élément le plus problématique parmi tout ce dont ils sont témoins sur l'eau.

Ceci dit, sur la dizaine d'irritants soulevés dans ces entrevues, quatre reviennent dans presque toutes les entrevues menées, soit :

1. Le nombre de bateaux et l'inexpérience des nouveaux plaisanciers;
2. La vitesse;
3. Les vagues;
4. L'alcool.

Notons que ces quatre enjeux sont tous liés à la sécurité, et ont aussi en commun de cibler un peu plus particulièrement les embarcations motorisées.



AUTRES PROBLÉMATIQUES :

Les enjeux liés à la **courtoisie** sont abordés sous l'angle de conflits qui existent, soit sur l'eau (principalement liés à l'impact des vagues des bateaux à moteurs) et hors de l'eau ou à quai (le bruit et les fêtes).

Mentionnons aussi l'**impact environnemental**, qui est moins connu, mais qui semble hautement inquiétant pour les experts rencontrés.

*95% des répondants avaient identifié au moins un enjeu problématique dans le secteur des rives (source : rapport d'analyse du sondage web, p.21).

FAITS SAILLANTS

PISTES DE SOLUTIONS

Une majorité des participants rencontrés affirment qu'une approche éducative ou de sensibilisation sans actions punitives ne suffira pas.

Les trois actions coercitives les plus fréquemment recommandées sont :

1. Une plus forte présence policière;
2. Une meilleure application des règles en vigueur;
3. Établir de nouvelles règles pour limiter l'accès à certaines embarcations.

COMMUNICATION ET SENSIBILISATION

En complément ou en remplacement de la coercition, certains participants affirment que plusieurs problématiques pourraient être atténuées par une meilleure communication entre les parties prenantes, notamment en informant mieux les propriétaires d'embarcations à la réalité des autres plaisanciers.

*Le gros du problème, c'est que les différentes embarcations ignorent la réalité des autres.
Il y a beaucoup d'intervenants, plein de gens avec plein d'intérêts, mais personne ne se parle.
Il faudrait mettre nos efforts en commun.*



RÉSULTATS DÉTAILLÉS

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.1 CIBLER LES ÉLÉMENTS PROBLÉMATIQUES

D'entrée de jeu, mentionnons que neuf des dix participants rencontrés sont d'avis que la situation sur le fleuve est hautement problématique et doit être redressée rapidement.

Actuellement, ce qui se passe sur l'eau, c'est le « far west ».

Ça n'a plus de sens, depuis la pandémie, la quantité de plaisanciers. La fin de semaine, ils sont extrêmement nombreux, et oui, c'est très dangereux.

Toutes les semaines, on se dit « aujourd'hui, ça a passé proche ». Soit parce qu'on s'est fait coupés, ou parce qu'on a failli se faire rentrer dedans...

Ce n'est pas normal qu'à toutes les semaines notre sécurité soit en jeu!

Si les participants s'entendent sur le fait qu'il faut agir, ils ont beaucoup de difficulté à cibler l'élément le plus problématique parmi tout ce dont ils sont témoins sur l'eau.

Lorsqu'on leur demande de résumer la situation dans leurs mots, les premiers éléments de réponse spontanément nommés diffèrent grandement selon les participants, ce qui prouve que les perceptions varient grandement selon l'utilisation qu'ils font personnellement des cours d'eau et les endroits qu'ils fréquentent. Ceci dit, sur la dizaine d'irritants soulevés, quatre reviennent dans presque toutes les entrevues menées, soit : **le nombre de bateaux, la vitesse, les vagues, puis l'alcool et les partys.**

Les prochaines pages résument la vision qu'ont les participants de ces quatre principaux enjeux, tous liés à la sécurité. Notons que ces quatre enjeux ciblent un peu plus particulièrement les embarcations motorisées.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.2 LA SÉCURITÉ

Le nombre d'embarcations et le manque d'expérience des nouveaux plaisanciers

Pour environ le tiers des participants, le fond du problème est qu'il y a tout simplement trop de bateaux dans ce secteur, surtout depuis la pandémie. En complément, plusieurs jugent que ces nouveaux plaisanciers manquent clairement d'expérience sur l'eau, ce qui explique plusieurs comportements dangereux.

Il y a beaucoup plus de monde depuis la pandémie... et leur niveau d'expérience est vraiment insuffisant.

Je ne saurais pas dire si c'est parce qu'il y a trop de bateaux, ou s'ils vont trop vite, ou s'ils ne connaissent simplement pas les règles... C'est une combinaison de tout ça, trop de gens qui ne savent pas ce qu'ils font.

C'est la quantité de bateaux, mais c'est aussi le type d'utilisation qui en est fait. Le bateau n'est jamais le problème, c'est l'usager.

Il y a plusieurs nouveaux usagers depuis la pandémie... des gens qui ne connaissent pas l'eau. Ils ont des comportements dangereux, mais ne le savent pas.

La vitesse

À la question « quel est le problème le plus important à l'heure actuelle sur le fleuve? » plus de la moitié des participants rencontrés nomment la vitesse de certains bateaux à moteurs. Que ce soit par méconnaissance des règlements, par manque de clarté de l'affichage ou par pur non-respect, les participants affirment que certains types de bateaux vont beaucoup trop vite, particulièrement dans le secteur des îles de Boucherville et là où le canal est plus étroit.

Ce n'est pas clair pour moi si c'est parce que les gens ne connaissent pas les limites de vitesse, ou s'ils les connaissent et s'en fichent. Il y a probablement des deux.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.2 LA SÉCURITÉ

La vitesse (suite)

J'avoue que c'est difficile de s'y retrouver : les limites de vitesse ne sont pas affichées, c'est un système de bouées et ça change souvent de zone. Il faut le savoir!

La règle qu'il faut ralentir devant les marinas, ça, personne ne le sait... ou en tout cas, personne ne le fait.

Toujours concernant la vitesse, certains types d'embarcations sont plus particulièrement ciblés par les répondants :

Les gens qui louent des motomarines ne connaissent pas les règles de navigation... En plus, eux, ils ont une vision « tunnel », c'est très dangereux. Nommons-les, les cigar boats, c'est conçu pour aller vite... On les suit sur l'autoroute, on le sait à combien on roule et souvent, ils vont plus vite que nous qui sommes en voiture!

Les cigar boats ont deux vitesses : très vite ou arrêté.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.2 LA SÉCURITÉ

Les vagues des embarcations motorisées

Les participants à nos entrevues peuvent se diviser en deux groupes : ceux qui perçoivent que la vitesse est le cœur du problème, et ceux qui croient au contraire que les vagues créées par les bateaux à moteur sont beaucoup plus problématiques que la vitesse. Notons que, sans être une règle parfaite, les plaisanciers semblent davantage appartenir au premier groupe, alors que les personnes en situation d'autorité (patrouilles, employés d'une organisation publique) pointent davantage les vagues en tant qu'irritant premier.

Le vrai enjeu de sécurité, ce n'est pas la vitesse, c'est la vague que les bateaux créent.

Les cruisers, quand ils ne vont pas trop vite, ils lèvent des vagues de 2, 3 pieds et ça, pour un ponton, c'est l'enfer.

Le problème n'est pas la vitesse, au contraire, il faut qu'ils aillent vite là où ils peuvent. Les bateaux qui vont plus vite sont sortis de l'eau, donc ils font moins de vagues, et ils deviennent moins dangereux pour les kayaks et les paddle boards.

Les bateaux à moteur ne sont vraiment pas conscients de leur vague, à quel point on subit les répercussions longtemps, et que c'est dangereux pour les autres.

Quand j'entends qu'il faut abaisser la vitesse permise, ça me fait peur. Je lisais un article l'autre fois qui recommandait d'abaisser la vitesse à 10-30 km/h, et honnêtement, c'est la pire vitesse pour la création de vagues.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.2 LA SÉCURITÉ

L'alcool

L'enjeu de la consommation n'est pas mentionné aussi souvent que ne le sont la vitesse, les vagues, ou le nombre d'embarcations. Or il n'en demeure pas moins que, pour quelques participants, c'est un problème majeur de sécurité.

De 22h à 3h du matin, si vous saviez à quel point les gens sont « paquetés ». C'est l'enfer.

C'est tellement dangereux, leur comportement. C'est à un point que je ne peux pas envoyer un employé dans le secteur de la marina la nuit, il va se faire battre.

Le problème de l'alcool, il n'est pas lié à la conduite de leur bateau, c'est quand ils sont ancrés, la nuit, sur les îles. Là, c'est le bordel.

Notons toutefois une voix discordante qui considère que l'alcool n'est pas un enjeu de sécurité, puisque les capitaines, eux, respectent les limites.

L'alcool, je suis agréablement surpris honnêtement. Avec toutes les vérifications qu'on fait... C'est certain que parfois on regarde les bateaux ils sont 12 sur le bateau et tout le monde a l'air sur le party, mais le capitaine, lui, il est en état.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.3 LA COURTOISIE

En plus des enjeux de sécurité, les participants rencontrés témoignent de certains conflits entre les plaisanciers (sur l'eau), et parfois entre les plaisanciers et les riverains (hors de l'eau).

Sur l'eau

La plupart des conflits liés au manque de courtoisie semblent se dérouler sur l'eau, et concernent surtout les différentes embarcations entre elles, notamment les embarcations motorisées VS non-motorisées, mais aussi les différents types de bateaux à moteur entre eux.

L'enjeu du manque de courtoisie, je le vois surtout chez certains types de plaisanciers très précis. Ceux qui sont ancrés en troupeau. Il se crée des agglomérats de bateaux, tous collés, et là c'est le party. Ici, ce n'est pas une question de vitesse ou de sécurité, c'est vraiment dans le savoir-être...

*Il y a beaucoup plus de monde sur l'eau, des gens avec une multitude d'embarcations différentes, avec des niveaux d'expérience très différents...
C'est ce qui crée les conflits, les différents usages.*

C'est comme si chaque embarcation avait à se plaindre sur un autre type d'embarcation. Les pontons se plaignent des cruisers qui lèvent trop de vague, alors que les cruisers se plaignent des sea doos qui eux sont toujours derrière eux en zigzagant dans leur vague, etc.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.3 LA COURTOISIE

Hors de l'eau

Pour les riverains, le principal irritant est lié au bruit, notamment lors des « partys » tenus sur les bateaux qui sont amarrés. On nous parle aussi du bruit des moteurs des *cigar boats*, particulièrement. Les riverains et les visiteurs du parc national sont les plus brimés à ce sujet.

J'habite moi-même à Boucherville, et pas proche de la rive... mais je vous garantis que les fins de semaine, les cigar boats, on les entend de sur ma terrasse.

Le problème est vraiment aux abords du parc national. L'utilisation que les plaisanciers font de leur bateau, dans ce secteur, ça ne cadre pas du tout avec la mission du parc national. Le parc a une mission familiale, éducative, calme et contemplative... Ces plaisanciers là, avec l'utilisation qu'ils font de leur embarcation, ça ne cadre pas du tout avec la mission.

Le problème vient surtout des gens qui viennent de l'extérieur de Boucherville. C'est eux qui font le party toute la nuit! Ils s'en foutent des résidents de Boucherville.

1. ÉTAT DE LA SITUATION

1.4 LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Au-delà des enjeux humains liés à la sécurité et la cohabitation, quelques participants dénoncent l'impact environnemental qu'ont tous ces plaisanciers sur les écosystèmes en général, mais plus particulièrement sur l'érosion des berges.

Même si cela n'est pas visible à l'œil nu, les participants qui connaissent un peu mieux les aspects environnementaux du site confirment que l'érosion des berges est un problème sérieux, coûteux, et qui s'est aggravé de façon importante dans les dernières années.

On constate depuis 5 ans particulièrement, que les niveaux d'érosion sont anormaux... Et c'est bien documenté que c'est clairement les bateaux qui ont un impact.

Actuellement, les interventions de stabilisation des berges qu'on doit faire, c'est extrêmement coûteux. C'est essentiel de faire des activités de prévention de l'érosion, parce que faire du correctif après, c'est l'enfer.

Pour limiter cette érosion des berges, les deux personnes qui ont abordé la question s'entendent sur le fait que les plus grands coupables sont les bateaux qui génèrent les plus grosses vagues. Le type d'embarcation et leur nombre sont donc au cœur du problème. Or, il n'est pas clair si la vitesse des bateaux est une cause : un bateau qui va plus vite ne génère pas nécessairement une plus grosse vague.

C'est la présence des bateaux qui génèrent des vagues qui créent de l'érosion. C'est vrai que certains types de bateaux, quand ils vont vite, la vague est moins importante... Mais règle générale, les bateaux qui vont vite génèrent trop de vagues. Ça l'air contre-intuitif, mais pour l'érosion des berges, le mieux c'est que le bateau roule plus vite.

2. PISTES DE SOLUTIONS

2. PISTES DE SOLUTIONS

2.1 ACTIONS COERCITIVES

Une fois le diagnostic établi, les participants sont invités à fournir des pistes de solution en fonction des problèmes qui sont, à leurs yeux, prioritaires. Spontanément, la plupart des participants semblent prôner une approche combinant la sensibilisation (communication) et une plus forte coercition.

Il faut agir sur les deux fronts, je crois. La sensibilisation seule ne suffira pas. Par contre ce serait une erreur de vouloir limiter l'accès de façon drastique. C'est un problème de comportement de certains, donc une réglementation trop sévère et unilatérale, ça ne ferait pas de sens.

Or après quelques secondes de réflexion, une majorité des participants rencontrés affirment qu'une approche éducative ou de sensibilisation sans actions punitives ne suffira pas.

C'est à partir du moment où on va avoir une vraie présence policière que les comportements vont changer. Il faut que ça passe par le porte-monnaie. C'est malheureux, mais on est rendu là.

C'est comme sur la route, tu as beau avoir plein de belles pancartes de sensibilisation, si tu n'as pas de police, ça va être l'enfer.

Plus précisément, les trois actions les plus fréquemment recommandées sont : une plus forte présence policière, une meilleure application des règles en vigueur, puis établir de nouvelles règles pour limiter l'accès à certaines embarcations. Ces trois recommandations sont détaillées aux pages suivantes.

2. PISTES DE SOLUTIONS

2.1 ACTIONS COERCITIVES

Une plus grande présence policière

Parmi ceux qui prônent une plus forte répression, la majorité affirment que la solution simple à tous les problèmes précédemment mentionnés réside dans une plus forte présence policière. La plupart des participants rencontrés sont d'avis qu'il n'y a pas suffisamment de patrouilles sur l'eau.

*Les policiers ont tellement de territoire à couvrir, qu'ils ne sont pas là... Ou encore les gens les voient de loin, donc ils font ce qu'ils veulent.
Moi personnellement, j'en n'ai jamais vu de patrouille.*

Je passe tous mes étés sur l'eau, et la police, ils ne sont pas là. Ils passent une fois par semaine en semaine, et sinon ils sont là un peu la fin de semaine... C'est mieux que c'était, mais ce n'est pas assez.

Le problème il est très simple : il n'y a pas de police. Pas dans les heures où ça compte. Ajoutez seulement une équipe entre 22h et 3h du matin, ou encore après 17h les soirées où il fait beau, et vous venez de régler tous les problèmes.

Les gens viennent ici, car ils savent qu'il n'y a pas de police, alors ils choisissent cette place-là pour faire le party et tout ce qui est illégal.

2. PISTES DE SOLUTIONS

2.1 ACTIONS COERCITIVES

Faire appliquer les règles déjà en vigueur

Un peu moins nombreuses, quelques personnes sont plutôt d'avis qu'il y a suffisamment de patrouilles, mais qu'elles sont trop laxistes pour faire réellement appliquer les règles. On décrit aussi ce qu'on perçoit comme un flou autour des rôles et responsabilités de chacune des patrouilles impliquées.

Normalement le leadership sur l'eau doit venir de la garde côtière... Mais il faut que les services d'urgences s'arriment, car ils travaillent tous en silos, et on ne sait pas qui fait quoi.

Il y en a des patrouilles, ils sont là... Mais je ne les ai jamais vus donner de contravention à qui que ce soit!

Soit ils n'en donnent pas (des contraventions), soit ce n'est pas assez cher!

Les pompiers sont là... mais on dirait qu'ils ne connaissent pas très bien leur rôle, car on a surtout l'impression qu'ils se baladent.

Restreindre l'usage de certains types d'embarcations dans certains secteurs

Toujours dans l'approche coercitive, environ la moitié des participants interrogés souhaiteraient qu'on interdise ou qu'on restreigne l'accès à certains types d'embarcations. Les plus catégoriques d'entre eux banniraient complètement toute embarcation à moteur, alors que d'autres se limiteraient seulement l'accès aux embarcations reconnues pour atteindre de hautes vitesses ou faire trop de vagues.

Un des gestes très simples qui pourrait avoir un gros impact, ce serait de limiter l'ancrage dans certains secteurs, notamment celui de la grande rivière. Ils font ça aux États-Unis, c'est très simple, il y a de la place pour X nombre d'ancrages pendant X temps..... comme ça on limite le bruit, les fêtes, et la plupart des problèmes liés à la courtoisie... et par le fait même, ça va probablement réduire le nombre de bateaux dans le secteur.

Dans le cas des Îles de Boucherville, en ce qui me concerne, ce serait carrément un « No man's land » pour les bateaux à moteur, une interdiction totale. Ça éliminerait le problème de cohabitation et ça permettrait de protéger le milieu.

2. PISTES DE SOLUTIONS

2.2 ACTIONS DE PRÉVENTION

Communication et sensibilisation

En complément ou en remplacement de la coercition, certains participants proposent une approche plus modérée, qui passe selon eux par une meilleure communication entre les parties prenantes, notamment en informant mieux les propriétaires d'embarcations à la réalité des autres plaisanciers.

Le gros du problème, c'est que les différentes embarcations ignorent la réalité des autres. Les bateaux à moteur ignorent l'effet de leur vague sur les paddle boards, et les petits ignorent la réalité des gros. Ce serait bien si on avait des vidéos informatives, pour les plaisanciers... les sensibiliser à la réalité des autres.

Personnellement, je ne préconise pas l'interdiction de certaines embarcations. Il faut garder l'accès au fleuve. Par contre, il y a des choses qu'on peut faire : restreindre la vitesse, l'alcool... Discipliner ou encadrer davantage les règles qui existent.

Il y a beaucoup d'intervenants, plein de gens avec plein d'intérêts, mais personne ne se parle.

Il faudrait mettre nos efforts en commun : les propriétaires de marinas, les clubs nautiques, le parc national, les différentes patrouilles... tout le monde travaille dans son petit carré de sable, alors rien n'avance.

Leger

Comprendre le monde

