



PLAN DE GESTION INTÉGRÉE RÉGIONALE

Document synthèse

Accès aux rives, aux cours d'eau et usages récréotouristiques

TABLE DE CONCERTATION RÉGIONALE



Haut-Saint-Laurent
Grand Montréal

Équipe de la coordination de la TCR

Recherche, analyse et rédaction

Ariane Cimon-Fortier	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP Jacques-Cartier
Jeanne-Hélène Jugie	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP Jacques-Cartier
Sophie Lemire	Comité ZIP des Seigneuries
Marc-André Noël	Ancien collaborateur, Comité ZIP Jacques-Cartier
Erin O'Hare	Comité ZIP Haut Saint-Laurent
Vincent Ouellet Jobin	Ancien collaborateur, Comité ZIP des Seigneuries
Caroline Thivierge	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP Haut Saint-Laurent
Nicolas Audet	Ancien collaborateur deuxième coordonnateur de la TCR HSLGM
Nathalie Beaulieu	Ancienne collaboratrice, Accès fleuve
Manon Boiteux	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP des Seigneuries
Manon Dépelteau	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP des Seigneuries
Ophélie Drevet	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP des Seigneuries
Richard Laurin	Ancien collaborateur, Comité ZIP Haut Saint-Laurent
Amandine Leclerc	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP Jacques-Cartier
Nicolas Milot	Ancien collaborateur, premier coordonnateur de la TCR HSLGM
Évelyne Paquet Boisclair	Ancienne collaboratrice, Comité Zip des Seigneuries
Raphaëlle Thomas	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP Haut Saint-Laurent
Karolane Trépanier	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP des Seigneuries
Elise Mercure	Comité ZIP Jacques-Cartier
Roy Vergel Navarrete	Comité ZIP Jacques-Cartier
Margaux Dubé	Comité ZIP Jacques-Cartier
Pierre Fardeau	Troisième coordonnateur de la TCR HSLGM

Révision et mise en page

Elise Mercure	Comité ZIP Jacques-Cartier
Noémie Lafortune	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP des Seigneuries

Géomatique

Ophélie Drevet	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP des Seigneuries
Vincent Ouellet Jobin	Ancien collaborateur, Comité ZIP des Seigneuries
Amélie Simoneau	Ancienne collaboratrice, Comité ZIP des Seigneuries



Pour citer

Comité ZIP du Haut Saint-Laurent, Comité ZIP Jacques-Cartier, Comité ZIP des Seigneuries. - *Plan de gestion intégrée régional de la Table de concertation du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal : volet Accès aux rives, aux cours d'eau et usages récréotouristiques*, Document synthèse, Août 2022, Montréal, 138 pages.

© 2022

TCR Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal
14115, rue Prince-Arthur Est, Bureau 427
Pointe-aux-Trembles, Québec, H1A 1A8
T. 514-527-9262
info@hslgm.org

Avec la participation financière de



Remerciements

Le contenu de ce document a été produit par les équipes de travail des Comités ZIP du Haut Saint-Laurent, du Comité ZIP Jacques-Cartier, et du Comité ZIP des Seigneuries, soutenu par la collaboration des membres du conseil stratégique et des comités de concertation, qualité de l'eau, accès et conservation.

Nous remercions tous les acteurs de l'eau ayant participé aux divers comités de concertation, ayant apporté leur expertise à la réflexion depuis les cinq dernières années.

Ce travail n'aurait pas pu se réaliser sans la collaboration de tous les intervenants contactés dans le cadre de la réalisation de ce mandat : les ministères tant fédéraux que provinciaux (québécois et ontariens), les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les industries de la région, les organismes communautaires et environnementaux du milieu.

De plus, le travail n'aurait pas été possible sans l'appui financier du ministère de l'Environnement et la Lutte aux Changements climatiques (MELCC) dans le cadre de la gestion intégrée de l'eau au Québec.

Membres du comité de concertation du chantier

Ce document synthèse pour le volet « Accès aux rives, aux cours d'eau et usages récréotouristiques » est le fruit de plusieurs années de travail de concertation impliquant plusieurs acteurs. Sa composition a changé depuis sa création. Le tableau suivant présente les membres actuels ou passés du comité de concertation.

Nom	Organisation
Julien Poisson ; Sarah Beauséjour ; Valérie Aubin	Conservation de la nature du Canada
Nathalie Beaulieu	Accès fleuve
Michel Beauregard	Tourisme Repentigny
Amélie Bilodeau	Ville de Montréal
Nathalie Boucher	R.E.S.P.I.R.E
Alain Roy ; Ariane Bourgeois	Nautisme Québec
Julie Cyr	COBAVER-VS
Martin Dampousse	Ville de Varennes
Christian Desautels	La Route de Champlain
Magali Noiseux Laurin ; Raphaëlle Fréchon	Conseil régional de l'environnement de Laval
Geneviève Riendeau ; Mélissa Greene	GUEPE
Pierre Bertrand ; André Labrie	Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs
Marcel Comiré ; Émilie Lapalme	COVABAR
Jean Lauzon	Éco-Nature
Pierre Marquis ; Jessica Racine-Lehoux	Canot Kayak Québec
Élise Mercure	Comité ZIP Jacques-Cartier
Normand Noël	Navark
Vincent Ouellet Jobin	Comité ZIP des Seigneuries
Chantelle Provost Dubois	MRC Marguerite-d'Youville
Coralie Deny	CRE de Montréal
Daniel Groleau	Parc des îles de Boucherville

Mot des coprésidents



Madame Suzie Miron

Conseillère de l'arrondissement
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
Présidente du Conseil de la Ville de Montréal



Monsieur Miguel Lemieux

Maire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield

L'archipel de Montréal, bordé en amont par le Saint-Laurent et la rivière des Outaouais puis en aval par ce même majestueux fleuve, recèle une richesse et une complexité unique. Il représente une part importante de notre identité et de notre histoire collective, qui marque encore aujourd'hui notre culture et notre sentiment d'appartenance.

Aucun autre endroit au Québec n'abrite une aussi forte concentration d'usages affectant la qualité et la quantité des ressources en eau, une population si importante et des milieux naturels et aquatiques autant diversifiés que le territoire de la Table de Concertation du Haut-Saint-Laurent-Grand Montréal (TCR HSLGM).

C'est avec ceci en tête que nous avons le plaisir aujourd'hui de vous présenter le Plan de gestion intégrée régionale (PGIR) de la TCR HSLGM, chapeauté par les comités de Zones d'intervention prioritaires (ZIP) Jacques-Cartier, Haut Saint-Laurent et des Seigneuries, dont nous avons le privilège de coprésider le Conseil stratégique.

Ce plan est le fruit d'un travail intensif de concertation et de collaboration avec les principaux acteurs œuvrant dans le domaine de l'eau sur l'ensemble de ce vaste territoire, qui s'étend, dans l'axe du fleuve Saint-Laurent, de la frontière avec l'Ontario et les États-Unis jusqu'à Lanoraie et Contrecoeur, en plus d'inclure une partie du segment québécois de la rivière des Outaouais.

Nous avons eu la chance, à travers tout ce processus qui s'est amorcé en 2015, de collaborer avec des partenaires engagés et prêts à prendre part aux efforts nécessaires à l'atteinte de nos objectifs, soit de mettre en relation les acteurs de l'eau, élaborer des choix collectifs, favoriser l'émergence d'actions et représenter les préoccupations et les priorités d'action sur le territoire.

C'est par conséquent, et avec fierté qu'ont pu être élaborés de très complets portraits et plans d'action articulés au sein de trois grands chantiers : Conservation des milieux naturels, accès aux rives, aux cours d'eau et usages récréotouristiques, et amélioration de la qualité de l'eau, auxquels s'ajoute une introduction générale. Le résultat s'impose en tant que référence précieuse de

renseignements et d'informations pour toute personne ou organisation sensible aux enjeux relatifs à l'eau sur le territoire de la TCR.

Les plans d'action sont ambitieux, mais se doivent de l'être, notamment car la gestion durable des ressources en eau réalisée au sein du Grand Montréal influence aussi les efforts entrepris en aval par les autres collectivités riveraines du Saint-Laurent. De plus, l'eau demeure un enjeu transversal majeur qui nous affecte tous de près envers lequel nous devons accorder la plus grande importance.

Ce plan a été rédigé afin d'assurer un avenir meilleur pour nous et pour les générations à venir. Il s'agit d'un appel à l'action afin d'assurer un futur plus vert et durable en nous permettant d'aller plus loin, dans la bonne direction.

Suzie Miron et ***Miguel Lemieux***,

Coprésidents du Conseil stratégique de la Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent–Grand Montréal

Table des matières

1 - PORTRAIT	1
Introduction	1
1.1 - Cadre légal et réglementaire.....	3
1.2 - Les accès présents sur le territoire	11
Infrastructures.....	12
1.3 - Les usages récréatifs et touristiques.....	30
Chasse aux oiseaux migrateurs et à la sauvagine.....	31
Chasse aux mammifères et aux autres gibiers	32
Piégeage 33	
Restrictions 33	
Retombées économiques	34
Pêche blanche 37	
Tournois de pêche	39
Embarcations motorisées : moteurs à hélice	41
Embarcations motorisées : moteurs à jet.....	42
Embarcations motorisées : moteur électrique	42
Embarcations avec propulsion aérienne (hélice).....	42
Embarcations à voile.....	42
Sport nautique nécessitant une embarcation motorisée	44
La plongée 45	
Embarcations à propulsion manuelle.....	45
Canot et kayak d'eau vive	46
Canot et kayak de mer	46
Autres embarcations.....	46
La Route bleue.....	47
Compétitions et courses nautiques	48
La planche à voile.....	48
Le surf de rivière	48
Le Rafting 49	
La planche à pagaie	49
Le kitesurf (la planche aérotractée)	49
La baignade 50	
Marche, course, randonnée, raquette et ski de fond	51

<i>Patinage et marche sur la glace</i>	52
<i>Vélo</i> 52	
<i>Le véhicule hors route (VHR)</i>	54
<i>Motoneige</i> 54	
<i>Quads et autres véhicules tout-terrain (VTT)</i>	55
<i>Hydravion</i> 56	
<i>Véhicule amphibie</i>	56
<i>Activités d'observation et de mise en valeur des milieux naturels</i>	56
<i>Observation ornithologique</i>	57
<i>Éducation et culture</i>	57
<i>Initiatives portées par des OBNL</i>	58
1.4 - <i>La sécurité et les conflits d'usages</i>	59
1.5 - <i>Les usages récréotouristiques et la présence de contraintes</i>	63
2 - DIAGNOSTIC	72
3 - PLANIFICATION STRATÉGIQUE	89
Vision	89
<i>Développement durable</i>	90
<i>Changements climatiques</i>	90
<i>Intégration des trois chantiers</i>	91
4 - PLAN D'ACTION	94
5 - SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE	113
Références	116
<i>Générales</i> 116	
<i>Lois et règlements</i>	120
Annexes	122
<i>Annexe 1 — Horaire détaillé des croisières du Port de Montréal pour la saison 2017 (Port de Montréal, Comm. pers., 2017)</i>	122
<i>Annexe 2 — Prévion des croisières et navettes fluviales régionales (Croisière AML, s.d.; Navark, Comm. pers. 2017; Port de Montréal, Comm., Pers., 2017)</i>	125
<i>Annexe 3 — Carte générale des zones de chasse (MFFP, 2016a) et districts de chasse du Règlement de chasse aux oiseaux migrateurs (Environnement et changement climatique Canada, 2016)</i>	126

<i>Annexe 4 — Type d'espèces chassées, type d'armes, limite de prises et période de chasse pour la zone de chasse 8 et pour le district F pour les oiseaux migrateurs (inspiré de : MFFP, 2016a).....</i>	<i>127</i>
<i>Annexe 5 — Type d'espèces chassées, type d'armes, limite de prises et période de chasse pour la zone de chasse 8 et pour le district F pour les mammifères et autres gibiers (inspiré de : MFFP, 2016a)</i>	<i>128</i>
<i>Annexe 6 — Carte des unités de gestion des animaux à fourrure sur le territoire de la TCR (MFFP, 2016c)</i>	<i>130</i>
<i>Annexe 7 — Quantités de fourrures brutes vendues par région (2015-2016 – données non finales) (inspiré de : MFFP, 2016d).....</i>	<i>131</i>
<i>Annexe 8 — Zone de pêche (zone 8 pour le territoire de la TCR; MFFP, 2016b).....</i>	<i>132</i>
<i>Annexe 9 — Périodes de pêches et limites de prise pour les différentes espèces de poissons pour la zone 8 et ces cours d'eau (inspiré de : MFFP, 2016b)</i>	<i>133</i>
<i>Annexe 10 — Limite de longueur dans la zone 8 pour la capture (MFFP, 2016b).....</i>	<i>134</i>
<i>Annexe 11 — Liste des écoles de voiles (Fédération de voile du Québec, s.d.).....</i>	<i>135</i>
<i>Annexe 12 — Liste des écoles (Fédération ski nautique et planche Québec, 2016).....</i>	<i>136</i>
<i>Annexe 13 — Liste des écoles de plongée et des magasins spécialisés en plongée (Fédération québécoise des activités subaquatiques, 2014 b).....</i>	<i>137</i>
<i>Annexe 14 — Cours et location de kayak et de canot sur le territoire (Québec Kayak, 2015; Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, 2017).....</i>	<i>138</i>
<i>Annexe 15 — Clubs d'aviron et de bateaux dragons sur le territoire (Aviron Québec, 2017 et les sites internet des clubs)</i>	<i>139</i>
<i>Annexe 16 — Les tronçons de la Route bleue du Haut-Saint-Laurent, le nombre de sites, le degré de difficulté et les contraintes présentes (inspiré de : Comité ZIP du Haut-Saint-Laurent, 2012)</i>	<i>140</i>
<i>Annexe 17 — Les tronçons de la Route bleue du Grand Montréal, le nombre de sites, le degré de difficulté et les contraintes présentes (inspiré de : B. Crouhen et al., 2014)</i>	<i>141</i>
<i>Annexe 18 — Liste des écoles de planche à voile et magasin de planches à voile.....</i>	<i>142</i>
<i>Annexe 19 — Liste des écoles (Plein air À la carte, 2017).....</i>	<i>143</i>
<i>Annexe 20 — Carte du parcours Gouin</i>	<i>144</i>
<i>Annexe 21 — Potentiel d'observation d'oiseaux sur le territoire de la TCR</i>	<i>145</i>

Liste des figures

Figure 1 — Infrastructures de mise à l'eau dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal.....	13
Figure 2 — Modalités des accès à l'eau des non-résidents avec une embarcation motorisée dans le corridor fluvial	15
Figure 3 — Modalités des accès à l'eau des non-résidents avec une embarcation motorisée dans le lac Saint-François.....	17
Figure 4 — Localisation des plages sur le territoire de TCR HSLGM.....	20
Figure 5 — Accès aux rives dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal	22
Figure 6 — Accès aux rives dans le corridor fluvial.....	23
Figure 7 — Accès aux rives pour les rivières des Prairies et des Mille-Îles et le fleuve Saint-L-aurent au sud de Montréal.....	24
Figure 8 — Accès aux rives pour le lac des Deux Montagnes et le lac Saint-Louis.....	25
Figure 9 — Accès aux rives pour le lac Saint-François.....	26
Figure 10 — Vue aérienne de Kahnawake avant et après la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent (Source : Kahnawake, Comm. pers. 2016).....	28
Figure 11 — Statistique de chasse pour le gibier enregistré de 2016 dans la zone 8 (femelles adultes, jeunes et mâles adultes confondus et toutes armes confondues ; MFFP, 2016d).....	32
Figure 12 — Durée des saisons de pêche blanche aux cours des années (Association de Chasse et Pêche de Contrecoeur, 2017).....	38
Figure 13 — Provenance des plaisanciers selon la zone de mise à l'eau (Bleau et al., 2015).....	41
Figure 14 — Localisation des routes vertes sur le territoire de la TCR HSLGM	54
Figure 15 — Épaisseur de glace minimum recommandée pour la pratique d'activités hivernales .	68

Liste des tableaux

Tableau 1 — Lois fédérales et règlements associés en matière d'accès et de pratiques des usages sur les rives et plans d'eau	4
Tableau 2 — Lois provinciales et règlements associés en matière d'accès et de pratiques des usages sur les rives et plans d'eau	5
Tableau 3 — Infrastructures par kilomètre de rive pour la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal	13
Tableau 4 — Exemples de budgets d'exploitation de rampes publiques de mise à l'eau.....	18
Tableau 5 — Liste des sites de baignade officiels et lien avec le programme Environnement-Plage (MDDELCC, 2017)	19
Tableau 6 — Nombre de parcs par km linéaire de rive dans la zone Haut-Saint-Laurent - Grand Montréal ...	21
Tableau 7 — Restriction de chasse et de piégeage des aires naturelles protégées du territoire de la TCR (MFFP, 2016a ; 2016c)	33
Tableau 8 — Sites de pêches répertoriés par la Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs (FédéCP, 2017).....	35
Tableau 9 — Restriction de pêche pour les milieux naturels protégés de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (MFFP, 2016b)	37
Tableau 10 — Caractérisation des canaux de la voie maritime	44
Tableau 11 — Tarification et fréquentation des plages ouvertes à la baignade – Année 2016	50
Tableau 12 — Parcs dotés de sentiers pour la pratique d'activités de marche, raquette et ski de fond.....	51
Tableau 13 — Corps policiers de la zone Haut-Saint-Laurent - Grand Montréal	62
Tableau 14 — Impacts des hauts et bas niveaux d'eau sur l'accès et la pratique d'activités récréotouristiques dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal	64

Liste des acronymes

AMQ	Association maritime du Québec
AQIN	Association québécoise de l'industrie du nautisme
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
EEE	Espèces exotiques envahissantes
FARR	Fonds d'aide et de relance régionale
FASL	Fonds d'action Saint-Laurent
FQAS	Fédération québécoise des activités subaquatiques
GCA	Garde côtière auxiliaire
GUEPE	Groupe uni des éducateurs-naturalistes et professionnels en environnement
HSLGM	Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal
KEPO	Kahnawake Environmental Protection Office
MAMH	Ministères des Affaires municipales et de l'Habitation
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
MPO	Pêches et Océans Canada
MRC	Municipalité régionale de comté
OBNL	Organisme à but non lucratif
OBV	Organisme de bassin versant
PIC	Programme Interactions communautaires
PIH	Programme d'intendance de l'habitat
PSREE	Programme de soutien régional aux enjeux de l'eau
PSSDT	Programme de soutien aux stratégies de développement touristique
RRVUB	Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments
SÉPAQ	Société des établissements de plein air du Québec
SPVM	Service de Police de la Ville de Montréal
SQ	Sûreté du Québec
SUP	Planche à pagaie
TCR	Table de concertation régionale
UFC	Unité formant colonie
VHR	Véhicule hors route
VTT	Véhicule tout-terrain
ZIP	Zone d'Intervention Prioritaire

1 - PORTRAIT

Introduction

La thématique de l'accès aux rives et aux cours d'eau a été retenue comme prioritaire par le conseil stratégique de la TCR Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal. Ce choix découle des discussions tenues lors des rencontres initiales du conseil, de même que des préoccupations recensées lors du premier forum régional annuel de la TCR qui s'est tenu en juin 2016 (TCR HSLGM, 2016). Afin de travailler à l'élaboration de cette partie du portrait et du diagnostic, un comité de concertation spécifique a été mis sur pied. Ce comité réunit des représentants des secteurs municipaux, de la plaisance, de la conservation, du tourisme et des organisations de gestion intégrée de l'eau.

Le portrait de ce volet est ainsi divisé :

- 1.1 : Cadre réglementaire ;
- 1.2 : Les accès présents sur le territoire ;
- 1.3 : Les usages récréatifs et touristiques ;
- 1.4 : La sécurité et les conflits d'usages ;
- 1.5 : Les usages récréotouristiques et la présence de contraintes.

La thématique de l'accès aux rives et aux cours d'eau qualité de l'eau ne fait pas l'objet de suivi et d'analyse systématiquement réalisés. Si quelques rapports sectoriels existent, peu d'exercices de réunification des données pertinentes à cette thématique existent. De même, si des sujets comme la sécurité et les conflits d'usages sont abondamment soulignés comme préoccupants dans le discours des intervenants, ces observations de terrain sont souvent les seuls éléments qui permettent de souligner l'importance de ces enjeux.

Dans ce contexte, la coordination de la TCR Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal a entrepris deux démarches afin de soutenir cette section du portrait, en plus d'effectuer une revue de la littérature disponible. Premièrement, un recensement des divers sites d'accès a été réalisé. Ce recensement permet de réunir la localisation précise des différents types d'accès en rives et aux cours d'eau, de même que des modalités associées à l'opérationnalisation de ces sites. Ce premier recensement a été fait à partir de répertoires partiels existants. Il est à noter qu'à ce stade des travaux, la validation terrain de tous les sites d'accès n'a pas été réalisée. Cette situation pourrait mener à certains ajustements, notamment pour les sites qui ne nécessitent pas d'aménagement d'infrastructure et qui font davantage partie des lieux de fréquentation pour des usages légers (canotage, kayak, baignade). Également, plusieurs sites d'accès peuvent ne pas être formellement reconnus et aménagés en conséquence.

Il est à noter qu'afin de visualiser les éléments inscrits au recensement, la TCR Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal a réalisé la carte interactive publique suivante :

<https://zipseigneuries.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=6e73f0bc1444fb4bf34d0a7ae2b8200>

Deuxièmement, afin de pallier au manque de données concernant les enjeux de sécurité, de conflits d'usages et de contraintes à la pratique d'activités récréotouristiques, un questionnaire a été élaboré et distribué auprès d'intervenants du secteur (TCR HSLGM, 2017). Quarante répondants de divers milieux – municipalités, plaisance, croisière, chasse et pêche, organismes de gestion intégrée

et de conservation – ont répondu au questionnaire. Leurs réponses ont permis de dégager certaines tendances dans les observations fournies. Celles-ci pourront servir de base à l'élaboration du diagnostic et à préciser certains objectifs quant aux connaissances à développer à l'avenir.

Le portrait se décline ainsi en cinq sections. La première (1,1) présente certains éléments importants du cadre réglementaire qui permettent de mieux comprendre la complexité du secteur (surveillance des plans d'eau, délimitation de secteurs à contraintes, compétences nécessaires à la conduite d'embarcations). Les deux sections suivantes (1,2 et 1,3) présentent le portrait de la situation au niveau des sites permettant l'accès et des usages qui sont pratiqués sur le territoire. Enfin, les deux dernières sections (1,4 et 1,5) touchent les enjeux de sécurité, de conflits d'usages et de la présence de contraintes. Les différentes sections débutent par la présentation synthétisée des « principaux constats ». Le portrait détaillé est par la suite abordé.

Enfin, la dernière section du portrait présente le diagnostic retenu par la TCR Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal pour la thématique de l'accès aux rives et aux cours d'eau. Le diagnostic a été réalisé en vue de l'exercice de concertation subséquent qui consistait à déterminer des solutions et les actions qui devront supporter ces dernières. Le diagnostic repose donc sur les données mises en évidence par le portrait, mais également sur l'interprétation qui en est faite. L'exercice de diagnostic doit permettre de poser un jugement sur les problèmes mis en évidence. Dans ce contexte, les membres du comité ont d'abord contribué à l'élaboration de ce diagnostic, avant que ce dernier soit commenté et validé par le conseil stratégique.

1.1 - Cadre légal et réglementaire

Les usages liés aux accès, de même que les aspects de sécurité et de surveillance, sont encadrés par un cadre légal et réglementaire complexe. Des compétences fédérales, provinciales et municipales sont à considérer afin d'avoir une vision complète et intégrée de ce champ de la gouvernance des ressources en eau.

Principaux faits saillants

- ▶ Les paliers municipaux, provinciaux et fédéraux interviennent tous dans la réglementation des accès à l'eau et de l'usage des plans d'eau.
- ▶ Le fédéral s'occupe principalement de l'encadrement de la navigation et des plans d'eau où celle-ci a lieu, de la réglementation concernant la conduite dangereuse et de la protection des poissons et du milieu aquatique. Le provincial agit sur la qualité de l'eau, les parcs nationaux, la pollution par les plaisanciers et la protection de l'environnement. Le municipal intervient sur les accès et les mises à l'eau.
- ▶ Il est possible d'avoir une restriction de certains usages sur les plans d'eau suite à un accord du gouvernement fédéral.
- ▶ Une preuve de compétence pour la conduite d'embarcation motorisée est requise. Aucune compétence n'est obligatoire pour les embarcations non motorisées. L'examen de compétence ne comporte pas de section pratique.

INFO : COMMENTAIRE SUR L'INFORMATION UTILISÉE			
Description de l'information utilisée	Temporalité des données	Mise à jour	Mise à jour du PGIR
Lois provinciales : CCQ — 1991	Version actuellement en vigueur	À jour	Selon les mises à jour
Lois fédérales : C-46, Ch-26 Règlements associés : Ch-26, r.120 ; Ch-26, r.335 ; Ch-26, r.53	Version actuellement en vigueur	À jour	Selon les mises à jour

1.1.1 - Les principales lois et règlements

Le Tableau 1 présente les principales lois fédérales et règlements associés concernant l'accès et la pratique d'usages sur les rives et les plans d'eau et le

Tableau 2 les principales lois provinciales et règlements associés.

Tableau 1 — Lois fédérales et règlements associés en matière d'accès et de pratiques des usages sur les rives et plans d'eau

Lois	Règlements	Ministères responsables
La Loi sur les pêches (L.R.C. (1985), ch. F-14)	Espèces aquatiques envahissantes, Règlement sur les (DORS/2015-121) Pêche (dispositions générales), Règlement de (DORS/93-53) Pêche du Québec (1990), Règlement de (DORS/90-214) Permis de pêche communautaires des Autochtones, Règlement sur les (DORS/93-332)	Ministère des Pêches et des Océans Canada (MPO)
La Loi sur la protection de la navigation (L.R.C. (1985), ch. N-22)	Ouvrages construits dans les eaux navigables, Règlement sur les (C.R.C., ch. 1232) Ponts des eaux navigables, Règlement sur les (C.R.C., ch. 1231)	Transport Canada
La Loi sur la marine marchande du Canada (L.C. 2001, ch. 26)	Abordages, Règlement sur les (C.R.C., ch. 1416) Bouées privées, Règlement sur les (DORS/99-335) Cartes marines et les publications nautiques (1995), Règlement sur les (DORS/95-149) Compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, Règlement sur la (DORS/99-53) Contrôle et la gestion de l'eau de ballast, Règlement sur le (DORS/2011-237) Équipement de sauvetage, Règlement sur l' (C.R.C., ch. 1436) Immatriculation et le jaugeage des bâtiments, Règlement sur l' (DORS/2007-126) Inspection des petits bateaux de pêche, Règlement sur l' (C.R.C., ch. 1486) Petits bâtiments, Règlement sur les (DORS/2010-91) Pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, Règlement sur la (DORS/2012-69) Pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF, Règlement sur les (DORS/81-364) Restrictions visant l'utilisation des bâtiments, Règlement sur les (DORS/2008-120) Sécurité contre l'incendie des bâtiments, Règlement sur la (DORS/2017-14) Sécurité de la navigation, Règlement sur la (DORS/2005-134) Stations de navires (radio), Règlement de 1999 sur les (DORS/2000-260) Stations de navires (radio), Règlement technique de 1999 sur les (DORS/2000-265) Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments (DORS/2002-172)	Transports Canada

Lois	Règlements	Ministères responsables
La Loi canadienne sur la protection de l'environnement (L.C. 1999, ch. 33)	Émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route, Règlement sur les (DORS/2011-10)	Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et Santé Canada
Code criminel du Canada (L.R.C. (1985), ch. C-46)	Armes à feu, armes, éléments ou pièces d'armes, accessoires, chargeurs, munitions et projectiles comme étant prohibés, à autorisation restreinte ou sans restriction, Règlement désignant des (DORS/98-462)	Ministère de la Justice Canada
La Loi sur les espèces en péril (L.C. 2002, ch. 29)		Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), Pêches et Océans Canada (MPO), et Parcs Canada

Tableau 2 — Lois provinciales et règlements associés en matière d'accès et de pratiques des usages sur les rives et plans d'eau

Lois	Règlements	Ministères responsables
Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2)	Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (Q-2, r. 35) Règlement sur la protection des eaux contre les rejets des embarcations de plaisance (Q-2, r. 36) Règlement sur la qualité de l'eau des piscines et autres bassins artificiels (Q-2, r. 39)	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)
Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (RLRQ, chapitre E-12.01)	Règlement sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables et leurs habitats (E-12.01, r. 2) Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats (E-12.01, r. 3)	MDDELCC
Loi sur la conservation du patrimoine naturel (RLRQ, chapitre C-61.01)	Décret concernant la constitution de la réserve écologique de l'Île-Garth et l'approbation du plan de conservation (C-61, r. 24) Décret concernant la constitution de la réserve écologique des Îles-Avelle-Wight-et-Hiam (C-61, r. 25) Décret concernant la constitution de la réserve écologique des Tourbières-de-Lanoraie (C-61, r. 67)	MDDELCC
Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (RLRQ, chapitre C-61.1)	Règlement sur les activités de chasse (C-61.1, r. 1) Règlement sur les activités de piégeage et le commerce des fourrures (C-61.1, r. 3) Règlement sur les animaux à déclaration obligatoire (C-61.1, r. 4) Règlement sur l'application de dispositions législatives par les agents de protection de la faune (C-61.1, r. 6)	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP)

Lois	Règlements	Ministères responsables
	Règlement sur la chasse (C-61.1, r. 12) Règlement sur les habitats fauniques (C-61.1, r. 18) Règlement sur les permis de pêche (C-61.1, r.20.2) Règlement sur le piégeage et le commerce des fourrures (C-61.1, r. 21) Règlement sur les pourvoyeurs de chasse, de pêche et de piégeage (C-61.1, r. 24) Règlement sur la tarification reliée à l'exploitation de la faune (C-61.1, r. 32) Règlement sur les zones de pêche et de chasse (C-61.1, r. 34) Arrêté ministériel concernant l'établissement du refuge faunique de Deux-Montagnes (C-61.1, r. 37) Règlement sur le refuge faunique de Deux-Montagnes (C-61.1, r. 38) Arrêté ministériel concernant l'établissement du refuge faunique de l'Île-Laval (C-61.1, r. 41) Règlement sur le refuge faunique de l'Île-Laval (C-61.1, r. 42) Arrêté ministériel concernant l'établissement du refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles (C-61.1, r. 51) Règlement sur le refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles (C-61.1, r. 52)	
Loi sur les parcs (RLRQ, chapitre P-9)	Règlement sur l'établissement du parc national des Îles-de-Boucherville (RLRQ, chapitre P-9, r. 9) Règlement sur l'établissement du parc national d'Oka (RLRQ, chapitre P-9, r. 19)	MFFP (Parcs Québec)
Loi sur la Société des établissements de plein air du Québec (RLRQ, chapitre S-13.01)		MDDELCC
Loi sur les terres du domaine de l'État (LTDE), article 53		Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN)
Code civil du Québec		Ministère de la Justice du Québec

Selon le site web du MAMOT (2017), une municipalité peut, en vertu de pouvoirs délégués, réglementer certaines matières touchant la navigation de plaisance :

- Les débarcadères par lesquels l'accès pour une embarcation motorisée doit se faire ;
- Les permis requis pour procéder à la mise à l'eau d'une embarcation motorisée ;
- Les conditions de délivrance des permis d'accès ;
- L'obligation de nettoyer la coque des embarcations avant la mise à l'eau.

1.1.2 - La surveillance des plans d'eau

De manière générale, le gouvernement fédéral a compétence en ce qui a trait à l'encadrement de la navigation et des plans d'eau sur lesquelles celle-ci s'opère (Loi sur la marine marchande du Canada et Loi sur la protection de la navigation), la protection du poisson et de son habitat (Loi sur les pêches et Loi sur les espèces en péril), l'interdiction de divers rejets pouvant affecter le milieu aquatique (Loi canadienne sur la protection de l'environnement) et l'interdiction de l'introduction ou de la diffusion d'espèces exotiques envahissantes (Loi sur les pêches). De même, le Code criminel du Canada condamne la conduite dangereuse d'« [un] bateau ou des skis nautiques, une planche de surf, un aquaplane ou autre objet remorqué sur les eaux intérieures ou la mer territoriale du Canada ou au-dessus de ces eaux ou de cette mer d'une manière dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, y compris la nature et l'état de ces eaux ou de cette mer et l'usage qui, au moment considéré, en est ou pourrait raisonnablement en être fait (Code criminel du Canada, Article 249(1)).

Dans l'encadrement des activités de plaisance, notons que si le gouvernement fédéral a autorité sur ces sujets, l'application de la réglementation peut, elle, être assurée par un agent de l'autorité étant membre de la Gendarmerie royale du Canada, d'une force de police portuaire ou fluviale, des forces de police provinciale, de comté ou municipale ou par toute autre personne désignée par le ministre (Loi sur la marine marchande du Canada, art. 194).

La Garde côtière du Canada de son côté est créée en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur les océans du Canada*. La Garde côtière fournit des services dans les domaines suivants :

- Aide à la navigation et gestion des voies navigables ;
- Déglçage, escortes et contrôle des inondations ;
- Communications et trafic maritime ;
- Recherche et sauvetage ;
- Intervention environnementale ;
- Sureté maritime.

Il est à noter que pour le dernier point, la Garde côtière n'agit pas à titre de corps de police, mais appuie l'application de la loi et les interventions sur l'eau en fournissant une expertise maritime et le cas échéant, des équipages et des navires nécessaires.

La Garde côtière auxiliaire (GCA), par ailleurs, est un réseau officiel de bénévoles qui prête main-forte à la Garde côtière. Au Québec, la GCA compte plus de 700 membres et effectue plus de 500 interventions par année. La mission de la GCA est de réduire le nombre et la gravité des incidents impliquant le sauvetage en faisant la promotion de la sécurité en milieu maritime (Garde Côtière Auxiliaire Canadienne (Québec), 2016).

Au niveau provincial, les lois et règlements encadrent notamment la qualité de l'eau pour les lieux de baignade, les rejets en provenance des embarcations de plaisance et l'établissement des parcs nationaux. Plusieurs lois et règlements protègent par ailleurs le milieu naturel où se pratiquent de nombreux usages : Loi sur les espèces menacées et vulnérables, Loi sur la conservation du patrimoine naturel et Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Ce dernier élément législatif et les règlements qui en découlent encadrent par ailleurs la pratique de la chasse et de la pêche.

Relativement à ce dernier point, le Gouvernement du Québec nomme des agents de protection de la faune pour assurer l'application de la réglementation découlant de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Ces agents sont également nommés agents des pêches en vertu des lois fédérales sur les pêches et garde-chasse en vertu de la loi sur la convention de la protection des oiseaux migrateurs. Ces agents n'ont toutefois pas autorité pour appliquer d'autres aspects du cadre réglementaire. Il existe également des agents de la faune fédéraux et des agents de la GRC qui s'occupent des lois sur les oiseaux migrateurs. Pour la Loi sur la conservation du patrimoine naturel, le ministre désigne des inspecteurs responsables de son application.

À l'ensemble de ces intervenants liés à la réglementation, la surveillance compte également sur la présence de plusieurs personnes dont les fonctions ne sont pas celles de l'application de la réglementation, mais qui par leurs activités, doivent être considérées dans cette section :

- Agents de protection délégués (organisme tiers responsable de conservation) ;
- Inspecteurs municipaux ;
- Agents publics ou privés de protection du territoire (ex. : patrouilleurs des berges) ;
- Animateurs et naturalistes ;
- Utilisateurs et citoyens.

Le Code civil du Québec confirme par ailleurs que « toute personne peut circuler sur les cours d'eau et les lacs, à la condition de pouvoir y accéder légalement, de ne pas porter atteinte aux droits des propriétaires riverains, de ne pas prendre pied sur les berges et de respecter les conditions d'utilisation de l'eau » (art. 920).

1.1.3 - Les restrictions à la navigation et la mise en place d'indications au moyen de bouées et de panneaux de signalisation

Un enjeu important dans l'encadrement des pratiques d'activités récréotouristiques sur les rives et les plans d'eau est la mise en place d'outils de signalisation permettant de désigner les risques ou les secteurs au sein desquels la pratique de certains usages devrait être encadrée ou interdite.

Deux règlements sont à considérer dans ce domaine : le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) et le Règlement sur les bouées privées. Le RRVUB :

« [...] permet à tout ordre de gouvernement (administrations fédérales, provinciales, municipales et territoriales) de demander au gouvernement fédéral de restreindre l'utilisation de tout bâtiment, commercial ou de plaisance, sur tous les plans d'eau du Canada, en vue de renforcer la sécurité, protéger l'environnement et assurer l'intérêt du public. Ces restrictions peuvent :

- Interdire l'utilisation de tout bâtiment ;
- Restreindre la puissance des moteurs ou les types de propulsion ;
- Imposer des limites de vitesse ;

- Restreindre l'utilisation d'un bâtiment pour tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif, ou pour permettre à une personne de surfer sur le sillage du bâtiment ;
- Interdire une activité ou un événement sportif, récréatif ou public.

Le Guide des administrations locales relatif au RRVUB présente le processus à suivre pour mettre en place de nouvelles restrictions. Ce processus implique de manière obligatoire :

- Une étape de consultation de l'ensemble des parties prenantes concernées (où doit se faire l'évaluation des alternatives à la restriction) ;
- La rédaction de la demande de restriction (demande devant présenter 12 éléments¹) ;
- L'évaluation par Transport Canada ;
- L'évaluation par le Secrétariat du Conseil du Trésor (approbation réglementaire, mais moment où des enjeux non abordés peuvent toujours être divulgués).

Une fois la demande de restriction approuvée, les pancartes et bouées peuvent être installées. Elles doivent être en conformité avec les critères prescrits aux deux règlements susmentionnés.

Les principales raisons de restrictions sont (MAMOT, 2017) :

- L'interdiction de tous les bateaux ;
- L'interdiction de bateaux à propulsion mécanique ou électrique ;
- L'interdiction de bateaux à propulsion mécanique, sauf les bateaux propulsés par un moteur électrique alimenté par une batterie ;
- La limitation de la vitesse (10, 25, 40, 55 ou 70 km/h) ;
- L'interdiction d'utiliser un bateau pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif ou pour permettre à une personne de surfer sur le sillage du bateau (sauf aux heures autorisées) ;
- L'interdiction notamment d'une régate, d'un défilé ou d'une course de bateaux ;
- La limitation de la puissance du moteur sur un plan d'eau à accès contrôlé ou un parc public.

¹ Les 12 éléments d'une demande de restriction peuvent être consultés en annexe.

1.1.5 - Les compétences nécessaires à la conduite d'embarcations

La conduite d'une embarcation motorisée est permise à condition d'avoir la compétence requise pour la conduire et d'avoir à bord une preuve de compétence (Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, art. 3). Il est interdit à une personne apte à conduire de permettre à une personne qui n'a pas la compétence de la conduire.

Pour être reconnue compétente, une personne doit avoir obtenu une note d'au moins 75 % dans le cadre d'un examen dont le protocole est approuvé par le ministre ou avoir réussi un cours sur la sécurité nautique au Canada avant 1999. Il est à noter que pour une personne faisant la location d'une embarcation motorisée, sa compétence est reconnue « si elle et l'agence ou son représentant remplissent et signent, avant l'utilisation de l'embarcation de plaisance, une liste de vérification de sécurité pour bateau de location qui contient les renseignements visés à l'article 8 et si elle ne conduit l'embarcation de plaisance que durant la période de location » (Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, art. 4.1.c.ii). L'article 8 en question précise les éléments de vérification, soit le fonctionnement de l'embarcation, les principales règles de sécurité et les caractéristiques géographiques et les dangers propres au secteur d'utilisation.

L'organisation des cours agréés et le déroulement des examens sont également spécifiés par le règlement. Il est à noter que les cours agréés prévus par le règlement sont de nature théorique et portent sur la sécurité nautique et maritime, la connaissance théorique de la navigation et de la réglementation qui s'y applique, de même que sur les responsabilités des conducteurs d'embarcations de plaisance.

Il est à noter que dans le cadre du questionnaire exploratoire réalisé par la TCR, l'enjeu de la facilité liée à l'obtention des compétences a été mentionné par plusieurs, de même que celui de l'absence de volet pratique obligatoire dans les cours agréés².

En ce qui a trait aux compétences liées à la pratique d'activités nautiques n'impliquant pas d'embarcations motorisées (canot, kayak, rabaska, surf, kitesurf, etc.), aucune compétence obligatoire n'est nécessaire à la pratique de l'activité. Toutefois, on note également de nombreux cours et formations offerts par des entreprises privées ou par certains regroupements (ex. : Fédération québécoise de canot-kayak).

² Il est à noter que certains cours offrent la formation pratique, qui n'est toutefois pas obligatoire à la reconnaissance des compétences de navigation.

1.2 - Les accès présents sur le territoire

Les sites qualifiés d'« accès » sont variés et présentent des caractéristiques qui le sont tout autant. Du parc national au parc local, en passant par la marina privée, la plage surveillée et la rampe de mise à l'eau municipale, de multiples lieux offrent des accès selon des modalités et des capacités hétérogènes.

Principaux faits saillants

- ▶ Plus de 550 accès à l'eau ont été recensés sur le territoire de la TCR dont 60 % sont de tenure publique.
- ▶ La répartition, les tenures ainsi que les modalités des infrastructures sont très hétérogènes au sein du territoire.
- ▶ La tarification est très variable entre les catégories d'usagers : résidents vs non-résidents ; embarcations motorisées vs non motorisées ; stationnement, etc. Ces écarts de tarification peuvent influencer le comportement des usagers.
- ▶ Du côté des municipalités qui gèrent ces infrastructures, la tarification ne permet pas de payer l'ensemble des frais de fonctionnement de celles-ci.
- ▶ La construction de la voie maritime a eu des impacts notables sur la communauté mohawk de Kahnawake et son accès au fleuve.

L'INFO : COMMENTAIRE SUR L'INFORMATION UTILISÉE			
Description de l'information utilisée	Temporalité des données	Mise à jour	Mise à jour du PGIR
Données des accès à l'eau disponibles sur internet et via les partenaires	Annuelle	2016	Potentiellement annuelle
Budget de fonctionnement des mises à l'eau	Annuelle	2016	Potentiellement annuelle

Dans le cadre des travaux du comité de concertation sur l'accès, les intervenants ont souligné l'importance d'élaborer un répertoire complet des accès à l'eau afin de mieux quantifier et visualiser les infrastructures en place et d'évaluer les enjeux de ce secteur. À l'été 2016, un recensement a été réalisé avec l'aide des partenaires de la TCR et en se basant sur des informations publiques diffusées sur internet afin de créer une base de données à jour. Cette base de données permet de rassembler dans un même outil les données d'accès à l'eau pour les divers usages possibles sur le territoire.

La base de données produite est également consultable sur l'interface de géo référencement ArcGIS Online à l'adresse suivante :

<https://zipseigneuries.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=6e73f0bc14444fb4bf34d0a7ae2b8200>

Mise en garde :

L'ensemble des informations récoltées dans le cadre de ce recensement n'a pas été vérifié par des visites terrain. Un premier effort de validation a été fait auprès des municipalités, des partenaires sur le territoire et des bases de données régionales et nationales. Depuis la réalisation à l'été 2016, des changements ont été vus et les cartes devront être mises à jour quand cela sera possible.

En tout, 576 sites d'accès ont été répertoriés. Chacun des sites d'accès peut regrouper plusieurs infrastructures (ex. : quai, rampe, plage, etc.). Les accès à l'eau ont été séparés en trois catégories :

- Les sites permettant la mise à l'eau d'embarcations (motorisées et non motorisées) ;
- Les plages et les sites permettant la pratique de la baignade ;
- Les parcs en rive, les haltes routières, les belvédères et les hydrobases.

1.2.1 - Les accès pour la mise à l'eau d'embarcations

Infrastructures

Sur le territoire de la TCR HSLGM, 61 marinas, 266 rampes de mise à l'eau et 224 quais ont été répertoriés. Ces trois catégories ne sont pas exclusives entre elles, un même site pouvant réunir plus d'une infrastructure. On observe que 60 % des infrastructures sont publiques : 6 marinas, 189 rampes de mise à l'eau et 136 quais (Figure 1)³.

³ Le lecteur pourra consulter le cahier des cartes joint à ce document afin de visualiser une carte en format 8½' x 14'.



Figure 1 — Infrastructures de mise à l’eau dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal

La répartition des infrastructures est très hétérogène dans la zone de la TCR. Le Tableau 3 montre le nombre d’infrastructures par kilomètre de rive pour chacune des régions (Lanaudière, Laurentides, Laval, Montréal et Montérégie). La région de Montréal comporte deux à trois fois plus d’infrastructures par kilomètre de rive que les quatre autres régions.

Tableau 3 — Infrastructures par kilomètre de rive pour la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal

Catégories	Lanaudière	Laurentides	Laval	Montréal	Montérégie
Marina/km de rive	0,02	0,04	0,03	0,06	0,03
Rampe/km de rive	0,12	0,17	0,18	0,32	0,12
Quai/km de rive	0,08	0,13	0,13	0,24	0,12

À travers la zone HSLGM, 5 833 places à quai ont été répertoriées dans 50 marinas, alors que les données ne sont pas connues pour les 11 autres marinas⁴.

⁴ La liste détaillée du nombre de quais dans les marinas de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal est disponible en Annexe 1.

1.2.2 - Les modalités d'exploitation des sites publics de mise à l'eau

Au Québec, les rampes et quais de mise à l'eau publique sont généralement sous la responsabilité des municipalités où elles se trouvent. Celles-ci sont responsables de leur entretien, de leur exploitation et de leur gestion. De ce fait, chaque municipalité décide des modalités d'exploitation de sa ou ses rampes de mise à l'eau et notamment, de la tarification et des droits d'accès appliqués à leurs infrastructures. Le répertoire réalisé réunit l'ensemble des modalités d'accès pour chaque site de mise à l'eau.

De manière générale, le facteur qui influence le plus la différence entre les divers niveaux de tarification est la provenance de l'utilisateur, à savoir s'il est résident ou non-résident. Le résident paie en général un prix moindre que le non-résident. Un autre facteur qui influence le tarif est le type d'embarcation utilisée : motorisée ou non motorisée. L'impact sur les infrastructures, la nature des infrastructures exigées et l'espace demandé pour les embarcations non motorisées étant moindre que celles pour les embarcations motorisées, le tarif est souvent moins élevé.

De plus, selon le site, un ou plusieurs aspects peuvent faire l'objet d'une tarification :

- L'accès au site ;
- L'utilisation de la rampe de mise à l'eau ;
- L'utilisation du quai ;
- L'utilisation du stationnement.

Cette intendance des rampes et des quais de mise à l'eau par les municipalités engendre jusqu'ici des modalités tarifaires très différentes à travers le territoire du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal. En comparant les sites entre eux ou en procédant à une analyse par secteur, il est possible de ressortir certaines observations plus générales découlant de la tarification. Dans le cadre de ce portrait, nous illustrons ces observations en recourant à deux zones ayant fait l'objet d'une courte analyse : 1 — le corridor fluvial entre Repentigny/Pointe-aux-Trembles/Boucherville et Lanoraie/Contrecoeur (Figure 2) et 2 — le lac Saint-François (Figure 3). Il est à noter qu'aucune étude systématique des modalités de tarification n'a été produite à ce jour.

Dans le corridor fluvial, on retrouve 11 infrastructures privées et 32 infrastructures publiques dont 24 sont gratuites et 8 payantes (pour les non-résidents). Trois des infrastructures payantes n'offrent pas de tarif journalier aux non-résidents, c'est-à-dire que leur utilisation sur une base journalière est réservée aux seuls résidents (le non-résident doit donc se procurer un titre d'accès pour la saison s'il veut utiliser le site). Dans ce contexte, le droit d'accès annuel est souvent utilisé pour comparer les tarifs imposés aux résidents et aux non-résidents. Dans le corridor fluvial, le tarif « résident » se situe généralement entre 100 \$ et 150 \$ par année. Le tarif « non résident » peut osciller entre 325 \$ et 600 \$. Notons par ailleurs que certaines municipalités peuvent avoir entre elles des ententes permettant aux citoyens d'utiliser comme résident une rampe située hors de leur propre ville.

Dans le lac Saint-François, on retrouve proportionnellement plus d'infrastructures privées que dans le corridor fluvial (58 % versus 25 %). Parmi les sites publics, 18 sont gratuits et 4 sont payants. Deux des sites payants n'offrent que des tarifs à la saison pour les non-résidents. Dans ce secteur, le tarif non résident est annuellement inférieur à 100 \$.

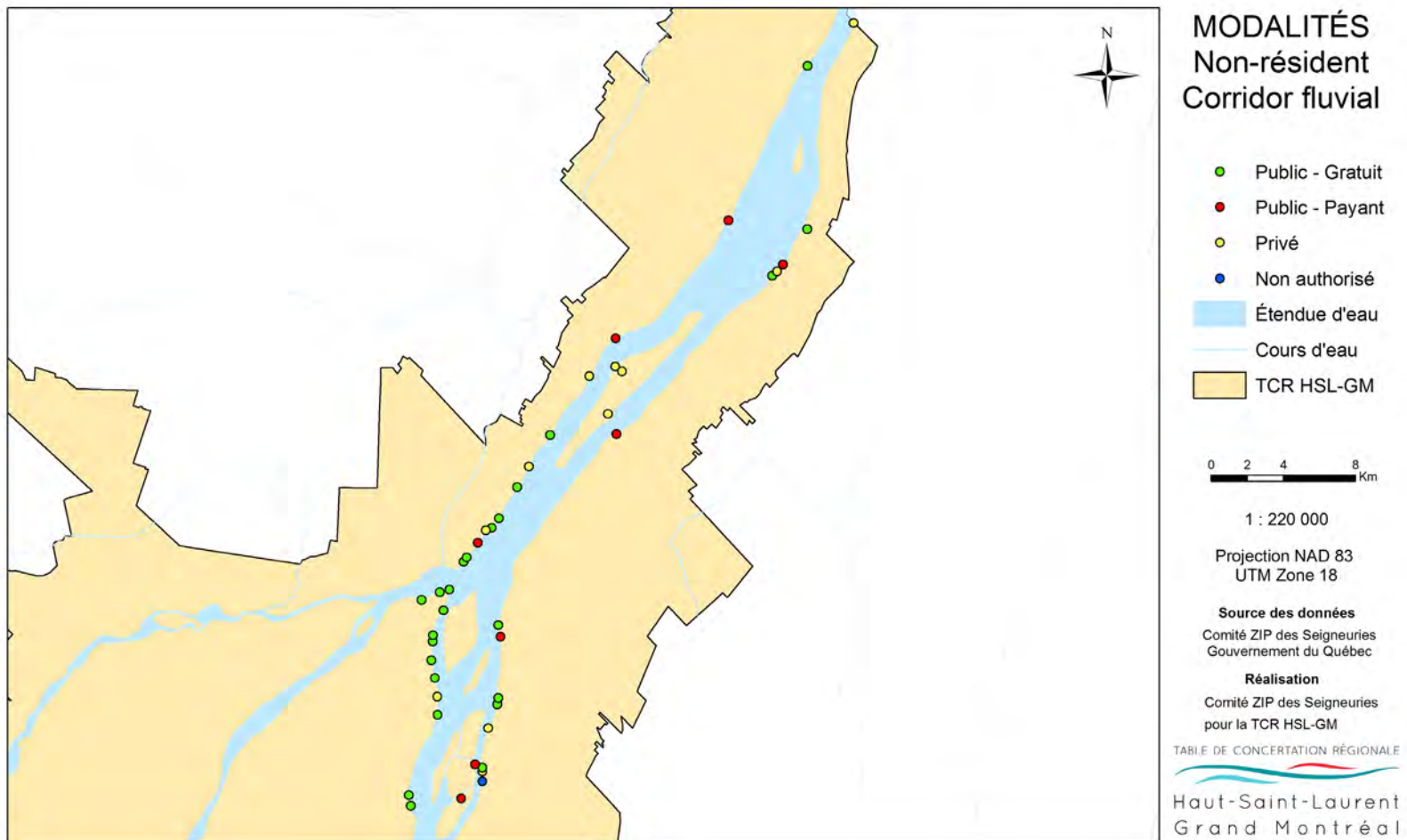


Figure 2 — Modalités des accès à l'eau des non-résidents avec une embarcation motorisée dans le corridor fluvial

Les écarts entre les tarifs peuvent influencer le comportement des usagers et cette situation fait l'objet depuis peu d'une importante préoccupation chez les divers groupes d'usagers. À ce jour, certaines analyses réalisées par ces derniers ont été produites pour qualifier les conséquences de la tarification, mais aucune étude connue n'a étudié de manière systématique le sujet. Dans le cadre du questionnaire exploratoire administré par la TCR, une des sections portait sur la tarification et ses impacts. Les répondants ont été séparés en deux catégories : 1) les utilisateurs (65 % des répondants) et 2) les gestionnaires (35 % des répondants).

Du côté des utilisateurs, plus de 80 % pensent que la tarification d'une mise à l'eau pousse les usagers à rechercher des sites d'accès gratuits ou moins dispendieux quitte à accroître la distance à parcourir. Ce phénomène crée un fort achalandage au sein des accès gratuits restants. Cette situation mènerait toutefois à une augmentation des conflits entre les usages, mais aussi avec le voisinage. De plus, 40 % pensent que la tarification a pour conséquence la diminution de la fréquentation des plans d'eau par les usagers ou l'utilisation de sites qui ne sont pas aménagés pour effectuer la mise à l'eau. Par contre, pour 30 % des répondants, les usagers acceptent de payer la tarification demandée. De plus, le stationnement est régulièrement mentionné comme une problématique importante. Que ce soit au niveau des places disponibles, de la distance, du tarif ou des conflits occasionnés avec le voisinage.

Les utilisateurs indiquent que la période d'ouverture du site de mise à l'eau peut également poser des contraintes pour certains usages. Par exemple, la chasse aux migrateurs nécessite souvent un accès aux plans d'eau, mais dépasse la période d'ouverture des mises à l'eau. Les accès devraient donc être utilisables jusqu'aux glaces et non jusqu'à la fin octobre.

Du côté des gestionnaires, plus de 75 % estiment que la tarification imposée limite significativement l'usage de l'accès public par les non-résidents et près de 50 % pensent que les effets de la tarification imposée sont perçus positivement par la population de la municipalité. Pour 60 % des répondants, la tarification imposée ne représente pas un apport monétaire significatif par rapport aux frais d'exploitation de l'accès public. Des gestionnaires soulignent que la mise en place d'une tarification a permis d'améliorer l'expérience des usagers et de limiter les conflits d'usages et de stationnement.

Les frais que doivent assumer les municipalités pour l'exploitation des rampes de mise à l'eau publiques peuvent varier grandement d'un site à l'autre. Aucun suivi d'ensemble systématique n'est fait actuellement. Les postes budgétaires suivants sont toutefois réguliers pour l'ensemble des sites :

- Frais annuels pour le matériel et l'entretien ;
- Frais liés aux travaux majeurs d'entretiens (amortis sur plusieurs années) ;
- Salaires des préposés ;
- Salaires des responsables de l'entretien ;
- Frais d'impression des permis ;
- Frais liés à l'affichage.

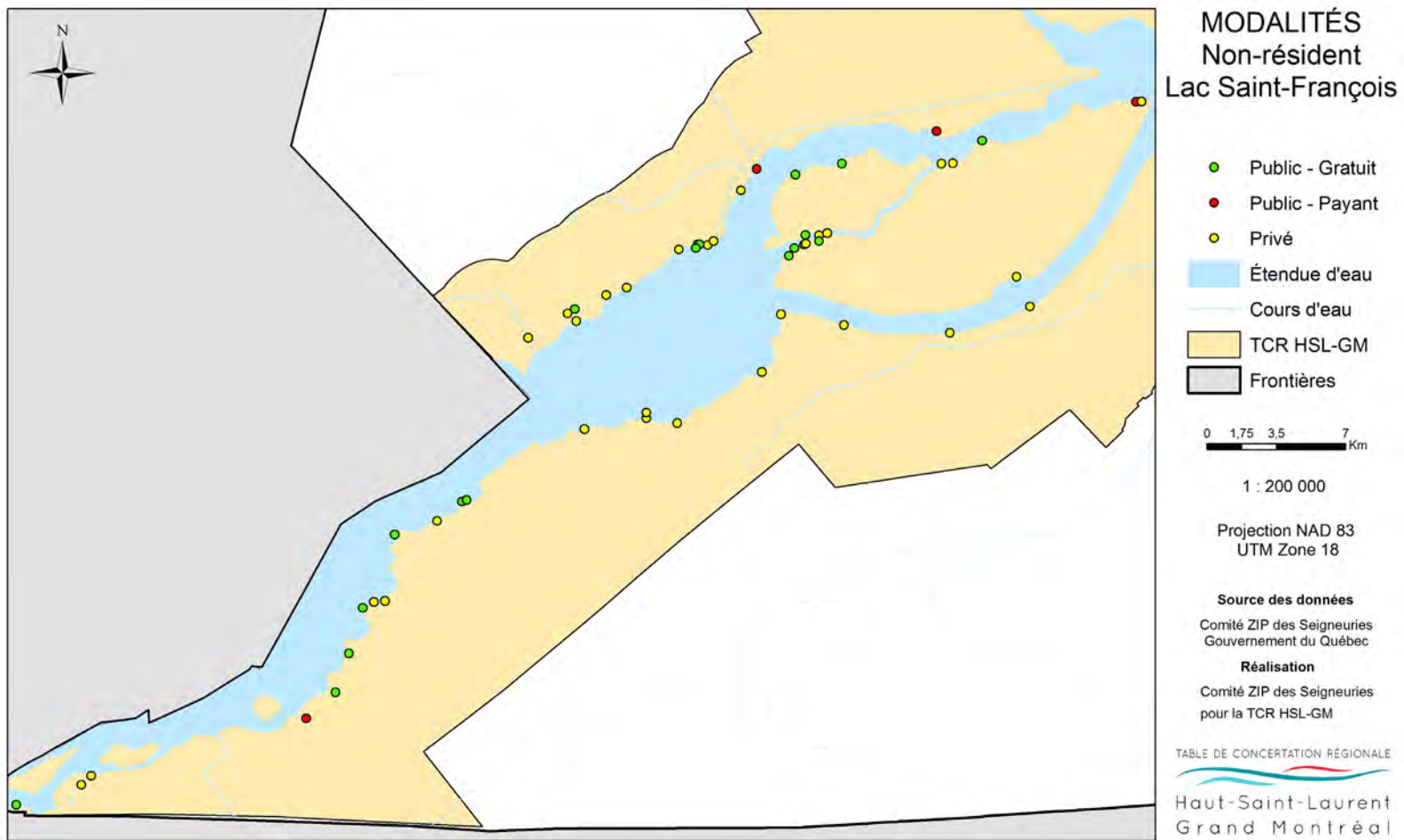


Figure 3 — Modalités des accès à l'eau des non-résidents avec une embarcation motorisée dans le lac Saint-François

Au niveau des revenus, la tarification journalière et annuelle représente la seule source de revenu dédié. Le reste des coûts est défrayé à même le budget municipal.

Dans le cadre de ce portrait, nous avons obtenu des données de la part de trois municipalités afin de présenter des exemples de budgets d'exploitation de rampes de mise à l'eau (Tableau 4).

Tableau 4 — Exemples de budgets d'exploitation de rampes publiques de mise à l'eau (Ville de Repentigny, Arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, Comm. pers., 2017)

Repentigny			
Revenus (\$)		Dépenses (\$)	
Permis saisonnier — résident	15 919,05	Salaires	19 091,96
Permis saisonnier — résident (lundi au jeudi)	626,16	Coûts de production des permis	250,00
Permis journalier — résident	7 099,20	Coût annuel de réparation de la rampe + fourniture signalisation et affiches	1 500,00
Permis saisonnier — non-résident	1 304,64	Entretien de la rampe et du stationnement (salubrité, balayage, entretien) (60 heures par saison) main-d'œuvre et machinerie	5 175,00
Permis saisonnier lundi au jeudi — non-résident	1 774,12	Installation annuelle des quais sans la passerelle	8 000,00
TOTAL	26 723,17	TOTAL	34 016,96
Pointe-aux-Trembles			
Revenus (\$)		Dépenses (\$)	
Permis journalier — résident (720)	7 200	Salaires (agent de sécurité + Service de surveillance)	22 215,36
Permis saisonnier — Non-résident (3)	1 500	Coûts de production des permis	19 448,93
		Coût annuel de réparation de la rampe + fourniture signalisation et affiches + caméras de surveillance	2 438,53
		Bail + horodateur + guérite	6 573,06
		Installation annuelle des quais sans la passerelle	32 782,35
TOTAL	8 700	TOTAL	83 458,23

1.2.3 - Les plages et les sites permettant la pratique de la baignade

Sur le territoire, 72 plages ont été recensées dont 5 dans le lac Saint-François, 19 dans le lac Saint-Louis, 8 dans le lac des Deux-Montagnes, 17 dans la rivière des Prairies, 5 dans la rivière des Mille-Îles, 15 dans le fleuve Saint-Laurent au sud de Montréal et 3 dans le corridor fluvial. Ces 72 plages ne sont bien entendu pas toutes considérées comme zone de baignade officielle faisant l'objet

d'une surveillance, d'un aménagement, d'un entretien et d'une évaluation de la qualité de l'eau. Seulement 11 d'entre elles sont reconnues comme des sites de baignades officiels (Tableau 5). La répartition de ces plages n'est pas uniforme dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal. Aucune ne se retrouve dans la rivière des Prairies, la rivière des Mille-Îles ou le corridor fluvial. La figure 4 présente ces différents accès et leur localisation.

Tableau 5 — Liste des sites de baignade officiels et lien avec le programme Environnement-Plage (MDDELCC, 2017)

Municipalité	Plage(s)	Inscrite au programme Environnement-Plage du MDDELCC
Longueuil	Plage municipale de Longueuil	X
Montréal	Plage du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard	X
Montréal	Plage du parc Jean-Drapeau	X
Montréal	Plage du parc-nature du Cap-Saint-Jacques #1 et #2	X
Oka	Plage du parc d'Oka secteur Est et Ouest	X
Pointe-Calumet	Plage de Pointe-Calumet	X
Saint-Anicet	Plage du parc Baie du village	X
Saint-Zotique	Plage municipale de Saint-Zotique	X
Sainte-Catherine	Récré-o-parc Sainte-Catherine	
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Plage de la Sablière	X
Salaberry-de-Valleyfield	Plage du parc des îles de St-Timothée	X

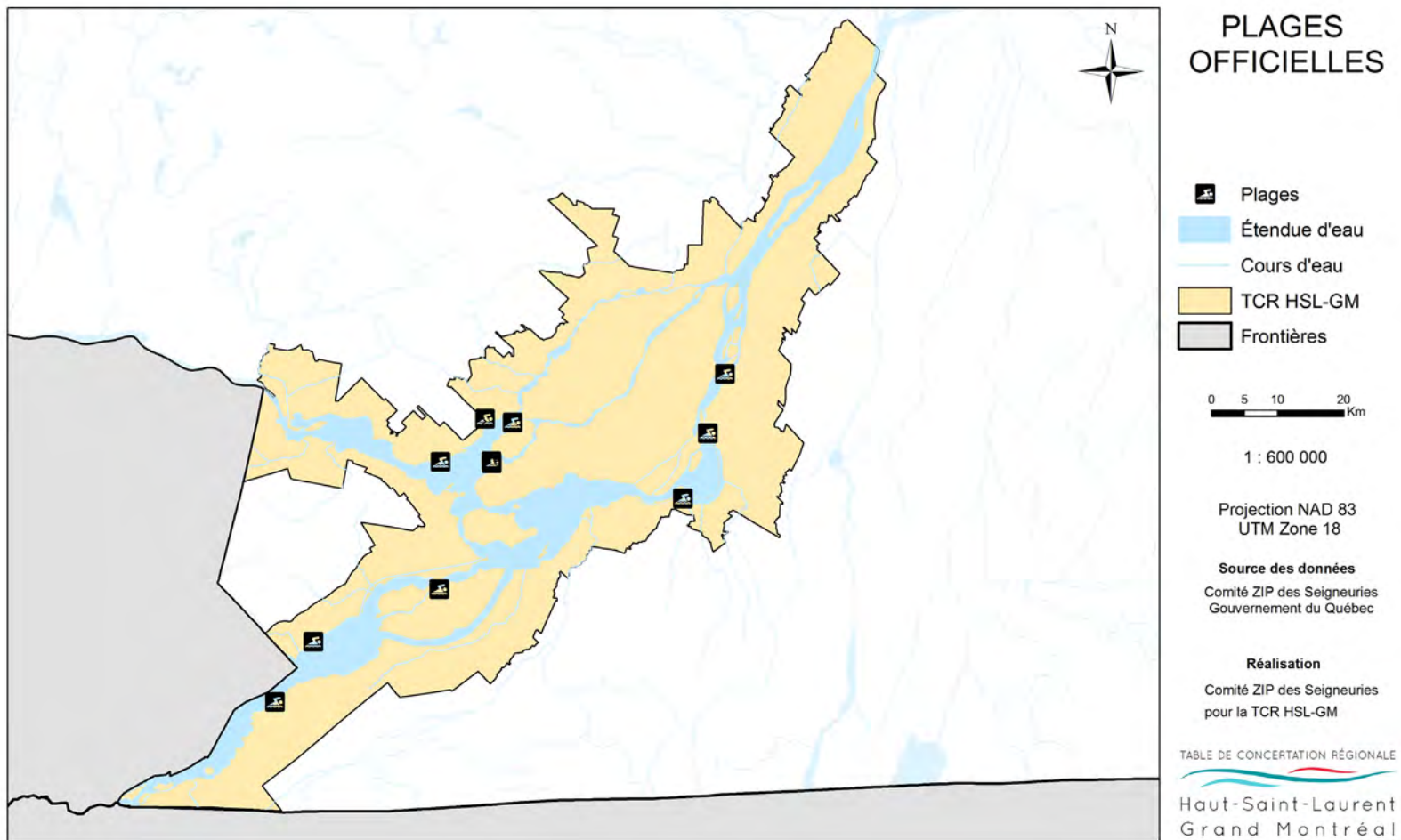


Figure 4 — Localisation des plages sur le territoire de TCR HSLGM

1.2.4 - Les parcs en rives

Les plans d'eau de la région font partie du cadre de vie de plusieurs quartiers. De même, un nombre important de citoyens recherchent des accès aux rives afin de pouvoir pratiquer certaines activités ou encore, simplement intégrer l'eau à leur vie quotidienne. Plusieurs accès en rive permettent aux usagers d'avoir une ouverture sur les plans d'eau. Le territoire de la TCR compte 335 parcs en rive, 18 belvédères et 3 haltes routières (

Figure 5, Figure 6, Figure 7, Figure 8, Figure 9). Notons également la présence de 3 hydrobases qui permet l'usage des plans d'eau par les hydravions.

La répartition des parcs dans l'espace est toutefois inégale. Le Tableau 6 montre le nombre de parcs par kilomètre linéaire de rive par région administrative. Il faut cependant considérer ces informations en tenant compte des nuances suivantes. D'abord, la taille des parcs n'est pas prise en compte. Ainsi, le parc de la Commune de Varennes faisant 40 ha et le parc Médéric-Archambault de l'arrondissement Pointe-aux-Trembles faisant 0,28 ha sont tous deux considérés comme un seul site. Ensuite, la densité de l'occupation du territoire étant intimement liée à la densité de la démographie, on constate que les secteurs centraux de la zone fortement peuplée comptent un nombre important de parcs par kilomètre et que les noyaux de démographie en périphérie comptent également sur la présence d'accès en rive. Or, de longs secteurs peu résidentiels – souvent agricoles – sont à comptabiliser dans les régions amont et aval. Enfin, il ne faut pas perdre de vue qu'à l'intérieur même de certaines régions, il existe des disparités importantes dans la distribution des parcs en rives. Par exemple, on constate sur l'île de Montréal l'absence d'accès en rive dans les secteurs correspondant à la présence des installations portuaires du Port de Montréal.

Tableau 6 — Nombre de parcs par km linéaire de rive dans la zone Haut-Saint-Laurent - Grand Montréal

Région	Nombre de parcs par km linéaire de rive
Lanaudière	0,11
Laurentides	0,13
Laval	0,18
Montérégie	0,11
Montréal	0,66

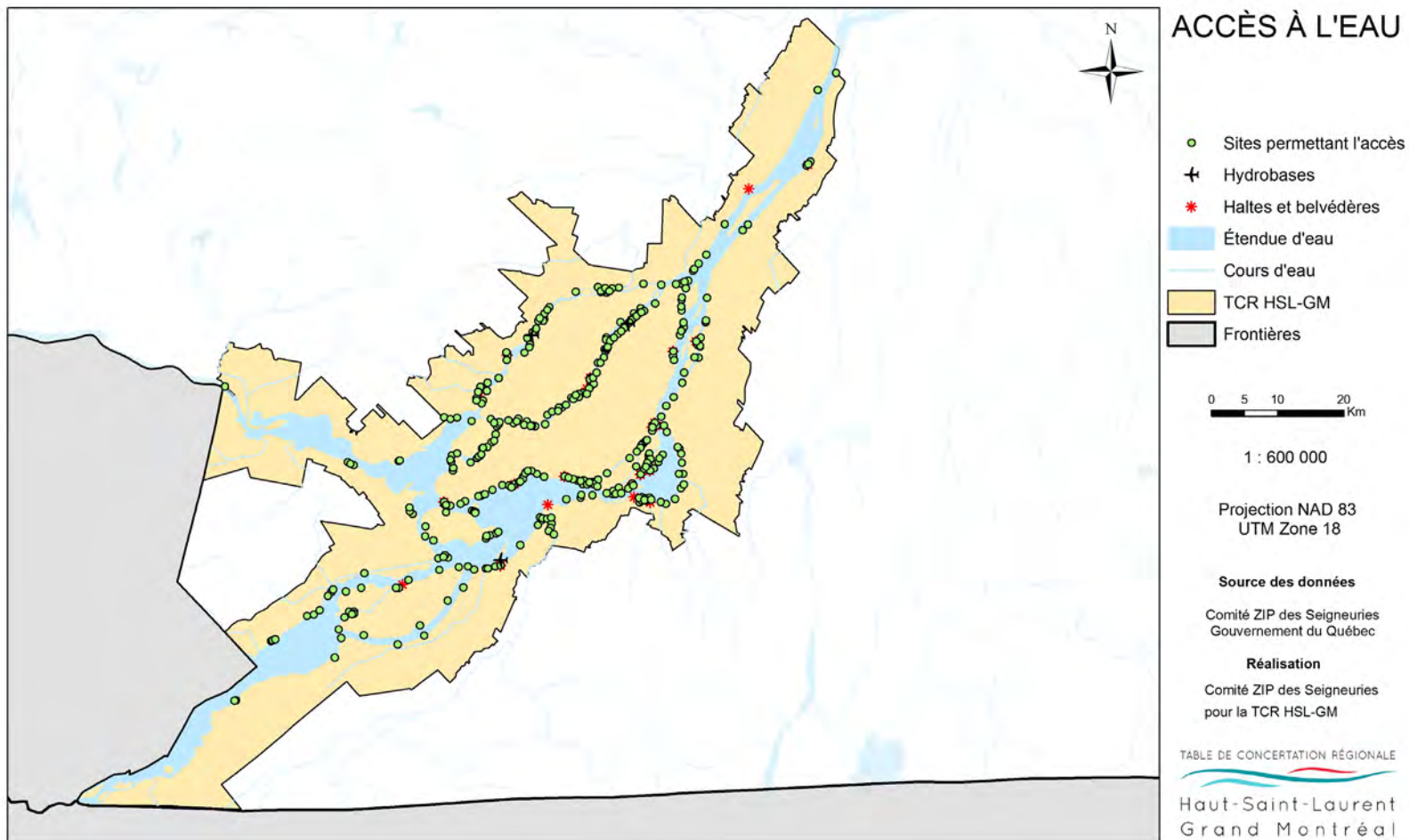


Figure 5 — Accès aux rives dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal

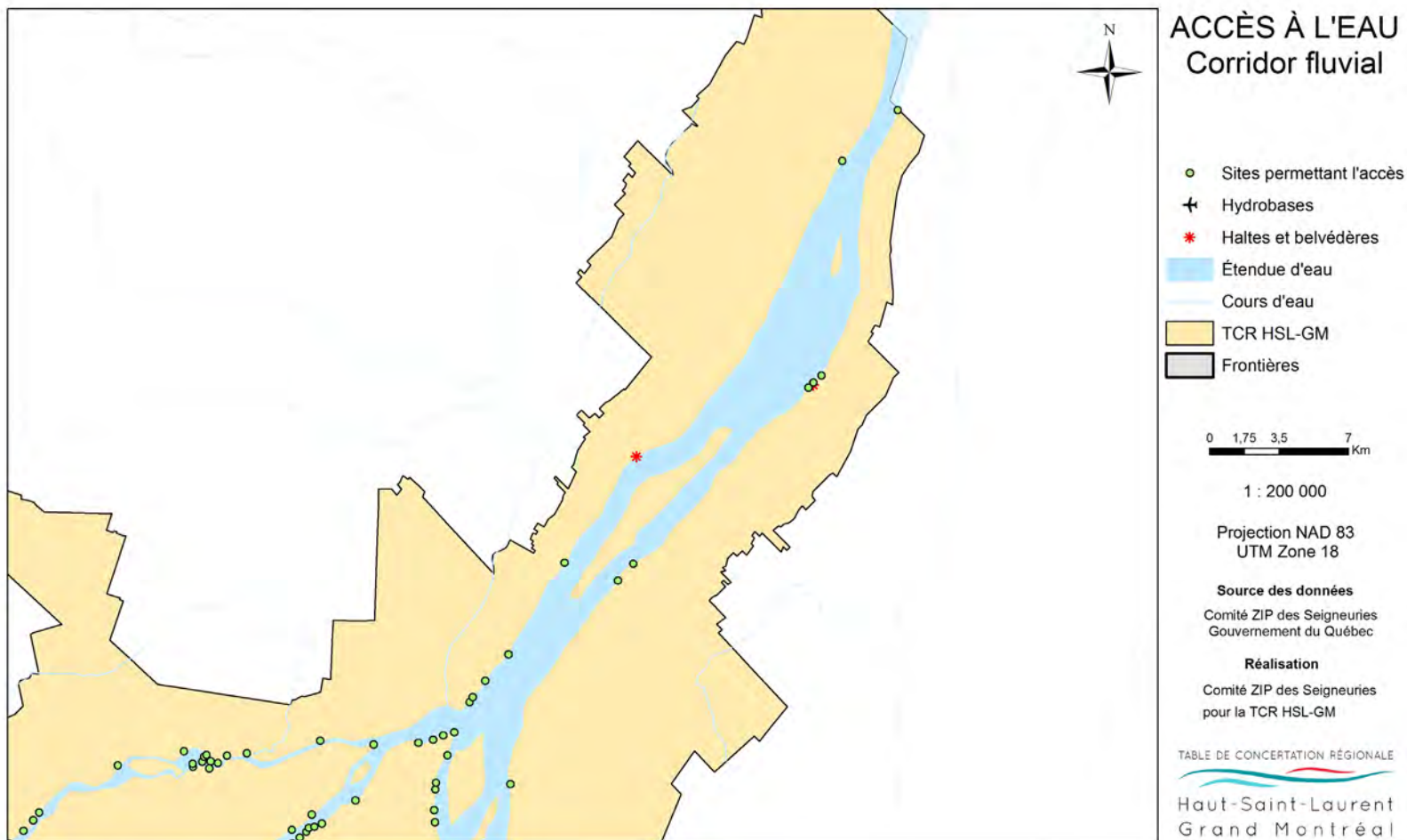


Figure 6 — Accès aux rives dans le corridor fluvial

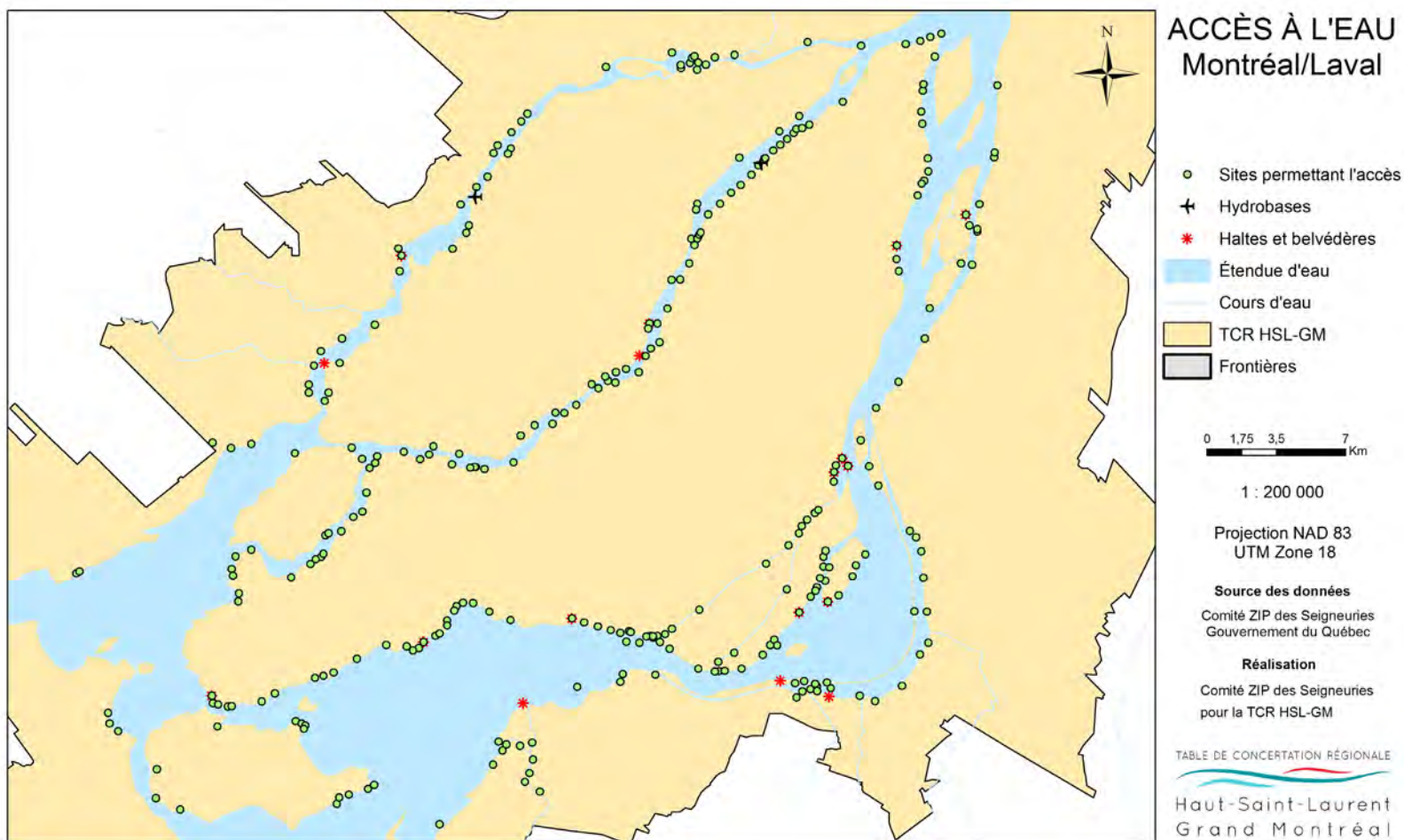


Figure 7 — Accès aux rives pour les rivières des Prairies et des Mille-Îles et le fleuve Saint-L-aurent au sud de Montréal

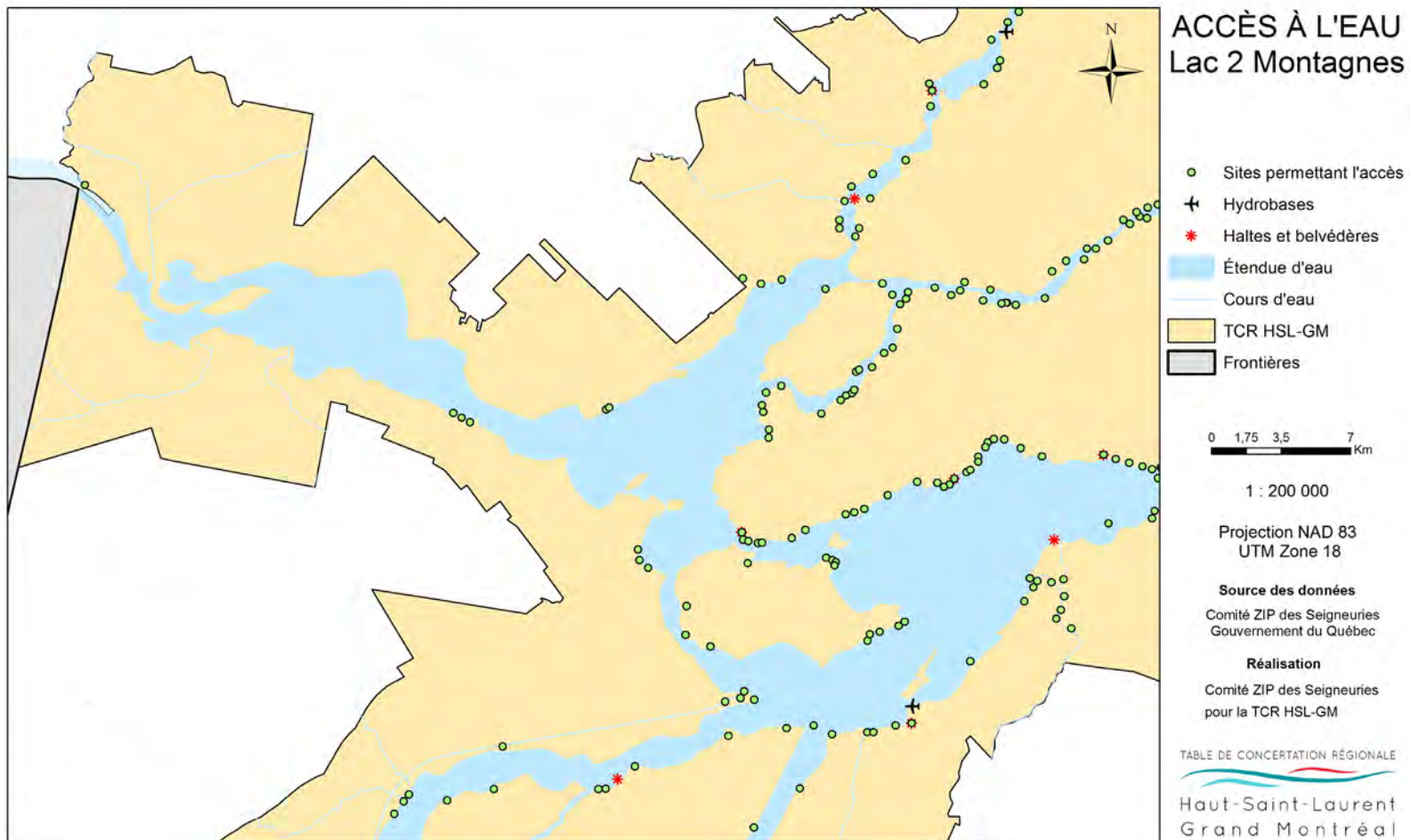


Figure 8 — Accès aux rives pour le lac des Deux Montagnes et le lac Saint-Louis

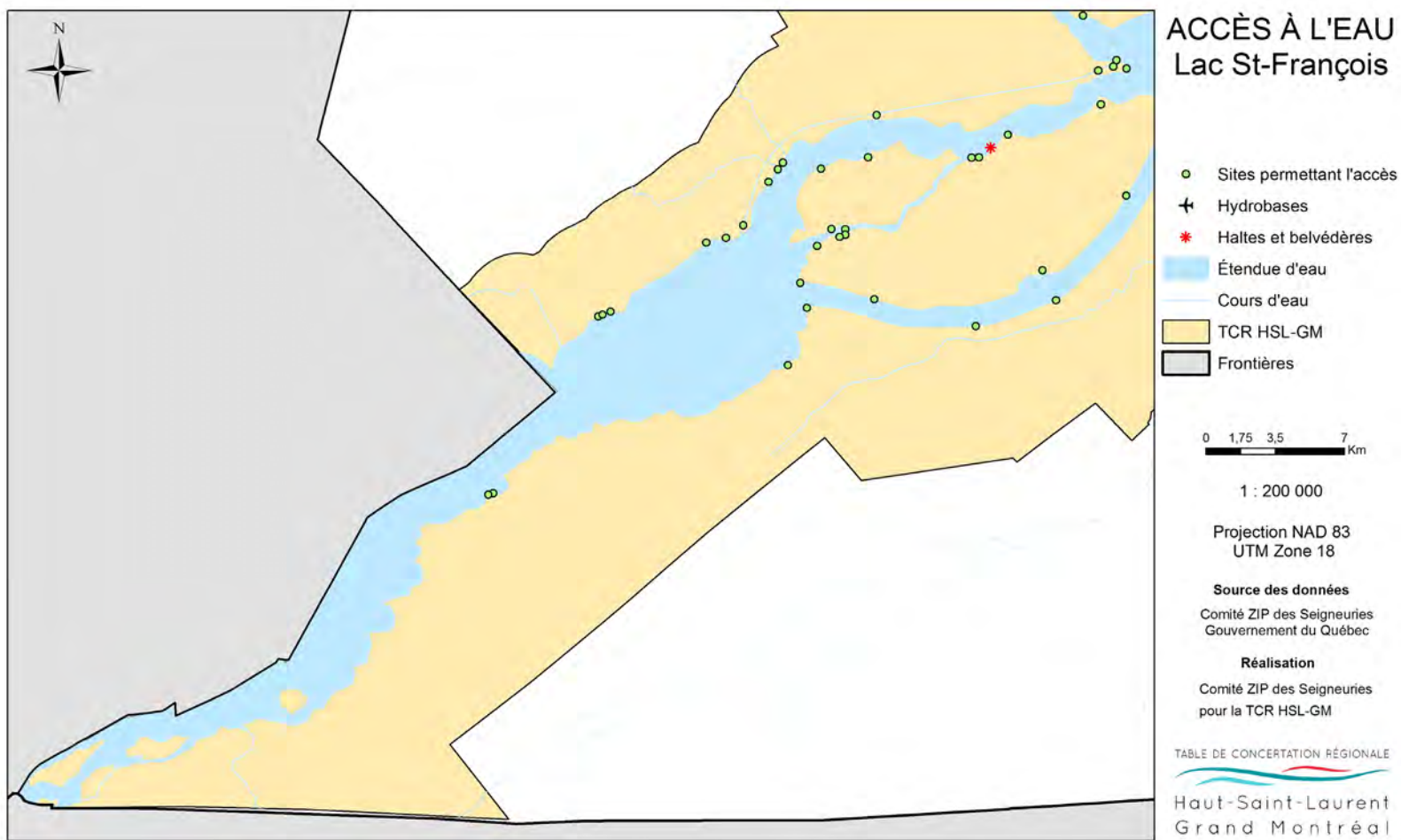


Figure 9 — Accès aux rives pour le lac Saint-François

1.2.5 - L'accès limité à la Recreation Bay chez la communauté de Kahnawake

Les trois communautés mohawks de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal sont toutes riveraines des plans d'eau de la zone. Elles disposent toutes de sites permettant l'accès aux rives et aux cours d'eau : Adams Marina (Akwasasne), Kahnawake Marina (Kahnawake), Parc de l'île Tekakwitha (Kahnawake), rampe de mise à l'eau (Kanesatake), Camping (Kanesatake). La communauté d'Akwasasne chevauchant le Canada et les États-Unis, ses membres peuvent utiliser des infrastructures américaines pour avoir accès à l'eau.

Parmi les enjeux d'accès touchant les communautés mohawks, celui de la présence de la Voie maritime du Saint-Laurent et des impacts que sa construction a eus sur la communauté de Kahnawake est notable. Le documentaire *Kahnawà :ke Revisited: The St Lawrence Seaway* expose les conséquences perçues par la communauté⁵.

Tel que rapporté par le documentaire *Kahnawà :ke Revisited: The St Lawrence Seaway*, la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent a eu comme conséquence de transformer radicalement la rive jouxtant la communauté en plus de permettre le passage des navires à quelques mètres à peine de celle-ci : « The St. Lawrence Seaway severed our physical access to the river and caused damage to our cultural connection to the waters and the foods that sustained us for generations. We were cut off from our gathering places and lost access to our fishing spots » (Kahnawake, Comm. Pers., 2016). Le cœur du village s'est retrouvé bordé par la Voie maritime alors que les îles à l'ouest ont été réunies par les matériaux d'excavation résultant des travaux (Figure 10).

⁵ Le documentaire peut être visionné en ligne : <http://www.kahnawake.com/community/revisited.asp>



Figure 10 — Vue aérienne de Kahnawake avant et après la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent (Source : Kahnawake, Comm. pers. 2016)

L'état de la Recreation Bay – créée par les matériaux de remblais – est un sujet important de préoccupations. Comme décrit dans le reportage de Radio Canada, *Les Mohawks de Kahnawake et la reconquête (écologique) de leur territoire* | *Radio-Canada.ca*, la réduction de la circulation de l'eau dans la baie a créé plusieurs problèmes : « after a few short decades, changes started to become apparent. Fish habitat started deteriorating, the water levels were lower, the bay was filling with sediment, and aquatic plants proliferated to the extent that paddling became impossible during most of the summer months » (Kahnawake, Comm. Pers. 2016).

La communauté de Kahnawake a depuis la construction de la Voie maritime poursuivi ses efforts afin de conserver un lien étroit avec *the river*. Si « [the] children never knew Kahnawà:ke as it was before the seaway, [...] the important teachings they receive about our culture and traditions will build new relationships to the river that our ancestors fished and skillfully navigated » (Kahnawake, Comm. Pers. 2016).

La situation de la Recreation Bay a toutefois atteint des limites empêchant significativement son accès pour les membres de la communauté. Celle-ci a d'ailleurs entrepris un vaste programme de restauration de la baie. Amorcé en 2008, celui-ci a d'abord permis la réalisation d'études sur l'état de la baie, des rives, des habitats fauniques et des populations de poissons. Depuis 2015, des propositions de solutions pour un projet de restauration sont avancées :

- Retirer les matériaux de dragage du fond de la baie ;
- Récolter régulièrement les plantes aquatiques ;
- Augmenter les débits dans la baie en modifiant les opérations des écluses de Saint-Catherine.

Le Kahnawake Environmental Protection Office (KEPO), responsable du projet, travaille actuellement au design final du projet afin d'y intégrer d'autres enjeux :

- Naturaliser les rives de l'île Tekakwitha ;
- Améliorer la nature des sols de l'île et créer des habitats favorables à la présence de pollinisateurs ;
- Améliorer les deux zones humides qui existent de chaque côté de la baie, y compris Turtle Bay.

Globalement, ces efforts devraient permettre de favoriser la pratique de plusieurs activités : pêche, cueillette de plantes médicinales, plaisance, canotage récréatif et compétitif, chasse, patinage et réalisation de Pow Wow.

1.3 - Les usages récréatifs et touristiques

La zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal vit la cohabitation d’une très grande variété d’activités récréotouristiques et d’usagers. Cette section décrit les divers usages recensés sur le territoire, les besoins particuliers qui les caractérisent et, lorsque des informations permettent de le faire, un état de leur pratique dans la zone.

Principaux faits saillants

- ▶ Une grande variété d’activités se pratique sur le territoire de la TCR.
- ▶ Il est possible de trouver beaucoup de données pour la description des usages récréotouristiques recensés sur le territoire.
- ▶ Certaines activités pratiquées sur le territoire sont très peu documentées, telles que la pêche urbaine ou les hydroglisseurs.
- ▶ Très peu de données sur les statistiques de pratiques et pour les retombées économiques associées aux usages sur le territoire de la TCR sont disponibles.
- ▶ Des secteurs de pratiques sont bien définis pour certaines activités, telles que le surf de rivière.

LINFO : COMMENTAIRE SUR L’INFORMATION UTILISÉE			
Description de l’information utilisée	Temporalité des données	Mise à jour	Mise à jour du PGIR
Statistiques et retombées économiques	Annuelle	2017	Annuelle
Questionnaire exploratoire	Ponctuelle	2016	Non déterminée
Ouvrage de description d’usages récréotouristiques possibles sur le territoire de la TCR	n/a	2017	Lors de changements ou d’ajouts d’usages
Présence des usages sur le territoire	Annuelle	2017	Annuelle

1.3.1 - Le transport de personnes : croisières et navettes fluviales

Le transport de personnes sur le fleuve se fait par des croisières internationales (provenant principalement des États-Unis), des croisières domestiques (Montréal-Îles de la Madeleine) et fluviales (navigation sur le fleuve et jusqu’à la région des Grands Lacs).

Le Port de Montréal est le second port le plus important pour les croisières internationales sur le fleuve. De mai à fin octobre, le port accueille près de 72 escales, représentant en haute saison près de 4 navires par semaine. Au total, 90 000 passagers sont attendus en plus des 20 000 membres d’équipages (Port de Montréal, Comm. pers., 2017).

À titre d’exemple, les croisières internationales sont prévues au nombre de 50 pour 2017⁶. La variabilité du nombre de passagers par navire est importante (entre 100 à 2500) suivant les compagnies et les destinations. La destination finale des croisières se trouve principalement aux

⁶ Un tableau détaillé des croisières peut être consulté en Annexe 1

États-Unis (90 %), en Europe (9 %) et à Cuba (1 %). Au niveau intérieur, notons les croisières domestiques en direction des îles de la Madeleine sont prévues au nombre de 16 avec une capacité fixe de 450 passagers. Seulement deux croisières en direction des Grands Lacs (Toronto) vont faire escale à Montréal avec des capacités de 210 passagers en moyenne.

Enfin, plusieurs compagnies opèrent des croisières et des navettes fluviales sur le Saint-Laurent et proposent différents services⁷.

Au niveau des navettes fluviales, on retrouve certains axes pour lesquels les services reviennent de manière récurrente depuis quelques années :

- L'axe Vieux-Port de Montréal — parc Jean-Drapeau – Port de Plaisance de Longueuil (service assuré par AML) ;
- L'axe Varennes – Pointe-aux-Trembles - Repentigny (service assuré par NAVARK) ;
- L'axe Valleyfield – Les Coteaux (service assuré par NAVARK) ;
- L'axe Longueuil — Parc de l'île Charron (service assuré par NAVARK) ;
- L'axe Montréal (Promenade du parc Bellerive) — Parc de l'île Charron (service assuré par NAVARK) ;
- L'axe Boucherville — Île Grosbois (Parc national des Îles-de-Boucherville) (service assuré par NAVARK) ;
- L'axe Notre-Dame-de-l'Île-Perrot — Beauharnois (service assuré par NAVARK) ;
- L'axe Lachine — Châteauguay (service assuré par NAVARK).

À ces navettes fluviales doit être ajoutée la traverse Oka-Hudson sur le lac des Deux Montagnes qui relie les deux côtés du lac durant la période d'eau libre⁸.

1.3.2 - La chasse

La zone du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal fait partie de la zone 8 de chasse du Québec et du district F pour l'application du Règlement de chasse aux oiseaux migrateurs⁹. Dans la zone, seule la chasse avec engins de jet ou armes à chargement par la bouche est permise.

Chasse aux oiseaux migrateurs et à la sauvagine

La chasse aux oiseaux migrateurs est la plus populaire près du fleuve Saint-Laurent. Il n'existe toutefois pas de statistiques disponibles sur le nombre d'oiseaux chassés, car il n'est pas obligatoire d'enregistrer la sauvagine tuée (Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval, Comm. pers., 2017).

La saison commence à la fin septembre et prend fin début janvier pour la majorité des espèces à l'exception des tourterelles et de bécasses dont la chasse se termine fin décembre. Les limites de prises par jour peuvent aller de 4 à 20 en fonction de l'espèce¹⁰. Il existe également des chasses printanières telles que la chasse à l'oie blanche et au dindon sauvage.

⁷ La liste complète des prévisions des croisières et navettes fluviales régionales est disponible en Annexe 2

⁸ Notons que l'hiver, un pont de glace est mis en place entre Pointe-Fortune et Saint-André-d'Argenteuil lorsque la glace est suffisamment épaisse.

⁹ Les cartes des zones de chasse sont disponibles en Annexe 3.

¹⁰ Un tableau détaillé des limites de prises par espèce peut être consulté en Annexe 4.

Sur le territoire de la TCR, plusieurs lieux de chasse sont répertoriés : berges du lac Saint-François entre Dundee et Saint-Anicet, pourtour des Îles-de-la-Paix, pourtour de l'île Saint-Bernard et de l'île Perrot, bassin de La Prairie, pointe de Marigot de Longueuil, pourtour des îles de Contrecœur, pourtour du sanctuaire d'oiseaux de l'île Carillon (Cleary et *al.*, 1992 ; Bureau local de Salaberry-de-Valleyfield du MFFP, Comm. pers., 2017 ; Bureau local de Joliette du MFFP, Comm. pers., 2017).

En vertu de la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, il incombe à Environnement et Changement climatique Canada d'élaborer et de mettre en place des politiques et des règlements pour garantir la protection des oiseaux migrateurs, de leurs œufs et de leurs nids.

Entre autres, Environnement et Changement climatique Canada est responsable de la mise en œuvre de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs de 1994 (LCOM), laquelle voit à la protection des oiseaux migrateurs par l'intermédiaire du Règlement sur les oiseaux migrateurs (ROM) et du Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs (RROM). Il existe cinq refuges d'oiseaux migratoires sur le territoire du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (voir le tableau 7).

Chasse aux mammifères et aux autres gibiers

La Figure 11 présente les statistiques pour les gibiers chassés en 2016 dans la zone 8¹¹. Ces statistiques s'appliquent donc à un territoire plus grand que celui de la TCR. Les prises d'ours noirs et d'orignaux pourraient sans doute être attribuables aux efforts de chasse effectués dans le nord ou le sud de la zone 8, à l'extérieur de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal.

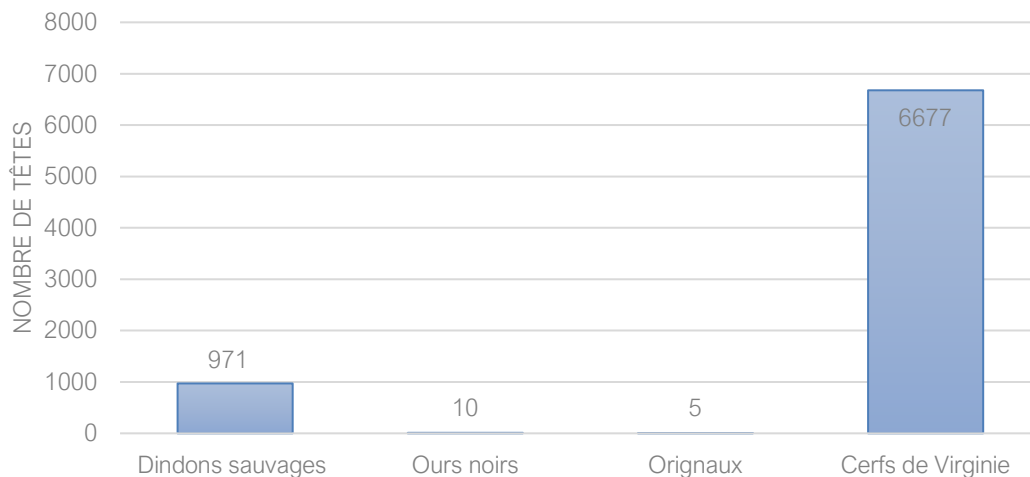


Figure 11 — Statistique de chasse pour le gibier enregistré de 2016 dans la zone 8 (femelles adultes, jeunes et mâles adultes confondus et toutes armes confondus ; MFFP, 2016d)

Dans les limites de la région métropolitaine de Montréal, le cerf de Virginie est le plus abondant. La présence de glace sur le fleuve lui permet par ailleurs d'atteindre des secteurs en marge de zones

¹¹ Les tableaux des types d'espèces chassées, types d'armes, limites de prises et périodes de chasse pour la zone de chasse 8 et pour le district F peuvent être consultés en Annexe 5.

très peuplées (ex. : Parcs nature de Montréal) et les îles du Saint-Laurent. L'espèce exploite par ailleurs les terres agricoles pour se déplacer sur l'ensemble de la périphérie du territoire de la TCR. La saison de chasse varie en fonction de l'arme utilisée et peut durer de fin septembre à novembre. Suivant le permis émis, un chasseur pourra récolter 1 ou 2 cerfs par saison (permis régulier, permis de cerf sans bois, permis 1^{er} abattage — double prélèvement ; UPA, 2015 ; FédéCP, Comm. pers., 2017).

Piégeage

Le territoire de la TCR comprend plusieurs unités de gestion des animaux à fourrure (UGAF) : 24-25-83-84— 85-86 (MFFP, 2016c)¹².

D'après la Société de la faune et des parcs du Québec, la majorité des piégeages sont pratiqués par des contrôleurs d'animaux déprédateurs plutôt que par des trappeurs commerciaux. Cependant, même moins important que la chasse, le piégeage est une pratique qui est en augmentation chaque année avec environ 60 nouveaux permis de piégeage (Bureau local de Joliette du MFFP, 2017, Comm. pers.; Bureau local de Salaberry-de-Valleyfield du MFFP, 2017, Comm. pers.).

Plusieurs zones de piégeage du rat musqué et du raton laveur ont été mises en évidence près du fleuve, habitat privilégié de ces rongeurs qui dépendent des milieux humides.

Restrictions

Le Tableau 7 présente les restrictions de chasse et de piégeage pour certains des milieux naturels protégés du territoire de la TCR. Il est à noter que les municipalités peuvent également avoir un règlement interdisant l'utilisation d'armes à feu ou arbalètes sur leur territoire.

Tableau 7 — Restriction de chasse et de piégeage des aires naturelles protégées du territoire de la TCR (MFFP, 2016a ; 2016c)

Aire de protection	Identification de l'aire de protection	Restriction de chasse	Restriction de piégeage
Refuges fauniques	Refuge faunique de Deux-Montagnes	Interdiction (MFFP, 2016c)	Interdiction (MFFP, 2016a)
	Refuge faunique Marguerite-D'Youville	Interdiction du 1 ^{er} avril au 31 juillet (MFFP, 2016a)	Interdiction du 1 ^{er} avril au 31 juillet (MFFP, 2016c)
	Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles	Interdiction (MFFP, 2016a)	Aucune (MFFP, 2016c)
Refuges d'oiseaux migrants	De Senneville, des Îles-de-la-Paix, de l'Île-de-la-Couvée, l'île aux Hérons, Carillon	La chasse et la possession d'engins de chasse y sont permises à certaines conditions (MFFP, 2016a)	Généralement interdit (MFFP, 2016c)

¹² La carte des unités de gestion des animaux à fourrure est disponible en Annexe 6

Aire de protection	Identification de l'aire de protection	Restriction de chasse	Restriction de piégeage
Réserves nationales de faune	Du Lac-Saint-François, des îles-de-Contrecoeur et des Îles-de-la-Paix	La chasse et la possession d'engins de chasse y sont permises à certaines conditions (MFFP, 2016a)	Généralement interdit (MFFP, 2016c)
Réserves écologiques	Des Tourbières de Lanoraie, des Îles-Avelle-Wight-et-Hiam, du Micocoulier, et de l'île Garth	Interdiction	Interdiction
Canal de Beauharnois			Interdiction du 19 septembre au 26 décembre (MFFP, 2016a)
Parcs nationaux	Des Îles-de-Boucherville, du Mont-Saint-Bruno, d'Oka	Interdiction de chasser en général (MFFP, 2016a)	
Montagne de Rigaud		Interdiction (MFFP, 2016a)	

La chasse et le piégeage sont toujours interdits dans les réserves naturelles, les milieux naturels de conservation volontaire, les habitats fauniques, les parcs-natures, les habitats d'une espèce floristique menacée ou vulnérable et dans les milieux de conservation naturelle.

Retombées économiques

Les statistiques disponibles permettent difficilement d'apprécier l'effort de chasse sur le territoire de la TCR. Celles-ci sont comptabilisées sur la base de l'émission des permis de chasse qui s'effectue en fonction de l'adresse civique du chasseur et non pas du lieu de chasse (Sanscartier *et al.*, 2014 ; MDDEFP, 2013). Les chiffres officiels concernent la province dans sa globalité (plus de 550 000 permis pour toutes les espèces confondues en 2012). La Montérégie est la région de la TCR qui compte le plus grand nombre de jours-chasse en 2012, suivi des Laurentides et de Lanaudière. Or, la chasse peut être pratiquée par des gens de ces régions, mais en dehors des limites de celles-ci.

Le nombre de piégeurs connu est aussi donné pour le Québec, mais leur répartition est faible pour la Montérégie, les Laurentides et Lanaudière. Les données recueillies sur la quantité de fourrures vendues par région ne permettent pas de connaître précisément la réalité du commerce pour le territoire de la TCR. De plus, il est difficile d'être sûr de la traçabilité des fourrures. Il peut tout de même être noté que le piégeage du rat musqué et du castor se pratique principalement en Montérégie et dans Lanaudière. Parmi les 210 000 captures de rat musqué recensées, 75 % des prises ont été faites en Montérégie, ce qui lui confère la première position en termes d'abondance pour cette espèce¹³.

1.3.3 - La pêche

La zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal se situe entièrement au sein de la zone de pêche No 8¹⁴.

¹³ Un tableau en Annexe 7 présente la quantité de fourrure vendue par espèce et par région.

¹⁴ La carte générale des zones de pêches du Québec peut être consultée en Annexe 8.

Les poissons les plus recherchés par les pêcheurs de Montréal, de Laval et de la Montérégie sont, par ordre de préférence : les dorées jaune et noir, le grand brochet, la perchaude, l'omble de fontaine et les achigans à petite et à grande bouche (Société de la faune et des parcs du Québec, 2003)¹⁵.

La pêche se pratique partout sur le territoire. La présence de pêcheurs utilisant des embarcations est repérée sur tous les plans d'eau. On remarque également une forte pratique de la pêche à gué. La pêche en rive est en effet depuis longtemps documentée officiellement dans plusieurs zones avec des aménagements prévus pour les pêcheurs : le lac Saint-Louis (4 sites), le lac des Deux-Montagnes (4), le canal de la Rive-Sud, le bassin de La Prairie (18 sites), la rivière des Mille îles (10 sites), la rivière des Prairies (8 sites) et la rivière de Châteauguay (7 sites ; Cleary et al., 1992 ; Société de la faune et des parcs du Québec, 2003). La Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs du Québec recense par ailleurs sur une carte interactive les sites de pêches que lui soumettent ses membres (<http://carte.allonspecher.com>). Au printemps 2017, 119 sites de pêches y étaient répertoriés (Tableau 8).

Tableau 8 — Sites de pêches répertoriés par la Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs (FédéCP, 2017)

Secteurs	Nombre de sites
Lac Saint-François	9
Archipel de Valleyfield	17
Lac Saint-Louis	20
Lac des Deux Montagnes	15
Rivière des Mille Îles	16
Rivière des Prairies	11
Secteur Pont Mercier / Pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine	15
Secteur fluvial en aval du Pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine	16

La pratique de la « pêche urbaine » mène par ailleurs des pêcheurs à utiliser une vaste gamme d'accès ne faisant pas nécessairement l'objet d'une identification formelle : enrochements, ponts, etc. Dans certains secteurs, l'accès direct à l'eau est difficile à trouver même dans les parcs riverains aménagés.

Sur l'île de Montréal, des sites fédéraux ont été règlementés comme le Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue où la pratique est interdite à certains endroits par manque de sécurité et dans le canal de Lachine où l'on interdit de pêcher à partir des ponceaux, en raison de la circulation des vélos et des piétons. Des parcs, comme celui des Rapides de Lachine, sont très convoités par des pêcheurs expérimentés et amateurs qui viennent avant tout chercher un environnement propice à leur détente : facile d'accès, propre et beau (Berestovoy, 2007). Pour ces utilisateurs du fleuve, la pêche n'est pas une activité de subsistance, mais davantage de détente. Le rendement n'est donc pas une indication de la pratique.

On observe toutefois que pour certains – notamment dans certaines communautés issues de l'immigration – la pêche s'inscrit comme une activité contribuant à une part importante à leur alimentation. Très peu d'informations permettent toutefois de décrire ce volet.

¹⁵ Un tableau en Annexe 9 présente l'état des restrictions de pêche pour les principales espèces présentes. Un autre précise les espèces pour lesquelles des limites de longueur restreignent la capture en Annexe 10.

Berestovoy (2007) note que la pêche urbaine connaît une certaine désorganisation. Il est très difficile de vérifier le nombre de pêcheurs, si ces derniers détiennent un permis de pêche valide et le cas échéant, le nombre de prises effectuées.

Enfin, sur le territoire de la TCR, plusieurs secteurs sont visés par des restrictions des activités de pêches sportives (Tableau 9).

Tableau 9 — Restriction de pêche pour les milieux naturels protégés de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (MFFP, 2016b)

Aire de protection	Identification	Restriction
Refuge faunique	De Deux-Montagnes, de la Marguerite D'Youville et de la Rivière-des-Mille-Îles	La pêche peut être soumise à certaines conditions d'accès et de circulation sur le territoire (MFFP, 2016b)
Réserve écologique	Des tourbières de Lanoraie, des Îles-Avelle-Wight-et-Hiam, du Micocoulier, de l'île Garth	Généralement interdite
Parc national	Des Îles-de-Boucherville, du Mont-Saint-Bruno, d'Oka	Se procurer un droit d'accès ou une autorisation de pêcher, selon le cas, et respecter les dates, heures et endroits qui y sont mentionnés (MFFP, 2016b)

Dans le cadre de ce portrait, notons enfin qu'il est difficile d'évaluer les retombées directes de cette activité pour la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal. En effet, les données disponibles sont produites par permis de pêche qui eux, sont en lien avec l'adresse civique de leur propriétaire. Ainsi, sur les près de 700 000 pêcheurs que compte le Québec, la Montérégie, Lanaudière et les Laurentides sont les régions où le plus de pêcheurs résident (Sanscartier, 2014). Toutefois, il est difficile de connaître précisément les lieux de pêche et de faire un lien avec les retombées de l'activité pour la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal.

Pêche blanche

La pêche sur glace se pratique sur tout le tronçon du Saint-Laurent lorsque l'épaisseur de glace le permet, de même que sur le lac des Deux Montagnes, la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles¹⁶. La durée de la saison de pratique varie chaque année et l'utilisation des menés morts (poissons-appâts) est autorisée entre le 20 décembre et le 31 mars selon les règlements du ministère (Association de Chasse et Pêche de Contrecoeur, 2017). La Figure 12 indique, à titre de référence, la longueur de la saison à Contrecoeur.

¹⁶ Certaines villes ont instauré des règlements concernant les cabanes à pêche sur glace sur leur territoire. Entre autres, la ville de Laval a entériné le règlement numéro L-11675 afin de protéger les rives et réduire les nuisances.

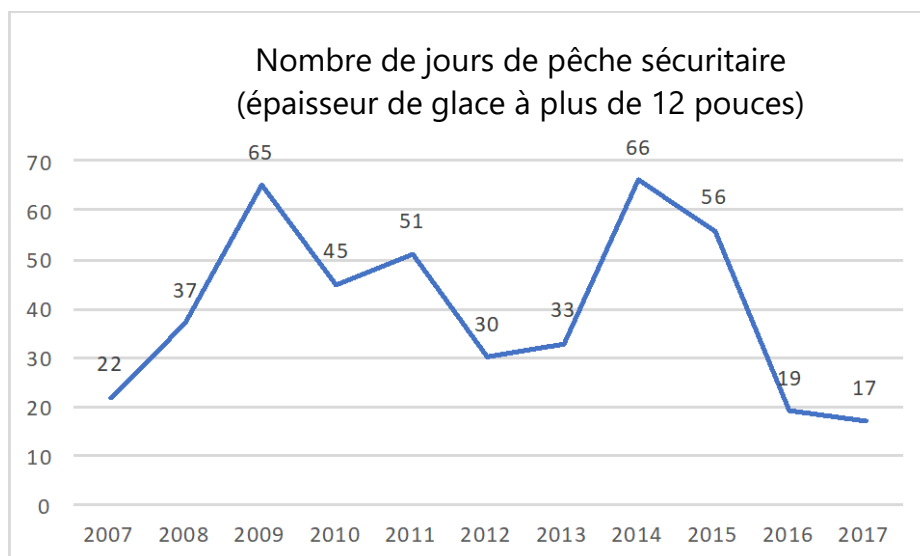


Figure 12 — Durée des saisons de pêche blanche aux cours des années (Association de Chasse et Pêche de Contrecoeur, 2017)

Certains sites sont concentrés en « village de pêche » (généralement près des accès à l'eau municipal) et la tarification est très variable. Elle change en fonction des sites de pêche blanche et diffère selon les résidents et non-résidents (Association de Chasse et Pêche de Contrecoeur, Comm. pers., 2017). Sur le territoire, on dénote la présence des villages de pêche suivants :

- Association de Chasse et Pêche de Contrecoeur (6440, Marie-Victorin, Contrecoeur) ;
- Pourvoirie centre de pêche sur glace Montréal (1063 route de Lotbinière, Vaudreuil-Dorion) ;
- Association de pêche blanche à Lavaltrie (St-Antoine Sud, Lavaltrie) ;
- Centre de Pêche Chez Robert (1460, rang Philomène, Oka) ;
- Centre de Pêche La Madeleine (370, ch. de la Grande-Ligne, Rigaud) ;
- Centre de pêche Lauzon (876, ch. de la Baie, Rigaud) ;
- Rivière des Mille îles : Berge des Baigneurs - Éco nature offre des forfaits de pêche blanche (Éco-Nature, 2017).
- Pourvoirie Aventure plein air, (680, rue Notre-Dame, St-Sulpice)

On constate également la présence de cabanes de pêcheurs sur certains autres sites :

- Aux marinas de Repentigny et de Longueuil ;
- Quelques cabanes au quai municipal de Saint-Sulpice ;
- Rivière-des-Prairies (parc de la rivière, parc du Bout-de-l'Île, parc Médéric-Archambeault) ;
- Rivière des Mille îles (Berge des Quatre-Vent et Berge des Goélands) ;
- Fleuve Saint-Laurent-près du bassin de La Prairie (parc Pierre-Payet, parc J.-Albert-Gariepy, parc Desmarchais, parc Monseigneur-J.-A.-Richard, parc du Quai de la Tortue, parc Saint-Louis).

De nombreux autres sites sont par ailleurs utilisés pour la pêche blanche de manière journalière. Les pêcheurs n'installent donc pas de cabane permanente en ces lieux. Le canal de la Voie maritime du Saint-Laurent – entre les écluses de Saint-Lambert et de Sainte-Catherine sur la rive sud – est par ailleurs fortement utilisé en raison de l'arrivée plus hâtive de la glace et de sa grande stabilité

en raison de l'absence de courant. D'autres sites du genre sont également répertoriés dans la partie ouest du Lac Saint-Louis (11 secteurs sur les rives de l'île Perrot et des îles de la Paix ; Cleary *et al.*, 1992).

Comme ailleurs au Québec, un maximum de 10 lignes est autorisé par titulaire de permis (MFFP, 2016b).

Tournois de pêche

Il existe différentes catégories de tournois de pêche sur le territoire de la TCR.

Tout d'abord, on recense de nombreux événements dédiés à la pêche à l'achigan et aux pêcheurs expérimentés organisés tout au long de l'été (Journal de Montréal, 2012) :

- [Pro-Bass Canada série Élite et série Pro 115Max : Lac Saint-François, Lac Saint-Louis ;](#)
- [EconoBass : Lac Saint-François, Lac Saint-Louis et Lac Deux-Montagnes ;](#)
- [BerkeleyB1 : Lac Saint-François \(Salaberry-de-Valleyfield\) ;](#)
- [Excellence Bass : Lac Saint-François, Lac Saint-Louis et Lac Deux-Montagnes ;](#)
- [Fishin Canada : Lac Saint-François et Lac Saint-Louis.](#)

D'autres clubs de pêche privés, comme Big Bass Québec, organisent des réunions et des tournois ouverts à tous les niveaux, le Big Bass Challenge (Big Bass Québec, 2017). Ce tournoi, qui se déroule en juin à Lavaltrie depuis 5 ans maintenant, est un événement attendu et reconnu par les pêcheurs débutants, expérimentés ou professionnels.

Muskies Canada (Muskies Canada, 2017) a organisé en 2017 de nombreux tournois à Montréal en collaboration avec l'Association des pêcheurs et chasseurs sportifs du Lac Saint-Louis à Lachine. Le tournoi visait la pêche au brochet et certains challenges étaient dédiés à la pêche au maskinongé.

Les Associations de chasse et pêche du territoire sont nombreuses à organiser des tournois de pêche en été ou en hiver :

- [Association des pêcheurs urbains de Montréal organise des journées de pêche à la Carpe \(ville de Brossard\), des tournois de pêche à l'esturgeon et des tournois de pêche sur glace à l'île Charron ;](#)
- [Association des pêcheurs de Longueuil : 13^e édition du tournoi de pêche blanche à la fin janvier](#)
- [Association chasseurs et pêcheurs les rapides du Coteau-du-Lac : organisation de tournois de pêche au brochet \(plage Saint-Zotique\), à l'achigan \(Meloche\) et pêche sur glace à Rigaud ;](#)
- [Association de chasse et pêche à Contrecoeur : tournoi de pêche d'été en juillet et deux tournois sur la glace en février.](#)

Les pourvoiries ont aussi leurs activités, le centre de pêche C.R. organise un tournoi de pêche sur glace en février (Centre de pêche C.R., 2017).

1.3.4 - Activités de plaisance

Comme pour la chasse et la pêche, il est difficile de faire un lien entre le nombre de détenteurs de permis émis pour les embarcations (en fonction de l'adresse civique du détenteur) et le nombre

d'embarcations utilisant les plans d'eau de la région. Le nombre d'embarcations immatriculées au Québec pour la région de Montréal (et les environs) en date du 1er décembre 2016 est de 4 625 bâtiments (Transport Canada, 2016).

L'usage d'embarcations de plaisance s'effectue à partir des marinas où les plaisanciers détiennent une place à quai ou par le biais des rampes de mise à l'eau publiques ou privées (l'embarcation est déplacée entre chaque utilisation). On compte sur le territoire 5 833 places à quai dans les marinas recensées. Le potentiel d'expansion de ces marinas est considéré comme faible (Bleau *et al.*, 2015).

Les mises à l'eau sur le territoire de la TCR impliquent des plaisanciers résidant à l'intérieur et à l'extérieur du territoire. Les données précises de la provenance des plaisanciers ne sont pas comptabilisées systématiquement sur tous les sites. Bleau *et al.* (2015) présentent néanmoins grâce à un sondage auprès de plaisanciers leur provenance et la mettent en lien avec le lieu de mise à l'eau (Figure 13).

Pour l'ensemble des usages du secteur de la plaisance, peu d'études des retombées économiques permettent de détailler la situation pour la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal. Les études existantes traitent du nautisme de manière générale pour le Canada ou le Québec. Dans un rapport publié en 2011, l'Association maritime du Québec faisait état de retombées économiques annuelles de 6 milliards \$ pour l'ensemble de la filière « nautisme ». Cette filière regroupe les entreprises de fabrication d'embarcations et d'équipement, de matériel de transport, les entreprises de vente de bateau et d'équipement, les clubs et les écoles, les marinas, les sites publics de mises à l'eau et les pourvoiries. En plus, on y note que toute une série d'entreprises gravite autour des lieux de pratiques : restaurants, stations-service, etc. Le rapport faisait état de 150 000 emplois directs et indirects pour l'ensemble de la filière.

L'appréciation des retombées se matérialisant dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal est difficile à faire. Toutefois, en raison de la forte concentration de population au sein de la région métropolitaine, il est réaliste de considérer qu'en plus de la pratique même des activités de plaisance sur les plans d'eau et les retombées qui en découlent, le secteur de la vente de produits associés n'est pas à négliger.

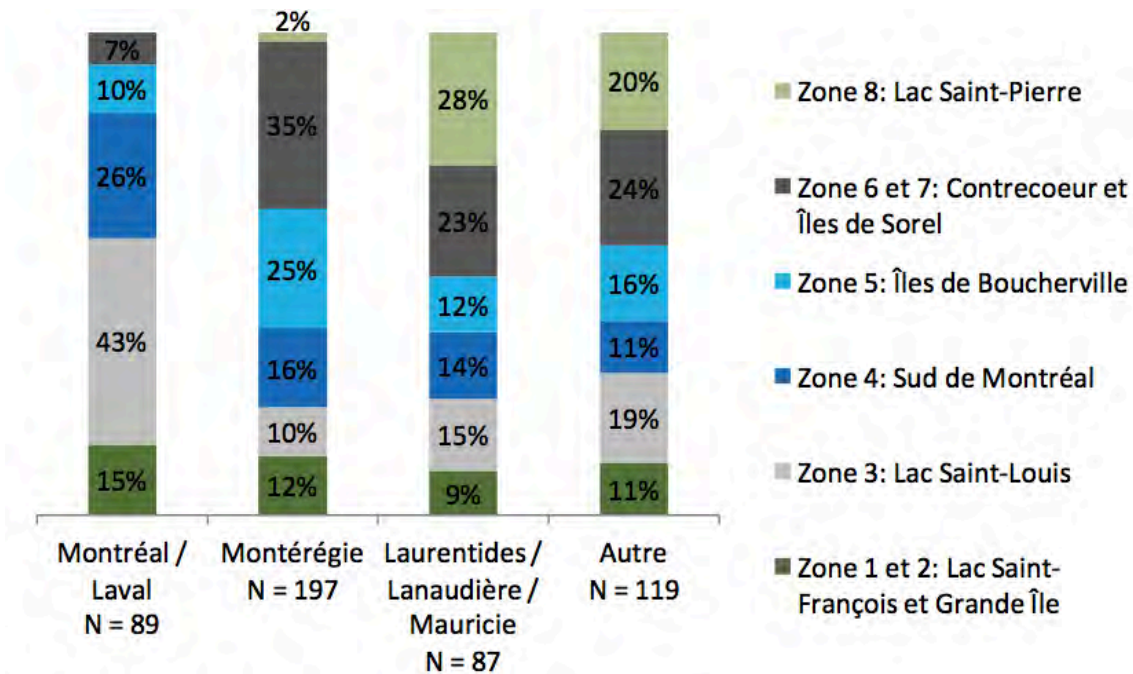


Figure 13 — Provenance des plaisanciers selon la zone de mise à l'eau (Bleau et al., 2015)

Par ailleurs, l'étude de Bleau et al. (2015) est un repère intéressant, notamment en vue de la réflexion sur les conséquences économiques des changements climatiques sur le secteur de la plaisance et des croisières. La méthodologie – par questionnaire – constitue toutefois une mesure d'approximation de la situation économique du secteur.

Nautisme Québec, autrefois l'Association maritime du Québec (AMQ), est un regroupement provincial qui met en relation les acteurs du secteur de la plaisance (plaisanciers, marinas, commerces, associations, etc.). Plus localement, Nautisme Québec met en place le programme Québec Stations Nautiques « [...] afin de permettre le regroupement des fournisseurs de services et de produits nautiques d'une même région dans le but d'offrir aux résidents et aux touristes l'accès à tous les renseignements liés au nautisme à partir d'une même source » (AMQ, 2017). Sur le territoire de la TCR, on compte trois Stations Nautiques : Lac des Deux Montagnes, Lac Saint-François et Rive sud.

Embarcations motorisées : moteurs à hélice

Il existe plusieurs types de moteurs à hélice. Les moteurs à essence à deux temps et à quatre temps sont les plus populaires. Les embarcations les plus vendues pour naviguer sur le fleuve Saint-Laurent possèdent souvent une cabine et ont une longueur de 6 à 10,5 m, les plus petits bateaux étant moins adaptés au courant fort du fleuve (Aqua Services inc., Comm. pers., 2017). On observe néanmoins plusieurs petites embarcations, notamment utilisées par les pêcheurs.

Même si leur nombre exact n'est pas répertorié, plusieurs embarcations utilisées dans la zone du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal se caractérisent par la forte puissance de leur moteur. En effet, la longueur des plans d'eau constitue un lieu de prédilection pour l'atteinte de vitesses importantes.

Embarcations motorisées : moteurs à jet

Le moteur à jet est utilisé pour naviguer en eau peu profonde. Principalement, les motomarines, utilisées à des fins récréatives, représentent 2 % des embarcations de plaisance utilisées au Québec et 4 % des embarcations à moteur (Savard, 2000). Elles font entre de 2,4 à 4,0 m avec un maximum de 3 passagers pour certains modèles (Découvrez le nautisme, 2017). Bien qu'il n'existe pas de données précises sur l'usage de ce type d'embarcation sur le territoire de la TCR, on constate leur présence sur l'ensemble des plans d'eau.

Des bateaux à jet sont également utilisés à des fins récréatives sur le territoire de la TCR. Conçus pour braver les eaux les plus turbulentes, ces bateaux qui atteignent des hautes vitesses sont exploités touristiquement, notamment dans le secteur des rapides de Lachine où des excursions permettent de naviguer au milieu des vagues. Plusieurs tours sont organisés par des compagnies montréalaises (Rafting Montréal et Saute-moutons).

Embarcations motorisées : moteur électrique

Les embarcations pouvant utiliser des moteurs électriques ont une longueur maximum de six mètres — chaloupe, verchère, canot pneumatique et petites voiles (Savard, 2000; Aqua Services inc., Comm. pers., 2017). Ils sont notamment utilisés dans les endroits où l'usage d'un moteur à hydrocarbure est interdit par le « Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux » pour éviter la pollution de l'eau (Savard, 2000).

Pour la navigation de plaisance, ils sont très peu utilisés sur le fleuve Saint-Laurent à cause de la faible puissance du moteur par rapport au courant. Cependant, ils sont plus populaires pour l'activité de pêche ou la plaisance sur les lacs ou dans les secteurs où les eaux sont calmes (ex. : Rivière des Mille-Îles).

Embarcations avec propulsion aérienne (hélice)

Les hydroglisseurs (hélice aérienne) et les aéroglisseurs (coussin d'air) peuvent être utilisés pour se rendre dans des milieux inaccessibles aux autres embarcations, dont les marais et les marécages. Ils atteignent ainsi des milieux fragiles et représentent un risque pour la faune et la flore (Savard, 2000).

Leur utilisation au Québec est rare, même pour la chasse et la pêche, notamment car ils sont très bruyants (Savard, 2000). Aucune donnée ne permet de constater de leur présence sur le territoire de la TCR, bien que certains intervenants en aient observé à l'occasion.

Embarcations à voile

Le nombre de voiliers (grands ou petits) pour la TCR n'est pas connu, mais il existe 23 écoles de voile réparties sur tout le territoire notamment dans les lacs Saint-Louis et de Deux-Montagnes, mais aussi dans le fleuve et ses tributaires¹⁷.

La qualité des vents sur plusieurs grands plans d'eau du territoire en fait des lieux prisés pour la pratique de la voile.

¹⁷ La liste des écoles de voile est disponible en Annexe 11.

Le tirant d'eau important des voiliers les rend toutefois particulièrement sensibles aux bas niveaux d'eau. Les périodes d'étiages sur le lac Saint-Louis et le lac des Deux Montagnes, plans d'eau prisés pour la voile, complexifient la pratique de cette activité.

Les plus petits voiliers qui n'ont pas de moteur ne sont pas capables de naviguer dans les forts courants. Ils sont donc plus présents sur les grands plans d'eau à faible courant comme le lac Saint-Louis, le lac Saint-François et le lac des Deux Montagnes.

1.3.5 - Navigation dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal

Les plans d'eau de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal peuvent être entièrement navigables en fonction du type et de la taille des embarcations utilisées. Les périodes d'étiages peuvent restreindre l'accès à certains secteurs. Les bateaux de six mètres et moins possèdent un plus grand domaine de navigation grâce à leur plus faible tirant d'eau qui demande moins de profondeur qu'une plus grande embarcation.

Il semble qu'une proportion importante des sorties pratiquées dans la zone soient sur une base journalière. Il importe toutefois de considérer également les plans d'eau de la zone dans une perspective plus large. En effet, une part des plaisanciers possédant des embarcations motorisées longues (30 pieds et plus) ou des voiliers passent en moyenne près d'un jour sur deux sur l'eau lors des mois de juillet et août (Bleau *et al.*, 2015). Pour plusieurs, il s'agit donc de sorties sur un itinéraire de plusieurs jours.

Dans le cadre de ces itinéraires, la présence de la Voie maritime du Saint-Laurent et de ses écluses conduit à un enclavement de la région de la TCR. En effet, pour relier le secteur du Port de Montréal aux Grands Lacs, les plaisanciers doivent passer par les écluses de la Voie maritime où la priorité est accordée aux navires commerciaux. Si le passage par les écluses de Saint-Lambert et Sainte-Catherine connaît une alternative via le canal de Lachine, celui par les écluses de Beauharnois est un passage obligé. Ce contexte mène à des temps d'attente importants pouvant décourager les plaisanciers (Réseau Grands Lacs et voie maritime du Saint-Laurent, 2017). Certains préfèrent donc contourner la région par la rivière Richelieu et le canal Érié. De même, les plaisanciers en provenance des Grands Lacs ou de l'est du Canada doivent composer avec les mêmes contraintes. Néanmoins, plus de 2 000 bateaux utilisent la Voie maritime chaque année durant la saison de navigation (Réseau Grands Lacs et voie maritime du Saint-Laurent, Comm. pers., 2017).

Notons la présence du canal de Soulanges, d'une longueur de 23,5 km, reliant les municipalités de Pointe-des-Cascades à Les Coteaux et fermé à la navigation avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1958. Depuis plusieurs années, des réflexions devant mener à la réouverture du canal sont initiées par les acteurs du milieu.

Le Tableau 10 présente les canaux présents dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal, leurs caractéristiques principales et leur utilisation.

Tableau 10 — Caractérisation des canaux de la voie maritime (Parc Canada, Comm. pers., 2017 ; Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2017)

Canal	Nombre d'embarcations — Saison de 2016 (une seule direction)	Tirant d'eau minimum (m)	Tirant d'air (m)	Largeur maximale (m)	Écluses
Canal de Lachine	1 500 bateaux	2	2,4	11	5 : Vieux-Port (2), Saint-Gabriel, Côte-Saint-Paul et Lachine
Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue	7 000 bateaux	2,74	12,62	11,89	
Canal de Carillon	4 500 bateaux	2,74	12,8	11,89	
Canal de Beauharnois	1 499 bateaux (accostés)	2.1 à l'entrée et jusqu'à 7,60 dans le canal	Illimité	22	2
Voie maritime du Saint-Laurent	5 858 passagers (environ 2 000 embarcations)	Dimensions de la taille des navires commerciaux pour les Grands Lacs			2

Sport nautique nécessitant une embarcation motorisée

Il existe deux types de sport nautique qui nécessitent une embarcation motorisée : le ski nautique et le wakeboard. Onze écoles ont été recensées sur le territoire de la TCR¹⁸. La grandeur des plans d'eau favorise la pratique de ces activités. La pratique est par contre peu développée dans les plus petits plans d'eau (Éco-Nature, Comm. pers., 2017).

La pratique du ski nautique et du wakeboard est habituellement associée à la vague importante que doit générer l'embarcation motorisée afin de rendre la pratique du sport possible. Mercier-Blais et Prairie (2014) dans une étude sur les impacts des vagues créées par ce type d'activités, indiquent qu'une distance de 300 m par rapport à la rive devrait être respectée pour éviter la génération d'effets significatifs sur les berges.

La zone du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal n'a pas encore fait l'objet d'une analyse spécifique détaillée de la situation pour ses plans d'eau. Il est néanmoins possible d'affirmer que d'une part, la fragilité de certaines rives fait en sorte que des secteurs pourraient être sensibles à cet usage et que, d'autre part, la grandeur des plans d'eau de la zone favorise la présence de sites dont la largeur est propice à la pratique durable de ces activités. Par ailleurs, certains secteurs aux rives fortement artificialisées pourraient également s'avérer être des lieux pertinents à considérer.

¹⁸ La liste des écoles de ski nautique et de wakeboard peut être consultée en Annexe 11.

1.3.6 - Activités nautiques non motorisées

La plongée

Il existe cinq types de plongées pratiquées sur le territoire (FQAS, 2014a) : la plongée en eau douce, d'épaves, sous glace, en apnée et de nuit. Ces plongées peuvent se faire en conditions parfois extrêmes et exigeantes. En effet, la température de l'eau peut varier entre -2 °C et 20 °C en fonction de la profondeur et de la saison, avec une faible visibilité allant de 3 à 10 mètres. De plus, certaines zones peuvent être propices à des courants et des possibilités de brouillard (FQAS, 2014a).

Depuis 2015, il faut détenir une carte de qualification de plongée du Québec pour pratiquer la plongée sportive dans la province. Cette carte de qualification peut être acquise auprès de l'un des nombreux mandataires formés par la Fédération québécoise des activités subaquatiques (FQAS, 2014b). D'après la FQAS, il y aurait près de 370 mandataires « habilités à enseigner au Québec et à émettre les certificats en plongée sous-marine du ministère ».

La plongée peut être pratiquée partout, avec pour seule limite l'accès à l'eau. Douze sites connus sont répertoriés sur le territoire de la TCR et sont fréquentés pour leurs attraits faunistiques et floristiques, notamment dans le secteur du lac Saint-François (Scubapedia, 2017 ; FQAS, Comm. pers., 2017). La pratique de plongée sous-marine est également répertoriée dans le lac Saint-Louis et dans le canal de la Voie maritime (Cleary et al., 1992).

Les retombées économiques de cette activité sont difficiles à connaître pour le territoire de la TCR. En effet, même si la fédération québécoise des activités subaquatique peut fournir le nombre de permis détenus, il n'est pas possible de faire une distinction entre ceux qui pratiquent la plongée au Québec et ceux qui pratiquent en dehors du Québec seulement. On note néanmoins la présence de 14 écoles de plongées sur le territoire de la TCR¹⁹.

Embarcations à propulsion manuelle

On dénote dans la zone du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal une pratique importante d'activités nautiques non motorisées : canot, kayak de mer, kayak de rivière, etc. Ces embarcations cohabitent avec les embarcations motorisées et les navires commerciaux. Notons que selon la réglementation :

En raison des risques importants de collision, il est strictement interdit pour une embarcation de moins de 6 m ou pesant moins de 900 kg de naviguer dans le chenal de navigation de la Voie maritime. Lors du passage d'un navire dans la voie maritime, le niveau de l'eau peut baisser de 1 à 2 mètres, ce qui a pour effet d'aspirer les embarcations vers les navires. La voie maritime passe le long de la Rive-Sud et il est déconseillé fortement de traverser le chenal de navigation (B. Crouhen et al., 2014).

Il est important de noter que plusieurs petites entreprises offrent, un peu partout sur le territoire, un service de location pour les embarcations à propulsion manuelle.

¹⁹ La liste des écoles de plongée est disponible en Annexe 13.

Canot et kayak d'eau vive

La région de Montréal jouit d'une reconnaissance internationale pour la pratique des sports d'eau vive grâce à la présence de vagues impressionnantes dans le fleuve et proches de la ville. Des kayakistes et des canoteurs du monde entier viennent pratiquer leur sport dans les rapides de Lachine et dans les rapides d'Habitat 67 au centre-ville de Montréal. Plusieurs rapides sont de catégorie V. Un secteur aménagé à la décharge de la baie Saint-François à Salaberry-de-Valleyfield est également fréquenté pour la pratique de la descente d'eau vive.

Il est très difficile de quantifier la pratique des sports d'eau vive. Les adeptes pratiquent habituellement leur activité en l'absence d'une structure organisée. Les municipalités où se pratiquent ces usages doivent habituellement gérer les enjeux de stationnement associés, mais interviennent peu ou pas sur la pratique même de l'activité (sauf en situation d'urgence).

Canot et kayak de mer

Les canots – et rabaska – sont utilisés un peu partout sur les cours d'eau de la TCR pour de nombreuses activités (pêche, chasse, camps de jour, mise en valeur des milieux naturels). Ils sont plus adaptés pour les petits cours d'eau calmes et fermés ainsi que pour sections ayant une plus faible profondeur (Savard, 2000). Les kayaks de mer peuvent accéder à des zones avec de forts vents et courants. Ces activités sont très dépendantes des conditions météorologiques d'où le risque d'hypothermie par mauvais temps. Les plans d'eau de la zone comprennent de nombreux obstacles artificiels (ex : piliers des ponts, vannes siphonnantes près des barrages, etc.) et naturels (ex. : branches, tronc d'arbre, rochers submergés, rapides, etc.) requérant une grande vigilance de la part des utilisateurs (Fred Johnston, 2012).

On compte seize écoles de canot et kayaks sur le territoire du Saint-Laurent²⁰. La grande majorité d'entre elles se situent sur l'Île de Montréal, notamment en lien avec la pratique du kayak de rivière aux Rapides de Lachine et sur le tronçon fluvial de LaSalle (Comité Zip Jacques-Cartier, Comm. pers., 2017).

Les secteurs de pratique varient en fonction du type d'embarcation. Parmi les secteurs prisés, on constate : la Réserve nationale de faune des Îles-de-la-Paix et la Réserve nationale de faune du lac Saint-François le Parc national d'Oka et le Parc national des Îles-de-Boucherville, le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, certains Parcs-Nature de Montréal Bois-de-l'Île-Bizard et Bois-de-Liesse), autour des sites nautiques du parc Beauséjour et Sophie Barat et la Réserve nationale de faune des îles de Contrecoeur (Fédération québécoise du canot et du kayak, 2010, Sépaq, 2017).

Autres embarcations

Selon l'Association Québécoise de l'industrie du nautisme (AQIN), 27 % des embarcations au Québec en 2000 étaient des chaloupes, des verchères, des canots pneumatiques, des pédalos et des vélos nautiques, mais les données pour la TCR ne sont pas connues (Savard, 2000). Plus volumineuses, ces embarcations sont notamment conçues pour les plans d'eau et nécessitent souvent une rampe d'accès à l'eau. Elles sont utilisées particulièrement pour des activités de chasse, de pêche et de loisir.

²⁰ La liste détaillée des écoles de canot et de kayak est disponible en Annexe 14.

Les principaux secteurs de pratique pour la chaloupe sont : le lac des Deux Montagnes, le Parc de la Commune à Varennes, le Parc national des Îles-de-Boucherville, la Réserve nationale de faune des îles de Contrecoeur, le Parc de la rivière des Mille-Îles, l'Île Saint-Bernard et le Refuge faunique Marguerite-D'Youville (Plein air À la carte, 2017).

Notons également la présence de plusieurs clubs d'aviron et de bateaux dragons sur le territoire²¹. Certaines universités comptent également sur leur propre club. Ceux-ci sont réunis au sein d'Aviron Québec.

La Route bleue

La zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal intègre trois divisions du Sentier maritime du Saint-Laurent, soit la Route bleue du Haut-Saint-Laurent, la Route bleue du Grand Montréal et la Route bleue des Voyageurs sur la rivière des Mille-Îles. Ces routes proposent des itinéraires pour la pratique du canot et du kayak et fournissent aux usagers des informations pertinentes sur les zones à éviter, la présence de milieux naturels fragiles et sur les possibilités d'accostage en rive. Le secteur de la Route bleue du Haut-Saint-Laurent propose 69 sites d'arrêts publics dans des plans d'eau accessibles à tous, répartis dans huit tronçons²².

La Route bleue du Grand Montréal²³, couvrant près de 250 km, propose des tronçons à naviguer le long des rives de l'Île de Montréal, ainsi que celles qui y sont associées comme l'île Bizard et l'île des Sœurs. Elle parcourt aussi la Rive-Sud, avec l'archipel des îles de Boucherville, incluant le secteur de Delson à Contrecoeur et de Contrecoeur à Saint-Anne-de-Sorel (B. Crouhen *et al.*, 2014). La Route bleue des voyageurs est un parcours navigable de 155 kilomètres, réparti en sections d'une vingtaine de kilomètres. Elle fait partie du Sentier maritime du Saint-Laurent. Elle débute à la hauteur de Saint-André-d'Argenteuil, en aval de la centrale hydroélectrique de Carillon, sur la rivière des Outaouais. Elle se poursuit sur le lac des Deux Montagnes en longeant les villes de Saint-Placide, Oka, Pointe-Calumet, Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Deux-Montagnes. Par la suite, elle se divise en deux pour aboutir sur la rivière des Prairies ou encore sur la rivière des Mille Îles. Les villes riveraines situées le long de cette section sont Saint-Eustache, Boisbriand, Sainte-Thérèse, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne et Laval. Au bout de l'île de Laval, la Route bleue débouche sur le fleuve Saint-Laurent, en passant près des villes de Charlemagne, Repentigny et Saint-Sulpice.

²¹ La liste détaillée des clubs d'avirons et de bateaux dragons est disponible en Annexe 15.

²² Les tronçons de la Route bleue du Haut-Saint-Laurent, le nombre de sites, le degré de difficulté et les contraintes présentes sont disponibles en Annexe 16.

²³ Les tronçons de la Route bleue du Grand Montréal, le nombre de sites, le degré de difficulté et les contraintes présentes sont disponibles en Annexe 17

Compétitions et courses nautiques

Plusieurs événements de compétition ont lieu chaque année sur le territoire de la TCR :

- Championnats de ski nautique et de wakeboard ;
- Compétition de rodéo en eau vive ;
- Régates internationales de Valleyfield ;
- Régates de Beauharnois
- Compétitions d'aviron ;
- Défi canot à glace de Montréal.

1.3.7 - Loisirs et sports nautiques

Plusieurs activités nautiques demandent un accès à l'eau simple, telles qu'un chemin, et une grande facilité d'accès aux berges. Bien que des quais puissent faciliter l'accès, ces activités ne dépendent pas d'infrastructures de mise à l'eau importantes et l'entreposage du matériel se fait souvent à domicile (Savard, 2000).

Les possibles impacts sur l'environnement sont une pression sur le littoral avec l'accès à des milieux fragiles ou le dérangement de la faune. Cependant, ces activités affectent peu le milieu aquatique puisqu'elles ne provoquent pas ou peu de vagues et ne sont pas polluantes (Savard, 2000).

La planche à voile

Trois écoles sont présentes sur le territoire, dont une à Montréal²⁴. Les secteurs principaux de pratique :

- Lac des Deux-Montagnes et Lac Saint-Louis (Comité ZIP Jacques-Cartier, Comm. pers., 2017) ;
- Parc national d'Oka (Plein air À la carte, 2017) ;
- Secteur de Pierrefonds-Roxboro (Accès Fleuve/ZIP Ville-Marie, Comm. pers., 2017).

Le surf de rivière

Le surf est pratiqué depuis plus de dix ans à Montréal. Il ne cesse chaque année de gagner en popularité rendant les vagues disponibles de plus en plus achalandées. D'après la Fédération québécoise de canoë-kayak d'eau vive, la métropole accueille entre 18 000 et 25 000 surfeurs par année (Roy, Comm. pers., 2016). Il existe une école de surf à LaSalle (KSF).

Les principaux secteurs de pratique :

- Vague d'Habitat 67 au parc de la Cité-du-Havre (situé à proximité du Vieux-Port, juste en amont du pont de la Concorde) ;
- Les rapides de Lachine ;
- La « Vague à Guy ».

²⁴ La liste détaillée des écoles de planche à voile est disponible en Annexe 18.

La sécurité dans ces secteurs est assurée par des pancartes. Au parc de la Cité-du-Havre, elles interdisent l'accès et la baignade en tout temps et stipulent que l'accès au fleuve est aux risques des surfeurs. Aux Rapides de Lachine, une pancarte affiche un « danger risque de noyade » (Dessureault, Comm. pers., 2014).

Le Rafting

Deux compagnies permettent la pratique du rafting à deux endroits dans les rapides de Lachine :

- Rafting Montréal, Fleuve Saint-Laurent, Montréal ;
- Saute-moutons, Fleuve Saint-Laurent, Montréal.

Contrairement à la pratique du surf ou du kayak d'eau vive, la pratique du rafting dépend essentiellement de la fourniture de ce service par une entreprise spécialisée et l'activité n'est pas pratiquée de manière autonome.

La planche à pagaie

La pratique de la planche à pagaie (SUP) connaît un essor important, bien que le nombre exact d'adeptes ne soit pas comptabilisé : « On observe une augmentation d'achalandage d'au moins 20 % chaque année pour le SUP, depuis son implantation, il y a 8 ans. L'école KSF croit que la tendance se poursuivra pour encore les cinq prochaines années » (Lévesque, Comm. pers., 2016).

Plusieurs activités organisées favorisent la pratique, notamment dans les parcs nationaux de la SÉPAQ (Oka et Îles-de-Boucherville), au Centre nautique de Châteauguay et dans les parcs nature de Montréal. Quelques entreprises offrent également des cours d'initiation et de perfectionnement (ex. : Aérospport, KSF, Centre nautique de Châteauguay).

Le kitesurf (la planche aérotractée)

La présence de larges plans d'eau où les vents sont puissants favorise la pratique du *kitesurf*. On le pratique un peu partout sur le territoire. L'accès aux plans d'eau nécessite souvent la disponibilité d'un stationnement, de même que la présence d'un parc en rive ou une plage pour favoriser la préparation des usagers.

Encore une fois, les forts vents qui caractérisent plusieurs plans d'eau du territoire favorisent la pratique de cette activité. On note spécifiquement le Parc de l'Anse-à-l'Orme (Comité ZIP Jacques-Cartier, Comm. pers., 2017) et le Parc national d'Oka (Plein air À la carte, 2017), mais de nombreuses observations témoignent d'une présence plus répandue. En effet, il existe des écoles dispersées sur tout le territoire²⁵.

La pratique du *kitesnow* l'hiver profite des mêmes conditions.

²⁵ La liste des écoles de *kitesurf* est disponible en Annexe 19.

La baignade

Les plages aménagées pour la pratique de la baignade ont fait l'objet d'une description précédemment (voir Fiche 1-2). La baignade jouit d'une popularité grandissante dans la région. Les plages existantes connaissent des taux de fréquentation très élevés (Tableau 11).

Tableau 11 — Tarification et fréquentation des plages ouvertes à la baignade – Année 2016

Plages	Tarification (2017)	Fréquentation
Plage municipale de Longueuil	Gratuit Tarification pour le stationnement	Moyenne de 322 personnes par journées d'ouverture pour un total d'environ 22 528 usagers.
Plage du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard	Gratuit Tarification pour le stationnement	Environ 3400 personnes, mais pas de décompte officiel
Plage du parc Jean-Drapeau	Adulte : 9 \$, annuel : 48 \$ Enfant : 4,50 \$, annuel : 24 \$ Tarification pour le stationnement	70 000 – 80 000 personnes annuellement
Plage du parc-nature du Cap-Saint-Jacques #1 et #2	Adulte : 5 \$, annuel : n.d. Enfant : 3,50 \$, annuel : n.d. Tarification pour le stationnement	55 780 personnes
Plage du parc d'Oka secteur Est et Ouest	Adulte : 8,50 \$, annuel : 76,50 \$** Enfant : gratuit, annuel : gratuit	Aucune donnée
Plage de la Sablière (Sainte-Marthe-sur-le-Lac)	Gratuit pour résidents Adulte : 6 \$, annuel : 60 \$ Enfant : 3 \$, annuel : 30 \$	Aucune donnée
Plage de Pointe-Calumet	Adulte : 12-15 \$ Enfant : 5 \$ Annuel : 130 \$ (familial)	Aucune donnée
Plage du parc Baie du village (Saint-Anicet)	Gratuit	Aucune donnée
Plage municipale de Saint-Zotique	Adulte : 10 \$, annuel : 60 \$ Enfant : 3-5 \$, annuel : -	56 952 personnes
Récré-O-parc Sainte-Catherine	Adulte : 5,50 \$, annuel : 48,50 \$* Enfant : 3,50 \$, annuel : 33,50 \$*	33 851 personnes
Plage du parc des îles de St-Timothée	Gratuit pour résidents Adulte : 10 \$, annuel : 60 \$ Enfant : 7 \$, annuel : 40 \$	35 784 personnes
* Un tarif moindre est accordé aux résidents. ** Prix pour l'abonnement de saison pour l'ensemble du réseau Parcs-Québec		

On recense plusieurs volontés d'ouvrir davantage de sites de baignade dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal. La plage municipale de Longueuil a ouvert ses portes en 2016 et deux projets sont en élaboration à la Ville de Montréal (plage de Verdun et plage de l'Est à Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles).

1.3.8 - Activités non nautiques

Les rives des plans d'eau de la zone, de même que leur surface glacée l'hiver, servent de lieu de pratique pour plusieurs usages non nautiques.

Marche, course, randonnée, raquette et ski de fond

Les rives des plans d'eau de la zone sont des lieux recherchés pour la pratique d'activité de plein air de toutes sortes. Que ce soit dans le cadre d'excursion journalière, d'activités organisées ou de simples marches dans son propre quartier, les parcs en rives sont une composante clé de l'accès aux plans d'eau en permettant ces activités accessibles à l'ensemble de la population.

Nous avons vu précédemment que la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal compte 335 parcs en rives. Parmi ceux-ci, certains présentent des aménagements significatifs pour la pratique de ces activités. Le Tableau 12 présente les principaux d'entre eux et la longueur des sentiers aménagés pour la pratique d'activités de plein air²⁶.

Tableau 12 — Parcs dotés de sentiers pour la pratique d'activités de marche, raquette et ski de fond

Parc	Localisation	Sentiers de randonnée	Sentiers de ski de fond
Réserve nationale de faune du lac Saint-François	Dundee, Saint-Anicet	10 km	-
Parc régional du canal de Beauharnois	Canal de Beauharnois	70 km (piste multifonctionnelle)	-
Parc de l'île Lebel	Repentigny	3 km	-
Parc de la Commune	Varennes	4,3 km	-
Parc national d'Oka	Oka	28,2 km	35 km
Parc national des îles de Boucherville	Boucherville	21 km	7 km
Île Saint-Bernard	Châteauguay	8 km	20 km
Récré-O-parc	Sainte-Catherine	7 km (piste multifonctionnelle)	-
Parc-nature de l'Anse-à-l'Orme	Montréal	-	-
Parc-nature du Cap-Saint-Jacques	Montréal	16 km	32 km
Parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard	Montréal	12, 7 km	17, 6 km
Parc-nature du Bois-de-Liesse	Montréal	4,1 km	17 km
Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation	Montréal	8,6 km	8 km
Parc-nature du Ruisseau-de-Montigny	Montréal	3 km	-

²⁶ Aux fins du portrait, nous avons conservé uniquement les parcs en rive ayant une fenêtre sur les cours d'eau de la région.

Parc	Localisation	Sentiers de randonnée	Sentiers de ski de fond
Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies	Montréal	14 km	22, 2 km
Parc de la Promenade-Bellerive	Montréal	2,2 km	2, 2 km
Parc Jean-Drapeau	Montréal	25 km (certains sont de pistes multifonctionnelles)	
Parc des Rapides	Montréal	5 km	4 km
Parc René-Lévesque	Montréal	4 km	4 km
Parc-nature du Bois-de-Saraguay	Montréal	1,8 km	
Parc de la Rivière-des-Mille-Îles	Laval	Courts sentiers aménagés sur les îles et les rives	4,2 km
Parc de la Pointe	Pointe-des-Cascades		-
Parc des Prairies	Laval	4 km	4,2 km

Il est par ailleurs important de noter la pratique autonome du ski de fond directement sur la glace sur la quasi-totalité des plans d'eau.

Parcours Gouin

Le parcours Gouin est une destination récréotouristique urbaine qui relie 2 sites nautiques, 16 parcs riverains et 3 parcs-nature par une piste cyclable de 15 km qui longe les berges de la rivière des Prairies (Annexe 20). Ce parcours comporte également plusieurs espaces pour y pratiquer la raquette, la randonnée, la marche et parfois même le ski de fond. Porté par l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, GUEPE assure la gestion du projet dans le but d'offrir à la population avoisinante un accès unique aux berges, de mettre en lumière la richesse de ces milieux naturels, de faire reconnaître la valeur du patrimoine historique du secteur, tout en assurant une offre d'animation récréoculturelle et touristique annuelle.

Patinage et marche sur la glace

Le patinage et la marche hivernale sur les cours d'eau gelés sont répertoriés sur le territoire de la TCR HSLGM. Par exemple, des partenaires en ont observé sur la rivière des Mille îles à Saint-Eustache ou sur le fleuve Saint-Laurent vers Verdun. Cependant, aucune donnée n'est disponible pour faire un portrait précis de ces activités. Dans le cadre des changements climatiques, ces usages sont préoccupants et présentent des enjeux particuliers, surtout en regard à la sécurité.

Vélo

La pratique du vélo jouit d'une popularité importante au Québec et la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal, au cœur de la région la plus peuplée, est parsemée de plusieurs pistes cyclables et tronçons de la Route verte du Québec.

La Route verte traverse le territoire de la TCR selon trois axes (Figure 14). La Route 1 reliant l'Estrie aux Laurentides entre sur le territoire de la TCR par l'arrondissement Saint-Hubert de Longueuil, emprunte les écluses de Saint-Lambert, traverse l'île de Montréal via le réseau cyclable et routier (rue De Brébeuf, rue Boyer et rue Christophe-Colomb), traverse l'île Jésus via un réseau de pistes

cyclables souvent isolées du réseau routier, suit le long de la rivière des Mille Îles côté lavallois avant de la traverser à la hauteur de Deux-Montagnes, puis poursuit sa route en traversant les municipalités riveraines du lac des Deux-Montagnes jusqu'à Saint-André-d'Argenteuil. Notons que la Route 2, en partance du centre nord de l'île Jésus, traverse la rivière des Mille Îles à la hauteur de Bois-des-Filion avant de poursuivre son trajet vers les municipalités plus au nord.

La Route 3 vise à parcourir la rive sud du fleuve Saint-Laurent de l'amont vers l'aval. La section en amont se limite actuellement à un tronçon reliant la piste cyclable du Parc régional du Canal de Beauharnois à la municipalité de Sainte-Martine, avant de reprendre son trajet à la hauteur de Sainte-Catherine. De là, elle suit le long du fleuve en empruntant les pistes cyclables et les réseaux routiers des municipalités riveraines. Elle ne connaît d'interruptions que de part et d'autre de la Ville de Contrecoeur.

Enfin, la Route 5 débute à l'ouest à la frontière ontarienne et de la municipalité de Rivière-Beaudette et longe le lac Saint-François sur toute sa longueur, avant de suivre le canal de Soulanges. Elle emprunte par la suite le réseau routier pour se rendre jusqu'à l'île de Montréal où elle utilise le réseau de piste cyclable qui traverse l'ouest de l'île jusqu'à la hauteur de l'arrondissement Verdun-Île-des-Sœurs. Elle suit par après l'axe de la rue Notre-Dame jusqu'à la pointe est de l'île en empruntant en alternance des pistes cyclables et le réseau routier. À la hauteur de Repentigny, elle bifurque pour suivre le long de la rivière l'Assomption jusqu'à la municipalité du même nom, avant de revenir sur le bord de fleuve à Saint-Sulpice. Elle suit ensuite la route 138 jusqu'à Lanoraie.

Aux tronçons de la Route verte, il est important d'ajouter certains trajets plus locaux où des pistes cyclables d'importance sont aménagées :

- [Voie maritime du Saint-Laurent](#) ;
- [Canal de l'Aqueduc](#) ;
- [Canal de Lachine](#) ;
- [Parc des Îles-de-Boucherville](#).

Il est à noter qu'à l'échelle de la communauté métropolitaine de Montréal, un projet de piste cyclable reliant Oka à Mont-Saint-Hilaire a été développé depuis 2013. Cette piste cyclable relie plusieurs attraits touristiques et est en lien avec la route verte et les pistes cyclables locales. Une grande partie de son parcours est en rive des cours d'eau du territoire de la TCR HSLGM.

Les études visant à évaluer les retombées économiques de la pratique du vélo analysent la situation pour l'ensemble de la province. L'étude produite par la Chaire de tourisme Transat – ESG-UQAM (2016) souligne que les dépenses touristiques des cyclistes au Québec pour l'année 2015 sont estimées à 696,6 millions de dollars (pour 2015) et que 108 millions de dollars sont attribuables à la clientèle provenant de l'extérieur du Québec. Si on ajoute à celles-ci les dépenses liées à l'achat d'équipement, le marché du vélo a contribué à l'économie du Québec pour un total d'environ 745 millions de dollars. Le secteur du vélo génère l'équivalent de 10 190 emplois à temps plein au Québec.

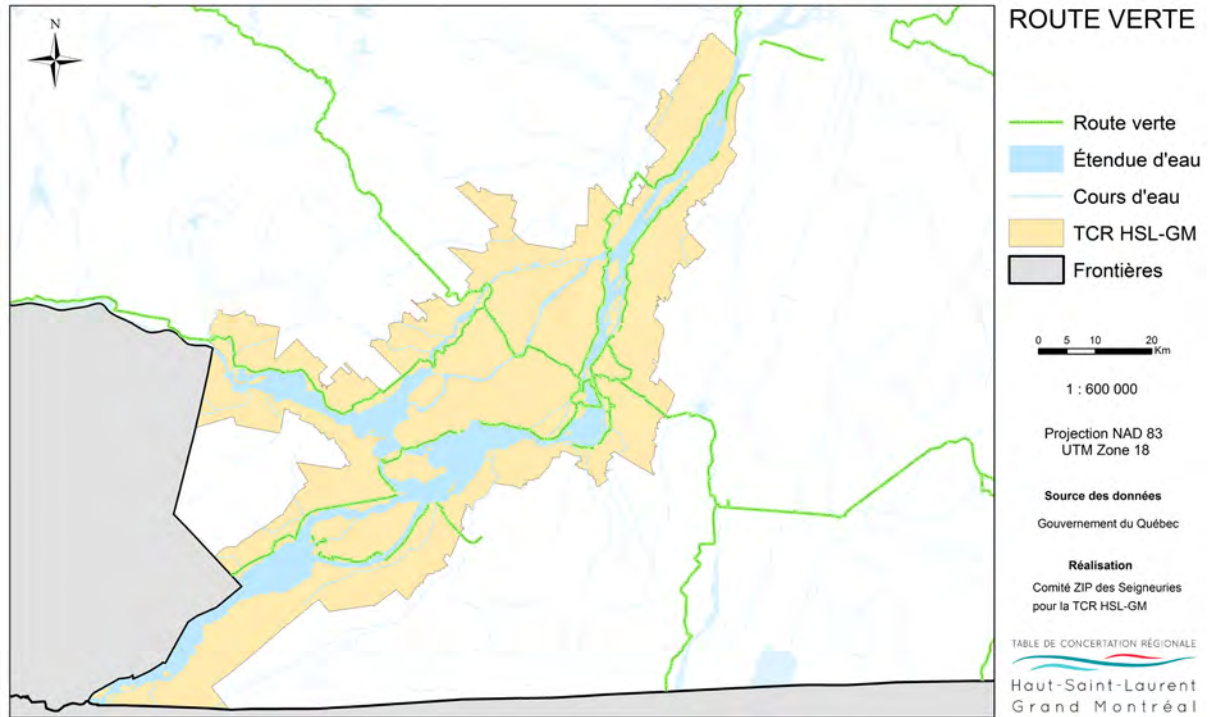


Figure 14 — Localisation des routes vertes sur le territoire de la TCR HSLGM

Le véhicule hors route (VHR)

Les VHR représentent :

- Les motoneiges avec une masse max de 450 kg et une largeur, équipement compris, inférieure à 1,28 m ;
- Les motoquads (une selle et un guidon) et les autoquads (un ou plusieurs sièges, un volant, des pédales et un cadre de protection) ;
- Motocyclettes tout-terrain ;
- Autres véhicules à trois roues ou plus munis d'un guidon et dont la masse nette n'excède pas 600 kg (de type Argo).

Motoneige

Il existe quatre clubs de motoneige, sur le territoire de la TCR, qui appartiennent à la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec :

- Club de motoneige Adibou Rive Sud inc. (Longueuil) ;
- Club Ri-Go-Lo inc. (Hudson) ;
- Centre auto-neige île Bizard (île Bizard, Montréal) ;
- Club motoneige Laval inc. (Laval).

De nombreux sentiers traversent le territoire de la TCR. Les kilomètres des sentiers locaux et non subventionnés ne sont pas calculables, ce qui ne permet pas de connaître la longueur totale du

réseau. Les seuls sentiers numérotés représentent environ 58 km et sont les 306, 312, 317 et 33. Ils traversent le lac Deux-Montagnes, la rivière des Outaouais ainsi que le fleuve Saint-Laurent entre Salaberry-de-Valleyfield, Pointe-des-Cascades et Notre-Dame-de-l'Île-Perrot. Aussi, l'activité de motoneige récréative pratiquée hors sentier (sur les rives du fleuve pour relier des sentiers ou sur les plans d'eaux) n'est pas répertoriée. On notera que le sentier 33 sur le lac des Deux Montagnes est un point de passage obligé pour tous les motoneigistes qui désirent se rendre dans la région des Laurentides à partir de la région de Vaudreuil-Soulanges ou de l'Ontario à l'ouest.

Ces sentiers sont en lien avec plusieurs sentiers importants qui traversent le territoire de la TCR :

- Sentier Trans-Québec #5 (env. 310 km) et Sentier Trans-Québec #3 (env. 170 km) bordent les limites de la TCR ;
- Sentier Trans-Québec #33 (env. 137 km) part de l'Ontario et monte jusqu'aux Laurentides en passant par le Lac de Deux-Montagnes ;
- Sentier régional : 500, 503, 519, 333, 317, 312, 301, 306 (env. 300 km de sentier régional).

Les chiffres concernant le nombre de motoneiges pour la TCR ne sont pas connus. Seule une indication est donnée au niveau du Québec où 181 010 motoneiges ont été immatriculées en 2015 (Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2017).

D'après le club Ri Go Lo, dont les sentiers rejoignent l'Ontario, les retombées économiques sont bonnes, mais difficiles à calculer. Les sentiers – qui relient la Montérégie aux Laurentides par le lac des Deux Montagnes et la rivière Rigaud – sont généralement ouverts de la mi-janvier à la mi-mars quand l'épaisseur de la glace est de 14 cm. Ces sentiers sont aussi fréquentés en fin de semaine par les motoneigistes de l'Ontario qui achètent des droits d'accès aux clubs de la Montérégie pour venir profiter de la journée à Rigaud et sur le lac des Deux Montagnes. (*CLUB RI-GO-LO Inc.*, Comm. pers., 2017)

Quads et autres véhicules tout-terrain (VTT)

D'après le Ministère des Transports, il y avait 386 445 véhicules de ce type immatriculés au Québec en 2015.

Au niveau de la TCR, on recense trois clubs de Quads (Fédération québécoise des clubs Quads, s.d.a) :

- Club Quad Les Aventuriers de la Montérégie Inc. (Ste-Catherine) ;
- Débrouillards du Suroît inc. (Salaberry-de-Valleyfield) ;
- Club VTT Quad Laval (Laval).

Aucun des sentiers existants n'est aménagé sur le fleuve. Toutefois, certains sentiers sont présents sur le territoire des municipalités de la zone (Fédération québécoise des clubs Quads, s.d.b) :

- Sentier Trans Québec # 30 longe le canal de Beauharnois. Et le sentier local traverse le pont Saint-Louis du canal de Beauharnois reliant le sentier 30 à Salaberry-de-Valleyfield ;
- Sentier régional # 234 emprunte un pont pour traverser la rivière des Outaouais à la hauteur de Carillon ;
- Sentier Trans Québec # 30 longe le canal de Beauharnois. Et sentier local traverse le pont Saint-Louis du canal de Beauharnois reliant le sentier 30 à Salaberry-de-Valleyfield ;
- Sentier régional # 234 discontinu entre les rives à la hauteur de Carillon et Saint-André-Est.

La pratique du VTT réalisée hors sentier de la FQCQ n'est pas répertoriée (ex. : utilisation des VTT dans le cadre de la pratique de la pêche blanche).

Hydravion

On recense trois hydrobases sur le territoire :

- Marina Venise à Sainte-Rose (Laval), 110, rue Venise ;
- Boisvert et fils Aviation Itée à Montréal, 8295 boul. Gouin Est ;
- Delco Aviation Waterdome, à Saint-Hippolyte, 943 Chemin Lac Achigan (mais une base est située à Laval, sur la rivière des Prairies).

Les hydravions sont peu présents dans la région. Il existe néanmoins des tours organisés à Montréal (Départ de Montréal – Rivière des Prairies).

Une certification a été octroyée en 2014 au projet d'aménagement d'un hydroaéropport au Centre-Ville de Montréal (Vieux-Port) afin de permettre aux avions d'utiliser la voie maritime pour décoller et s'amarrer à l'île Sainte-Hélène ou entre le pont Jacques-Cartier et le pont de la Concorde (Accès fleuve, 2014).

Il n'existe pas de données sur les hydravions de propriétaires privés.

Véhicule amphibie

La compagnie Montréal Amphi Tours, propose des tours en « Amphi-bus ». Le tour utilise deux anciens véhicules militaires transformés en bus pouvant accueillir 30 et 40 passagers pour une visite dans le Vieux-Port et sur le fleuve Saint-Laurent (Montréal Amphi Tours, 2016). En saison, de mai à septembre, quatre tours d'une heure sont organisés par jour.

Il n'existe pas de données sur les propriétaires privés de véhicules amphibies.

Activités d'observation et de mise en valeur des milieux naturels

Les activités d'observation et de mise en valeur des milieux naturels peuvent se décliner sous de multiples formes. La principale, répertoriée dans une vaste proportion de milieux naturels, est l'activité de sensibilisation. Pour le territoire de la TCR, elle se décline notamment sous forme de panneaux d'interprétation et d'observation mis en place dans de nombreux parcs et espaces protégés. La culture et l'éducation sont aussi des moyens forts de mettre en valeur un site. Aussi, la transition du tourisme vers un engagement plus écoresponsable contribue à la mise en valeur des milieux naturels.

Observation ornithologique

L'observation ornithologique a été documentée en de nombreux endroits. Selon la base de données d'Accès Fleuve, cette activité a été observée dans près de 70 % des parcs du territoire de Montréal, en plus de 13 parcs potentiellement dédiés à cette pratique. On note également un fort potentiel d'observation pour l'ensemble des MRC du territoire²⁷.

Il existe sept clubs ornithologiques dans la région de la TCR qui font partie du regroupement Québec Oiseaux :

- Club d'observateurs d'oiseaux de Laval ;
- Club d'ornithologie d'Ahuntsic ;
- Club d'ornithologie de Longueuil ;
- Club des ornithologues de Châteauguay ;
- Club ornithologique de Vaudreuil-Soulanges ;
- Société d'ornithologie de Lanaudière ;
- Société de biologie de Montréal.

Il est à noter que de nombreux OBNL organisent des activités de sensibilisation à la protection de la faune aviaire sur tout le territoire (ex : Comités ZIP, OBV, Nature Action Québec, GUEPE, Conservation de la nature du Canada).

Éducation et culture

Des camps de jour et d'été sont offerts aux enfants par la plupart des municipalités afin de leur faire profiter des sites naturels de la région de la TCR. Plusieurs d'entre elles utilisent leurs parcs en rive et inscrivent le contexte naturel du fleuve dans la programmation. Des camps sont offerts au parc des Rapides par Héritage Laurentien et et aux Parcs-Nature de la Pointe-Aux-Prairies et du Bois-de-Liesse par GUEPE.

Les lieux historiques et patrimoniaux sont également utilisés pour la mise en valeur des rives du fleuve. Plusieurs canaux, comme celui de Lachine ou de Sainte-Anne-de-Bellevue, sont classés comme lieux historiques nationaux du Canada. Cette reconnaissance historique découle de leur rôle dans le développement de la région de Montréal et du Canada dans son ensemble.

D'autres lieux historiques accessibles au grand public permettent de découvrir l'histoire du Canada et du Québec et le lien important qui unit cette histoire aux plans d'eau de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal :

- Lieu historique national du Canada de la Bataille de Rivière-des-Prairies/combat de la coulée Grou ;
- Lieu historique national du Canada de la Bataille du Lac-des-Deux-Montagnes ;
- Lieu historique national du Canada du canal de Lachine ;
- Lieu historique national du Canada du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue ;
- Lieu historique national du Canada du canal de Carillon ;

²⁷ Les données relatives au potentiel d'observation d'oiseaux sur le territoire de la TCR sont disponibles en Annexe 21.

- Lieu historique national du Canada du Moulin-à-vent-et-la-maison-du-meunier-de-l'Île-Perrot ;
- Lieu historique national du Canada de la Centrale-Hydro-Électrique-de-Beauharnois ;
- Lieu historique national du Canada du Moulin-Légaré ;
- Lieu historique national du Canada Fort Saint-Louis, Kahnawake ;
- Lieu historique national du Canada Madeleine de Verchères ;
- Lieu historique national du Canada de la Batailles-des-Cèdres, Les Cèdres ;
- Lieu historique national du Canada de Coteau-du-Lac.

Notons par ailleurs, le parcours riverain, projet réalisé par la Division du patrimoine de la ville de Montréal qui vise à mettre en valeur le patrimoine des rives de l'île. La route historique, succession de chemins anciens, borde le Saint-Laurent, le lac Saint-Louis, le lac des Deux Montagnes, la rivière des Prairies, le canal Lachine et le canal de l'Aqueduc sur 180 km. En la suivant, il est possible de découvrir l'histoire du développement des sept territoires riverains de l'île. Le parcours mène à huit destinations patrimoniales et permet d'admirer les bâtiments patrimoniaux, les infrastructures maritimes, les parcs et les promenades en rive, les milieux naturels et les sites archéologiques²⁸.

Initiatives portées par des OBNL

La Route bleue des Voyageurs propose un parcours d'excursion autoguidée afin de mettre en valeur la rivière des Mille-Îles. Sur le territoire de la TCR, plusieurs organismes participent à la mise en place d'activités de mise en valeur similaire (Comité ZIP, Accès Fleuve, Conservation Nature Canada, Eco-Nature, etc.).

Depuis 2001, le projet « J'adopte un cours d'eau » est porté par le Groupe d'éducation et d'écosurveillance de l'eau (G3E). Sur le territoire de la TCR, il est coordonné par le Comité ZIP Jacques-Cartier, le Comité ZIP des Seigneuries, GUEPE, SCABRIC et le COVABAR. Il s'agit d'un programme éducatif scientifique qui vise à connaître l'état de santé globale d'un cours d'eau avec plusieurs étapes : la récolte des données, l'analyse et la réalisation d'une action concrète autour de ce cours d'eau. Plusieurs écoles du territoire participent ou ont participé à ce programme, entre autres :

- Collège Saint-Paul, Varennes ;
- École secondaire Lucille-Teasdale, Blainville ;
- École Dollard-des-Ormeaux, Montréal ;
- Collège Français, Longueuil ;
- Champlain Regional College, Saint Lambert ;
- École Soleil de l'Aube, Repentigny ;
- Collège Notre-Dame-de-Lourdes, Saint-Lambert ;
- École secondaire de la Baie-Saint-François, Salaberry-de-Valleyfield ;
- École secondaire de la Magdeleine, La Prairie ;
- Collège privé Notre-Dame-de-Lourdes, Longueuil

²⁸ La carte du projet est disponible sur le site internet de la ville de Montréal : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8817,99467587&_dad=portal&_schema=PORTAL

Le projet « Mon fleuve et moi », mis en place par la Fondation Monique-Fitzback, cherche à rapprocher les jeunes du fleuve Saint-Laurent avec une « trousse pédagogique » et un concours de dessin. Accessible pour l'ensemble des régions du Québec, ce projet a notamment été réalisé dans quelques écoles de l'Agglomération de Longueuil.

1.4 - La sécurité et les conflits d'usages

La densité de la population autour des plans d'eau de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal et la variété des usages mènent inévitablement à l'apparition de certains enjeux sur le plan de la sécurité, de la cohabitation et de la surveillance. Ces enjeux, abondamment mentionnés par les intervenants du secteur, font néanmoins l'objet d'un suivi peu structuré.

Principaux faits saillants

- ▶ L'enjeu des comportements dangereux des usagers tel que la conduite avec facultés affaiblies et la vitesse préoccupe sur le territoire
- ▶ Un manque d'autorité compétente sur le fleuve est noté.
- ▶ La sensibilisation et l'encadrement des plaisanciers semblent défaillants sur le territoire.
- ▶ Des conflits d'usages semblent survenir majoritairement aux points d'accès en raison de la densité des usagers et de l'incompatibilité de leur usage.
- ▶ La Sureté du Québec, la garde côtière et les services de police des municipalités se partagent les responsabilités en matière de surveillance et de sauvetage sur les cours d'eau du territoire.
- ▶ En 5 ans, la Sureté du Québec est intervenue sur plus de 60 situations d'urgence variée.

LINFO : COMMENTAIRE SUR L'INFORMATION UTILISÉE			
Description de l'information utilisée	Temporalité des données	Mise à jour	Mise à jour du PGIR
Questionnaire exploratoire	Ponctuelle	2016	Non déterminé
Interventions de la Sureté du Québec	Sur demande d'accès à l'information	2016	Au besoin

1.4.1 - Les enjeux de sécurité

Certains facteurs posent des enjeux sur la sécurité des plaisanciers. Dans le cadre du questionnaire exploratoire produit par la TCR, les répondants ont relevé des problèmes liés aux comportements des usagers, à la capacité des autorités à faire appliquer des règlements établis et à la sévérité de ceux-ci, mais aussi, au manque de sensibilisation des usagers et d'encadrement (TCR HSLGM, 2017).

Sur les 37 répondants, 76 % ont trouvé que le civisme entre les usagers est très préoccupant. Les comportements dangereux et irrespectueux de quelques plaisanciers causeraient des problèmes non seulement sociaux, mais également environnementaux. Une nuance est néanmoins apportée soulignant que les conflits entre les usagers ont diminué, mais demeurent bien réels. Dans le

sondage, 70 % ont, par contre, répondu être inquiet par des plaisanciers conduisant en état d'ébriété.

La présence d'une autorité capable de faire respecter les règlements est contestée par les répondants. C'est 62 % qui doutent que les autorités responsables soient en mesure de faire respecter les lois et règlements sur les plans d'eau. La plus grande de leurs préoccupations est au sujet de la vitesse et des comportements dangereux des usagers. En effet, 81 % affirment être alarmés par la situation. La sévérité des lois et règlements pourrait être en cause. D'autres proposent d'interdire les embarcations hypermotorisées. La compétence des usagers quant à la conduite de ces embarcations préoccupe également plusieurs personnes. C'est 65 % des répondants qui affirment être très préoccupés par ce facteur de risques. La facilité d'obtenir un permis d'embarcation de plaisance est par ailleurs soulignée.

La sensibilisation et l'encadrement des plaisanciers semblent être manquants selon les participants du questionnaire exploratoire. La capacité des usagers de s'autoréguler est remise en doute et inquiète 62 % des répondants, 58 % étant préoccupés par la communication faite aux usagers au sujet des informations nécessaires à la pratique sécuritaire de leurs activités et 54 % sont soucieux du nombre d'agents de sensibilisation présents. « [La] sensibilisation des usagers [permettrait] d'obtenir l'appui d'une masse critique qui pourra ensuite agir sur le plan de l'autorégulation. Celle-ci est une partie de la solution », suggère un répondant. Un bon encadrement par des professionnels devrait être apporté aux plaisanciers ; 51 % ont répondu être préoccupé par ce facteur. Ils ont également répondu à 54 % que l'inspection et la conformité des embarcations et du matériel les tracassaient. « [Des] attroupements d'embarcations près des rives [posent] un danger pour la baignade, la voile, etc. », indique un participant du questionnaire. C'est ce manque de délimitation de zone à risque pour la pratique de certaines activités que 59 % ont remarqué.

1.4.2 - Les enjeux de cohabitations

La plupart des répondants du questionnaire exploratoire ont affirmé être conscients de certains conflits d'usages sur le territoire. En effet, 48 % des participants ont répondu avoir vu des usages incompatibles majeurs ou plutôt importants, comme la cohabitation entre les embarcations motorisées et non motorisées, tandis que 35 % sont conscient des conflits, mais les trouvent peu importants. Enfin, 11 % des répondants affirment qu'à leurs yeux, il n'y a pas d'usage incompatible.

Il semblerait que la cohabitation au point d'accès pose certains problèmes. « [La] cohabitation [est] difficile entre les pêcheurs sur quai et ceux qui mettent à l'eau ou débarquent » a affirmé un répondant dans le questionnaire et la possibilité de bris matériel est présente selon un autre. La situation serait particulièrement préoccupante sur les quais utilisés par des embarcations de plus grande taille dédiée aux navettes, croisières et autres expéditions. La majorité des gens (38 %) a répondu que la situation de cohabitation au point d'accès est majeure ou plutôt préoccupante et 30 % en sont conscients, mais pensent qu'il s'agit d'enjeux peu importants. Le reste des répondants ont répondu à 24 % que la cohabitation aux points d'accès n'est pas difficile et à 14 % qu'ils ne savent pas. Des facteurs comme l'utilisation d'infrastructures par certaines personnes non autorisées à les utiliser pourraient ajouter à la difficulté de tolérer les autres usagers. 35 % des répondants trouvent ce facteur très important, tandis que c'est 24 % et 27 % des répondants qui pensent respectivement que ce facteur est présent, mais a peu d'importance et que ce facteur est inexistant. Plusieurs personnes n'étaient pas au courant ; 14 % des gens ont répondu ne pas savoir si certaines personnes utilisent des infrastructures interdites à leur usage.

La densité des usagers et leur incompatibilité culturelle influenceraient également la quantité des conflits entre usagers. Un très grand nombre de participants trouve que la densité de gens pose des problèmes. L'absence d'ordre de priorité aux points d'accès cause parfois des retards pour les activités devant suivre un horaire, pensent des répondants. C'est 60 % des gens qui trouvent que ces situations ont un impact majeur ou plutôt important, 27 % de participants au questionnaire qui en sont conscients, mais jugent cela peu important et 11 % n'en sont pas conscient. Enfin, l'incompatibilité entre les clientèles cause des problèmes majeurs ou très importants selon 32 % des gens. Les bruits forts des moteurs des embarcations motorisées et la musique à volume élevé de certaines personnes dérangent des clients qui préfèrent la pratique d'activités plus tranquilles. Un nombre égal de personnes en sont conscientes, mais ne pensent pas que c'est très important.

1.4.3 - Les types d'interventions de surveillance

La section sur le volet réglementaire précise quels sont les rôles et responsabilités en matière d'intervention. Au niveau des forces policières, on compte 14 corps policiers présents sur le territoire de la TCR (Tableau 1).

De manière générale, la Sûreté du Québec assure une couverture du fleuve Saint-Laurent et du lac des Deux Montagnes (partagé avec le Service de police de la Ville de Montréal), mais n'assure pas la couverture des rivières des Prairies et des Mille Îles, lesquelles sont prises en charge par les services de police de Laval et de la Ville de Montréal. Sur le fleuve Saint-Laurent, la couverture est sous la responsabilité de la Sûreté relativement à la sécurité des plaisanciers, alors que le SPVM assure la surveillance des usagers de ce territoire et le mandat de recherche et de sauvetage est dévolu à la Garde côtière assistée par la Sûreté du Québec.

Les données relatives à la capacité d'intervention et aux nombres de présences sur les plans d'eau doivent faire l'objet d'une demande d'information. Au moment de produire ce portrait, seule la Sûreté du Québec a fourni certaines informations propres à être diffusées. En 2013, la Sûreté du Québec s'est dotée d'un premier plan d'action récréotouristique visant notamment la pratique d'activités nautiques. En 2016, le plan d'action récréotouristique 2016-2020 visant les mêmes objectifs a été adopté et est actuellement mis en œuvre.

Durant les saisons de 2012 à 2016, 775 patrouilles ont été réalisées par les différentes unités de la Sûreté du Québec dans la région métropolitaine. Cette dernière dispose pour ce faire de 11 embarcations et d'une vingtaine de patrouilleurs.

Pour la même période, les différentes unités de la Sûreté du Québec sont intervenues dans plus de 60 situations d'urgence (collisions nautiques, noyades, plaisanciers en détresse). Aucun document ne répertorie les interventions de prévention. Le recensement de celles-ci demeure difficile étant donné la variété de formes que peuvent prendre ce genre d'activités.

Notons néanmoins l'existence de programmes de prévention dédiés au secteur du nautisme : programme « Je reviendrai au quai en toute sûreté », l'opération Alcool zéro (Dry Water) et cartons questionnaires sur la sécurité nautique remis dans les divers salons dédiés au nautisme.

Tableau 13 — Corps policiers de la zone Haut-Saint-Laurent - Grand Montréal

Corps de police	Municipalités de la TCR desservies	Présence d'une patrouille nautique
Service de police de la Ville de Montréal	Agglomération de Montréal	Oui
Service de police de Laval	Île de Laval	Oui
Service de police de l'agglomération de Longueuil	Agglomération de Longueuil	Oui Partenariat avec SQ et Service des incendies de l'agglomération de Longueuil
Service de police de la Ville de Blainville	Ville de Blainville	Partenariat avec le service des incendies
Service de police de Châteauguay	Châteauguay, Beauharnois, Léry	Oui
Régie de police du Lac des Deux-Montagnes	Pointe-Calumet, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Deux-Montagnes	Oui
Service de police de L'Assomption/Saint-Sulpice	Saint-Sulpice	n/a
Service de police de la Ville de Repentigny	Repentigny	Pas de surveillance nautique, mais Service incendie possède deux bateaux pour les sauvetages
Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent	Varenes, Verchères et Contrecoeur	Assurée par la Sûreté du Québec
Régie intermunicipale de police Roussillon	Candiac, Delson, La Prairie, Sainte-Catherine	Assurée par la Sûreté du Québec
Sécurité publique de Saint-Eustache	Saint-Eustache	Pas de surveillance nautique, mais Service incendie possède un bateau pour les sauvetages
Service de police de Terrebonne	Terrebonne	Pas de surveillance nautique, mais Service incendie possède un bateau pour les sauvetages
Régie intermunicipale de police de Thérèse-de-Blainville	Boisbriand, Rosemère, Lorraine	Oui
Sûreté du Québec	Autres municipalités Fleuve Saint-Laurent Lac des Deux Montagnes (partagé avec SPVM)	Oui

1.5 - Les usages récréotouristiques et la présence de contraintes

Les usages récréatifs et touristiques pratiqués sur les rives et les plans d'eau de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal se réalisent dans un contexte porteur de certaines contraintes. Par ailleurs, des objectifs associés à d'autres usages ou vocations du territoire peuvent également militer en faveur de l'encadrement ou du retrait d'activités dans certains secteurs.

Cette section présente les principales contraintes à la pratique d'activités récréotouristiques de même que certains objectifs externes à considérer dans leur encadrement.

Principaux faits saillants

- ▶ Les bas niveaux d'eau ont de plus grands impacts sur les accès à l'eau et les usages que les hauts niveaux d'eau.
- ▶ Les niveaux d'eau n'ont pas un impact uniforme sur le territoire de la TCR HSLGM en raison des barrages jouant un rôle de régulateur en amont de la zone.
- ▶ Les usages sont affectés par l'érosion et la sédimentation.
- ▶ Depuis 2000, l'industrie maritime a mis en place une mesure de réduction volontaire de réduction de la vitesse des navires pour diminuer l'érosion des rives par batillage.
- ▶ Peu d'accidents ont lieu entre les navires commerciaux et les autres embarcations.
- ▶ La qualité de l'eau affecte les usages dans certaines parties du territoire en raison, par exemple, du dépassement du critère des coliformes fécaux pour les usages de contact direct.
- ▶ Avec les changements climatiques, l'épaisseur de la glace semble devenir une problématique pour la pratique de certains usages.
- ▶ Les activités récréotouristiques peuvent avoir de forts impacts sur les milieux naturels de la TCR, tels que l'érosion par batillage ou encore le piétinement des herbiers et des frayères.
- ▶ Plusieurs usages peuvent faciliter l'introduction d'espèces exotiques envahissantes. Des mesures de sensibilisation sont actuellement en cours, mais aucune réglementation à l'échelle du territoire n'est mise en place pour contrer efficacement la prolifération de ces espèces.

LINFO : COMMENTAIRE SUR L'INFORMATION UTILISÉE			
Description de l'information utilisée	Temporalité des données	Mise à jour	Mise à jour du PGIR
Questionnaire exploratoire	Ponctuelle	2016	Non déterminé

1.5.1 - Les niveaux d'eau

La zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal connaît une grande variété de contextes où les niveaux d'eau ont une incidence sur les activités qui s'y déroulent. Les usagers se sont habitués au fil des ans à une certaine plage de variabilité des niveaux et toute fluctuation importante à l'extérieur de cette zone de confort peut mener à des impacts sérieux. Les débits importants du fleuve Saint-Laurent n'y changent rien.

Déjà, dans une étude réalisée en 2004, Bibeault *et al.* ont ressorti les impacts des bas niveaux d'eau sur les accès nautiques dans le contexte du lac Saint-Louis. On notait que les hauts niveaux n'entraînaient pas d'impact significatif pour l'accès, alors que les bas niveaux d'eau, en raison de la réduction de la profondeur de navigation, affectent grandement l'accès rendant inutilisable certaines infrastructures ou restreignant grandement la navigation sur les cours d'eau. On observe toutefois que les hauts et bas niveaux peuvent avoir un impact sur la pratique même des usages. Lors des bas niveaux, la présence de hautfonds et le ralentissement du courant influencent la pratique des activités alors que par hauts niveaux, l'accélération du courant et la présence de zone de rapide plus importante peuvent avoir comme incidence d'augmenter les risques pour la sécurité. Le Tableau 14 présente les principales conséquences découlant des hauts et bas niveaux d'eau sur les usages récréotouristiques de la zone.

Dans le cadre du questionnaire qui a été réalisé par la TCR, 11 répondants sur 39 (28 %) ont indiqué que les bas niveaux d'eau ont comme conséquence de stopper ou de modifier fortement les usages qu'ils représentent, alors qu'un seul a répondu de même pour les hauts niveaux. À l'opposé, 12 répondants ont signalé que les bas niveaux n'ont aucune influence sur leur activité alors que ce nombre grimpe à 25 pour les hauts niveaux.

Tableau 14 — Impacts des hauts et bas niveaux d'eau sur l'accès et la pratique d'activités récréotouristiques dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (Bibeault *et al.* 2004, TCR HSLGM, 2017)

Impacts des hauts niveaux d'eau	Impacts des bas niveaux d'eau
Difficulté d'installation des infrastructures	Ajustement des comportements (modification des itinéraires, attitudes plus sécuritaires à adopter, etc.)
Difficulté d'utilisation des infrastructures	Infrastructures d'accès inutilisables (fermeture temporaire)
Besoins de surveillance accrus	Déplacement constant des quais flottants
Accroissement des risques à la sécurité des usagers	Diminution de la qualité de l'expérience
Augmentation de l'érosion des berges	Bris de matériel
	Besoins de surveillance accrus
	Perte de clientèle
	Difficulté d'amarrage
	Travaux de dragage des entrées et sorties de chenaux et des marinas
	Navigation difficile à cause des hauts-fonds
	Arrêt de service des navettes fluviales

Sur le territoire de la TCR, les conséquences des niveaux d'eau se vivent différemment d'un secteur à l'autre. En amont, le lac Saint-François connaît un niveau très stable en raison de la dynamique de régularisation entre les barrages Moses-Saunders et Beauharnois/Les Cèdres. Les niveaux d'eau ont peu d'incidence sur les usagers de ce secteur. Pour l'ensemble des autres secteurs, des niveaux d'étiages particulièrement bas ont affecté l'accès aux plans d'eau via les mises à l'eau publiques et les marinas.

De même, la navigabilité sur les plans d'eau est grandement affectée par l'apparition de hautfonds sur le lac Saint-Louis, le lac des Deux-Montagnes, la rivière des Mille-Îles et le tronçon fluvial en aval. Notamment, ce sont surtout des secteurs en rive et autour des îles qui deviennent particulièrement sensibles et qui présentent des défis de navigation. Certains chenaux utilisés entre des îles par les plaisanciers peuvent aussi être tout simplement impraticables par bas niveaux d'eau.

Le contexte de changements climatiques risque d'affecter particulièrement les niveaux d'eau et la pratique de la plaisance, de même que l'exploitation de certaines activités touristiques reposant sur la navigation. Sans en expliquer les détails, notons la réalisation récente d'une étude sur les impacts des changements climatiques et l'adaptation des secteurs du nautisme et de la croisière-excursion (Bleau *et al.*, 2015). Dans cette étude, 6 des 8 subdivisions territoriales à l'étude se retrouvent dans la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal. En plus de reprendre les principaux constats listés précédemment, cette étude cible les conséquences économiques appréhendées des fluctuations importantes des niveaux d'eau : nombre de nuitées à quai, la capacité d'accueil, la gestion des services (sanitaires, essence, réparation et entretien), l'accessibilité et le bris d'équipements nautiques.

1.5.2 - L'érosion et la sédimentation

Sur le territoire de la TCR HSLGM, plusieurs zones d'érosion ont été répertoriées. L'érosion des rives est un phénomène naturel provenant des vagues, du ruissellement, des hauts niveaux et débits d'eau, des glaces, des fortes pluies, des variations de température, de la pente et du vent. Néanmoins, elle peut être grandement accentuée par les activités anthropiques. Par exemple, on peut penser aux batillages des embarcations, à l'absence de bande riveraine ou encore au passage de véhicules sur les berges. La section 1.5.4 du plan *Conservation des milieux naturels* explique plus en détail la situation pour la zone de la TCR. Au moment d'écrire ce portrait, notons l'étude en cours d'élaboration portant sur l'analyse des zones sensibles à l'érosion et aux inondations, et couvrant notamment le territoire de la TCR. Effectuée dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques du Québec, celle-ci permettra d'avoir un portrait plus exhaustif de la situation.

Dans la pratique d'activité récréotouristique sur les cours d'eau, ces phénomènes peuvent être perçus de deux façons. D'un côté, ils peuvent nuire aux accès et à la pratique de certaines activités sur l'eau. De l'autre, la pratique de ces usages peut mener à de l'érosion et à de la sédimentation, notamment en raison du batillage résultant du passage des embarcations.

Dans le cadre du questionnaire exploratoire réalisé par la TCR, 70 % des répondants ont mentionné que les usages qu'ils représentent sont affectés par l'érosion et/ou la sédimentation. Pour 60 % d'entre eux, cela va avoir pour conséquences des changements dans leurs habitudes et la diminution de leurs activités. Plusieurs appréhendent des dépenses importantes pour maintenir leurs activités, des pertes de valeurs foncières et des pertes au niveau de certains investissements (ex. : sentiers aménagés). Par contre, pour seulement 15 % des répondants, l'érosion et/ou la sédimentation entraîne l'arrêt des activités ou la perte de revenus. Certains mentionnent que ces

phénomènes ont aussi des conséquences sur le milieu naturel et sur la qualité de l'eau : changement du paysage, perte de plage, chute d'arbres, ensablement local, disparition lente et graduelle des îles.

Un des impacts régulièrement mentionnés résultant de l'érosion et de la sédimentation est l'obligation d'entreprendre des activités de dragage de canaux de navigation à l'intérieur et à proximité des lieux de mise à l'eau et des marinas pour assurer la libre circulation des embarcations. Les secteurs de Repentigny et de Varennes ont au cours des dernières années été l'objet d'interventions importantes. S'ajoute à cet impact celui de la sédimentation de certains passages utilisés par les embarcations de plaisance restreignant la navigation (ex. : canaux des îles de Verchères, de Contrecoeur et de la Paix).

D'un point de vue des impacts de la navigation de plaisance sur les secteurs sensibles à l'érosion, aucune étude n'étaye cette situation pour le territoire de la TCR.

Fait à noter, depuis 2000, l'industrie maritime s'est dotée d'une mesure de réduction volontaire de la vitesse des navires sur le Saint-Laurent afin de réduire les effets du batillage sur les berges. À l'échelle du Québec, les données indiquent que 98 % des navires se sont conformés à cette mesure durant la période 2014-2015 (PASL, 2016). Dans le secteur entre le Port de Montréal et les limites est de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal, cette mesure peut contribuer à réduire l'érosion des berges. La contribution de cette mesure n'a toutefois pas fait l'objet d'une analyse pour la distinguer des autres facteurs d'érosion du secteur.

1.5.3 - La présence de navires commerciaux

Nous venons de voir l'impact que la navigation commerciale peut avoir sur l'érosion en raison des effets de batillage produits par les navires. Un autre aspect à considérer comme contrainte découle de la présence même des navires commerciaux, de leur circulation dans des zones également fréquentées par les plaisanciers et des risques de collision qui en découlent.

L'effort de portrait réalisé indique qu'il n'existe pas de recensement systématique des accidents survenant entre les navires commerciaux et les plus petites embarcations. Des échanges avec les représentants de l'administration portuaire permettent d'indiquer au portrait que peu d'accidents sont historiquement survenus. On note néanmoins certaines anecdotes sans conséquence lors desquelles, des plaisanciers téméraires s'approchent des navires.

Il faut noter qu'en vertu du *Règlement sur les abordages* (C.R.C., ch. 1416), « [l]es navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voiles ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation » (Règle 10, j.). Cette règle est par ailleurs habituellement intégrée aux divers codes de conduite diffusés par les regroupements et associations de plaisanciers.

Certains intervenants notent toutefois certains risques liés à la cohabitation des navires commerciaux et des embarcations de plaisance dans la Voie maritime du Saint-Laurent et particulièrement aux abords des écluses de Saint-Lambert, de Sainte-Catherine et de Beauharnois. Alors que les bateaux commerciaux ont priorité et que les délais d'attente sont souvent très longs pour les plaisanciers, certains événements isolés où des plaisanciers auraient tenté de se « faufler » sont mentionnés. Toutefois, aucune donnée n'a été recueillie pour faire état d'une observation systématique de ces événements.

1.5.4 - La qualité de l'eau

La qualité de l'eau affecte les usages impliquant un contact des usagers avec l'eau. Nous avons vu que de nombreuses activités récréotouristiques entrent dans cette catégorie : baignade, kayak, surf, *kite surf*, motomarine, ski nautique, *wakeboard*, plongée, etc.

Le portrait sur la qualité de l'eau témoigne des secteurs pour lesquels des dépassements de critères associés à la présence de coliformes fécaux sont observés. Ces critères s'appliquent aux contacts directs tels que la baignade (200 UFC) ou aux contacts indirects tels que le canot (1 000 UCF). Ainsi, des secteurs de la rivière des Mille-Îles, de la rivière des Prairies et en aval de Montréal présentent des dépassements suffisamment fréquents pour qu'ils soient considérés comme des zones peu ou non propices à la pratique d'activités de contact.

Pour des activités d'observation de l'environnement subaquatique telle que la plongée, la turbidité de l'eau est un critère de qualité important. Les secteurs du territoire présentant des zones de fortes érosions peuvent limiter ces activités.

Il est par ailleurs important de noter la grande variabilité dans le temps de la qualité de l'eau. Cette dernière peut être influencée par les précipitations, les débits et niveaux du cours d'eau, le ruissellement et l'érosion. Par exemple, après des épisodes de fortes pluies, l'avènement d'épisodes de débordement des réseaux d'égouts est à surveiller, surtout dans les secteurs où l'on note la présence de réseaux unitaires où les eaux de pluie se mêlent aux eaux domestiques (voir section sur les débordements dans le volet « qualité de l'eau » du portrait). Les fortes pluies et les hauts niveaux d'eau accentuent aussi le ruissellement et l'érosion qui amènent beaucoup de sédiments et de contaminants dans le cours d'eau affectant sa qualité. De plus, en période d'étiage, les contaminants se retrouvent en plus grande concentration tandis qu'en période de crue, les forts débits d'eau jouent un rôle important de dilution sur certains contaminants déjà présents dans l'eau. La présence d'oiseaux migrateurs en grand nombre peut également avoir un impact sur la qualité de l'eau et la pratique des usages.

1.5.5 - Les glaces

Tout comme la qualité de l'eau, la glace influence directement la pratique de certaines activités hivernales comme la pêche sur glace, la motoneige, le VTT, le canot sur glace, la marche en raquette et le ski de fond. En effet, afin de pratiquer sécuritairement ces activités, un niveau d'épaisseur minimal de glace est requis. La Figure 15 expose ces niveaux.

De nombreuses villes font individuellement des suivis d'épaisseurs de glace. La fonte rapide de la glace au printemps et le raccourcissement de l'hiver nous permettent de penser que la durée de la saison de loisirs sur glace sera écourtée. D'ailleurs, les deux dernières saisons de pêche sur glace à Contrecoeur montrent l'impact direct de ces constantes (Voir section 1.3). Aussi, les moments de redoux et les pluies durant l'hiver, qui abiment la glace et la font fondre, diminuent le nombre de journées de pratique des activités récréotouristiques dans la saison. Étant donné le nombre d'usages tirant parti du couvert de glace, de la variété des sites de pratique et du contexte de changement climatique, l'augmentation du nombre de situations problématiques est à prévoir.



Figure 15 — Épaisseur de glace minimum recommandée pour la pratique d'activités hivernales

1.5.6 - Les risques associés aux courants, aux rapides et aux vents

Les cours d'eau de la région sont parsemés de secteurs où l'accélération du courant ou la présence de rapides constituent pour certains un attrait, pour d'autres un risque avec lequel composer. Les secteurs des rapides de Lachine (fleuve), des rapides d'Habitat 67 (fleuve) et du rapide du Cheval-Blanc (rivière des Prairies) sont recherchés par les amateurs de sports d'eau vive. Notamment, les premiers jouissent d'une reconnaissance internationale. Néanmoins, ces lieux présentent un potentiel de risque avec lequel il faut composer²⁹.

De même, les secteurs immédiatement en amont et en aval des infrastructures de production d'hydroélectricité connaissent des dynamiques de courants pouvant présenter un certain danger. Ces lieux sont normalement circonscrits par des bouées afin d'en empêcher l'accès.

Enfin, il est important de prendre en considération la présence de site de forts vents, notamment sur les lacs Saint-François, Saint-Louis et des Deux-Montagnes, de même que dans le tronçon fluvial du fleuve. Ces sites sont souvent prisés par les véliplanchistes et autres adeptes de voiles ou de kite surf. La force des vents peut toutefois devenir un risque pour des usagers moins expérimentés.

Notons dans ce portrait que si certains intervenants témoignent d'incidents plus ou moins graves associés à ces risques, aucun recensement n'existe et ne permet de les comptabiliser.

²⁹ On se souviendra d'un décès survenu à l'été 2016 sur le rapide du Cheval-Blanc.

1.5.7 - La préservation des milieux naturels

Le portrait sur les milieux naturels montre que la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal compte de nombreux milieux naturels d'intérêt pour la conservation. Parmi eux, plusieurs constituent un environnement fragile et vulnérable aux perturbations humaines. On peut penser aux herbiers aquatiques qui servent d'abris et de garde-manger pour beaucoup d'oiseaux et de poissons ou encore aux milieux humides et aux plaines inondables qui procurent des services écosystémiques importants. En effet, ces milieux régularisent les débits d'eau, filtrent les contaminants, diminuent l'érosion des berges et fournissent des habitats diversifiés pour la faune et la flore.

Ces milieux sont souvent très attrayants pour la pratique de certaines activités. On peut penser au canot ou au kayak, car les eaux sont calmes, à l'ornithologie et à la plongée en apnée, car ce sont des milieux très productifs avec une grande biodiversité, ou encore, à la pêche et la chasse. Cependant, ces activités humaines peuvent avoir un impact important sur la qualité des écosystèmes présents. Les effets découlant des activités récréotouristiques sont variés, par exemple :

- Érosion créée par les vagues des bateaux ;
- Piétinement des herbiers, des frayères et des habitats ;
- Arrachage des herbiers par les hélices des bateaux ;
- Dérangement de la faune ;
- Pollution des habitats ;
- Dispersion d'espèces exotiques envahissantes.

Le plan d'affectation du territoire public de Lanaudière a d'ailleurs défini l'entièreté de la rive nord du fleuve Saint-Laurent (entre le lac Saint-Pierre et Repentigny), incluant l'archipel du lac Saint-Pierre et les autres îles au nord du chenal de la voie maritime du Saint-Laurent en zonage de protection pour une sauvegarde des habitats fauniques (oiseaux aquatiques, poissons et rats musqués) ou de préservation des habitats d'espèces floristiques menacées ou vulnérables. La navigation de plaisance contribue à ajouter un stress sur ces habitats. La mise en valeur des territoires sous cette vocation devrait se limiter à des activités légères et extensives qui ne portent pas ou très peu atteinte au patrimoine naturel à préserver.

Plusieurs efforts sont faits sur le territoire pour sensibiliser les usagers à ces problématiques. Par exemple, les Routes bleues intègrent dans leurs cartes, les emplacements des milieux sensibles en recommandant de ne pas y aller. D'autres moyens sont aussi utilisés comme des dépliants, des panneaux d'interprétation ou encore des agents de sensibilisation. Cependant, malgré ces efforts, le message ne rejoint pas tous les usagers. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette difficulté. Certains outils ciblent seulement certains usagers et ne permettent pas de joindre d'autres clientèles (Route bleue pour les kayakistes). Par ailleurs, les personnes sensibilisées sont souvent celles qui s'intéressaient déjà à la problématique et qui connaissent les bonnes pratiques à adopter. Enfin, la pratique de la plaisance fait en sorte que les usagers peuvent parcourir de longues distances et atteindre des secteurs qu'ils connaissent peu ou pas. L'absence d'une cartographie générale rejoignant l'ensemble des plaisanciers est en ce sens notable.

Enfin, malgré la sensibilisation, plusieurs intervenants mentionnent que l'évitement des milieux sensibles n'est pas réellement respecté par certains usagers. Cependant, aucune étude ou donnée n'est actuellement disponible pour étayer ce problème.

1.5.8 - L'introduction des espèces exotiques envahissantes

Les espèces exotiques envahissantes (EEE) sont des espèces aquatiques ou terrestres étrangères à une région qui concurrencent (Valéry *et al.*, 2008) et prennent rapidement la place des espèces indigènes (ACIA, 2008). Ces espèces ont d'importants impacts sur l'environnement : elles nuisent à la biodiversité en occupant massivement les habitats et en réduisant l'espace pour les autres espèces ; elles ont un fort potentiel de colonisation, n'ayant souvent que peu de prédateurs et de compétiteurs, croissant plus rapidement et se reproduisant plus efficacement que les espèces indigènes ; elles altèrent les fonctions écologiques des écosystèmes et les services écologiques associés. Certaines activités récréotouristiques peuvent participer à la propagation de ces espèces nuisibles.

La navigation de plaisance comporte des risques importants de dispersion de graines, œufs ou encore de mollusques qui se seraient accrochés sur les embarcations. Si les plaisanciers ne procèdent pas au lavage de leur embarcation, en se déplaçant d'un plan d'eau à un autre, ils peuvent transporter des organismes nuisibles d'un endroit contaminé à un endroit encore intact (Pomerleau, 2017). Les véhicules récréatifs comme la motoneige ou les véhicules amphibies peuvent également favoriser la prolifération d'espèces exotiques envahissantes. Effectivement, leurs passages répétés sur le sol mettent la terre à nue ce qui enlève tous les obstacles à l'installation d'une espèce exotique envahissante. De plus, en passant avec les véhicules, des fragments de plantes peuvent être récoltés puis transportés et relâchés plus loin, entraînant la colonisation de nouveaux milieux.

La chasse et la pêche font aussi partie des activités récréatives qui impliquent des techniques avantageant des espèces indésirables. La fabrication de caches en Phragmite, aussi appelé roseau commun, participe à l'augmentation de la population de l'espèce. Les plants, qui sont fixés à l'embarcation des chasseurs, sont transportés avec eux dans les cours d'eau. Tandis qu'à la pêche, l'utilisation d'appâts vivants peut poser problème (CEDD, 2008). Les appâts vivants perdus ou rejetés dans l'eau pourraient réussir à survivre et se reproduire et, de cette manière, contaminer un nouveau cours d'eau. Depuis le 1^{er} avril 2017, il est cependant interdit d'utiliser des appâts vivants au Québec limitant cette voie d'entrée des espèces exotiques envahissantes.

Le secteur du Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal est particulièrement propice à la propagation des EEE par les embarcations de plaisance. En effet, la provenance des utilisateurs est variée, les plans d'eau du secteur peuvent accueillir des plaisanciers dans le cadre d'un itinéraire où l'origine peut être très éloignée et la proximité des grands centres peut favoriser la présence d'utilisateurs qui changent régulièrement de lieu de pratique (Bleau *et al.*, 2015).

Bien que le *Règlement sur les espèces exotiques envahissantes* du Canada interdise l'importation et le transport d'EEE (art. 6, 8 et 10), aucun règlement n'oblige pour l'ensemble du territoire le lavage des embarcations de plaisance. Cette pratique fait l'objet néanmoins d'efforts de sensibilisation de la part de plusieurs intervenants : Association maritime du Québec, Fédération canadienne de la faune, marinas, etc.

Ailleurs au Québec, on remarque que certaines municipalités ont adopté un règlement obligeant le lavage des embarcations (ex. : Saint-Adolphe, Saint-Donat). Sur le territoire de la TCR, aucune municipalité n'a jusqu'ici adopté un tel règlement. On note toutefois une prise en compte de la problématique, par exemple, à Châteauguay où la ville « demande à tous les utilisateurs d'embarcations d'effectuer un lavage de ces dernières avant la mise à l'eau. Le lavage exigé par les autorités municipales constitue un moyen efficace de protéger à long terme tant la rivière

Châteauguay que le lac Saint-Louis » (Ville de Châteauguay, 2012). Cette demande fait toutefois appel au sens civique des gens et ne s'appuie pas sur un mécanisme coercitif. L'organisme SCABRIC a réalisé en 2014 et 2015 des activités de sensibilisation pour le lavage des embarcations notamment dans les marinas de Saint-Anicet, Sainte-Catherine, Kahnawake, Châteauguay et au service de location de Ste-Martine.

2 - DIAGNOSTIC

Les éléments de portrait présentés au cours des pages précédentes ont été au cœur des discussions tenues dans les diverses activités de la TCR Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (conseil stratégique, comité de concertation sur l'accès aux rives et aux cours d'eau, forum régional annuel). De ce portrait et de ces discussions sont ressortis les éléments de diagnostic retenus qui se déclinent par rapport aux huit sujets suivants :

- Le réseau d'accès publics et privés aux rives et aux plans d'eau ;
- La demande pour des accès aux rives et aux plans d'eau ;
- Les contraintes liées à la pratique des usages ;
- La cohabitation entre les divers usages ;
- La tarification des infrastructures publiques de mise à l'eau ;
- La sécurité en rive et sur les plans d'eau ;
- La complexité institutionnelle, l'application de la réglementation et la surveillance ;
- La production et le partage d'information et de connaissances entre les intervenants du secteur.

Nous présentons dans les pages qui suivent les éléments de diagnostic. Nous ne répétons pas les aspects du portrait qui les soutiennent, mais nous mentionnerons, le cas échéant, les expériences et préoccupations des intervenants manifestées lors des diverses activités de la TCR et qui supportent le diagnostic.

SUJET 1 :		
Le réseau d'accès publics et privés aux rives et aux plans d'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
1.1 La distribution dans l'espace des sites permettant l'accès est inégale et mène à certains enjeux d'accessibilité.	<p>SECTION 1.3</p> <p>Certains secteurs sont adéquatement desservis par un réseau de sites publics et privés</p> <p>La présence de secteurs industriels, portuaires et fortement privatisés ou la présence d'infrastructures routières créent une difficulté pour les citoyens non riverains à avoir accès aux rives et aux plans d'eau.</p> <p>Les modalités d'utilisation des sites d'accès – tarification de l'accès et/ou du stationnement – sont réparties inégalement sur le territoire</p> <p>La distribution des sites de mise à l'eau publics et privés est aussi inégale sur le territoire, le secteur en amont (lac Saint-François, lac Saint-Louis et lac des Deux Montagnes) comptant une grande proportion des marinas privées du territoire.</p>	<p>La communauté mohawk de Kahnawake souligne les impacts négatifs de la Voie maritime du Saint-Laurent sur l'accès de leur population au fleuve Saint-Laurent.</p>
1.2 Le nombre de sites permettant la pratique de la baignade est insuffisant.	<p>SECTION 1.3</p> <p>Un nombre insuffisant de sites sont aménagés pour les activités de baignade sous la supervision de sauveteur.</p> <p>Les sites existants sont abondamment fréquentés et plusieurs observent que l'achalandage trop élevé est un enjeu important dans la qualité de l'expérience des baigneurs.</p> <p>Les populations urbaines des secteurs les plus densément peuplés ont peu de sites accessibles en transport en commun pour pratiquer la baignade.</p>	

SUJET 1 : Le réseau d'accès publics et privés aux rives et aux plans d'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
<p>1.3 La connaissance des sites permettant l'accès est regroupée au sein de répertoires partiels pour lesquels les efforts de mises à jour sont inégaux.</p>		<p>Plusieurs intervenants, organismes ou regroupements produisent des répertoires sectoriels des sites d'accès et points d'intérêts en matière d'activités récréotouristiques (Association maritime du Québec, municipalités, MRC, Fédération québécoise de canot et de kayak, Observatoire global du Saint-Laurent).</p> <p>Les responsables de ces répertoires ont des capacités limitées pour assurer la mise à jour régulière de ces répertoires, entraînant un suivi défaillant au niveau de l'évolution annuelle des modalités d'accès et des changements dans le statut de certains sites.</p> <p>La réalisation sectorielle des répertoires ne contribue pas à la création d'une approche intégrée des accès et de la pratique de l'ensemble des activités récréotouristiques. Les secteurs d'activité restent relativement fermés les uns aux autres alors qu'une plus grande conscientisation de la variété des usages permettrait une meilleure prise en charge des enjeux de cohabitations.</p> <p>L'offre récréotouristique gagnerait selon plusieurs à ce qu'une meilleure intégration existe entre les répertoires produits.</p>

SUJET 2 : La demande pour des accès aux rives et aux plans d'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
2.1 De nombreux types d'usages sont présents sur le territoire et contribuent à un accroissement de la demande pour les accès.	SECTION 1.4	<p>L'ensemble des usages semble connaître un accroissement de son nombre de pratiquants et l'augmentation de cette demande s'observe sur l'ensemble du territoire. L'accroissement de la demande se fait sentir tant chez les gestionnaires publics que chez les gestionnaires privés de sites permettant l'accès.</p> <p>Plusieurs clientèles d'utilisateurs témoignent également du nombre de plus en plus élevé de personnes en rive et sur les plans d'eau : plaisanciers, kayakistes, surfeurs, baigneurs, etc.</p> <p>La densité démographique de la région de Montréal – et non pas uniquement du territoire de la TCR – génère une pression importante sur les municipalités riveraines où sont situées les infrastructures d'accès.</p> <p>La demande est particulièrement forte lors de périodes de pointe, notamment les fins de semaine de juin à septembre et lors des principales semaines de vacances estivales à la fin juillet et au début août. On note une différence significative entre les jours de semaine et de fins de semaine au niveau de l'achalandage sur les plans d'eau, et ce, pour l'ensemble du territoire.</p> <p>Certaines activités demandant des conditions de pratique particulières – notamment les sports d'eau vive – connaissent un accroissement du nombre de pratiquants qui génère des temps d'attente importants. Il en est de même pour les plaisanciers devant utiliser les écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent.</p>
2.2 La variété des usages implique des besoins et des conditions variées d'utilisation des sites d'accès.	SECTION 1.4 Chaque usage est accompagné de besoins particuliers qui ne correspondent pas toujours avec les commodités prévues.	<p>Des usagers utilisent des sites qui ne sont pas prévus pour eux ou utilisent des lieux non aménagés.</p> <p>L'émergence de nouvelles activités peut impliquer l'ajout de nouvelles infrastructures ou la fourniture de nouveaux services, ce qui implique de nouvelles dépenses pour les gestionnaires de sites de mises à l'eau.</p>

SUJET 2 :		
La demande pour des accès aux rives et aux plans d'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
<p>2.3 La demande pour les sites d'accès provient également d'une volonté de favoriser le lien avec les plans d'eau comme partie intégrante du cadre de vie.</p>	<p>SECTION 1.4</p>	<p>Il existe une volonté généralisée de favoriser le lien des populations avec les plans d'eau dans le contexte de la pratique d'activités récréotouristiques ou comme cadre de vie.</p> <p>Il y a une acceptation générale et positive des retombées de ce lien, que ce soit d'un point de vue de santé publique, de qualité de vie, de dynamisme des communautés, de valeur des propriétés ou du développement du récréotourisme.</p> <p>On reconnaît que des décisions d'aménagement ont historiquement eu comme conséquence de couper certaines communautés des plans d'eau.</p> <p>Certains soulignent qu'une tendance à la tarification d'un ensemble de sites – lieux de baignade, lieu de mise à l'eau, parcs en rives – entre en contradiction avec un idéal d'accès universel et gratuit.</p> <p>Certains soulignent que bien que l'idée de souhaiter une plus grande utilisation des rives et des plans d'eau soit pertinente et souhaitable, la capacité des infrastructures d'accès et de surveillance ne suit pas adéquatement l'accroissement de la demande.</p>

SUJET 3 :		
Les contraintes liées à la pratique d'usages ou devant les restreindre		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
3.1 Les niveaux d'eau.	SECTION 1.5	<p>Cette contrainte est une source importante de préoccupation chez une foule d'intervenants. La question de l'incertitude liée au contexte de changements climatiques ajoute à cette préoccupation.</p> <p>Des préoccupations sont manifestées par rapport aux efforts de régularisation des débits en provenance du lac Ontario et de la rivière des Outaouais. Il semble y avoir un besoin à ce qu'une meilleure communication des modalités de régularisation soient expliquées, notamment dans le cadre de l'adoption du nouveau plan 2014 pour la régularisation du lac Ontario.</p> <p>Plus localement, des préoccupations existent relativement à l'impact de la gestion plus fine des niveaux d'eau en amont des barrages d'Hydro-Québec, notamment dans le secteur de Les Cèdres.</p> <p>Plusieurs intervenants ont réitéré les impacts négatifs des bas niveaux d'eau : infrastructures inutilisables, modification des itinéraires lors des déplacements, augmentation de l'érosion et de la sédimentation, risques accrus d'échouements et abandon temporaire de certaines activités.</p>
3.2 Les enjeux d'érosion et de sédimentation.	SECTION 1.5 La sédimentation entraîne des besoins de dragage et d'autres entretiens qui représentent des coûts élevés pour les gestionnaires de mise à l'eau (coûts des travaux et coûts liés à la compensation environnementale).	Les causes multiples d'érosion et d'apports en sédiments sont relativement bien comprises par les intervenants, bien que l'on souligne que la complexité de ces phénomènes entraîne une difficulté à évaluer la part relative de chacune d'entre elles.
3.3 La présence de la navigation commerciale.	SECTION 1.5	<p>Les intervenants du secteur de la navigation maritime et de la plaisance considèrent cette contrainte comme bien réelle, importante à considérer, mais pour laquelle peu d'événements problématiques ont été observés.</p> <p>On souligne par ailleurs l'impossibilité pour certaines activités récréotouristiques misant sur la location de s'installer à proximité de la Voie maritime ou du chenal de navigation en raison des coûts d'assurance importants qui découleraient de cet emplacement.</p>

SUJET 3 :		
Les contraintes liées à la pratique d'usages ou devant les restreindre		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
3.4 La qualité de l'eau.	SECTION 1.5 Plusieurs secteurs – notamment en aval du territoire et le long des rives – présentent des dépassements de critères au niveau des coliformes fécaux qui empêchent la pratique d'activité de contacts directs ou indirects avec l'eau.	Les événements de précipitations intenses qui affectent momentanément la qualité de l'eau en raison des débordements de réseaux d'égouts sont une source de préoccupation importante. Dans un contexte où on procède ou envisage de procéder à l'ouverture de plages destinées à la baignade dans des secteurs possiblement influencés par des débordements d'égouts, la question de la communication de l'information relative à la qualité de l'eau est une source de préoccupation tant chez les usagers que chez les autorités municipales concernées.
3.5 La présence de secteurs à risque.	SECTION 1.5 De nombreux usages récréatifs des plans d'eau de la zone sont liés à l'utilisation de caractéristiques naturelles qui représentent également un risque pour la sécurité des usagers (vents, rapides). Les risques associés à la présence d'infrastructures humaines (digues, barrages) sont habituellement bien identifiés. Lorsque l'usage est réalisé dans le cadre des activités d'une entreprise, le niveau de compétence des formateurs et guides est généralement élevé.	Une préoccupation existe quant à la grande variété dans la compétence parmi les usagers pour tous les usages et également quant à la connaissance des plans d'eau et des risques qui s'y trouvent. L'absence d'une communication intégrée entre les secteurs d'activités nuit également à la transmission d'une information générale relative aux risques (certains secteurs disposent d'outils bien développés, d'autres pas).
3.6 La glace.	SECTION 1.5 On observe un recul du début des activités de motoneige sur les plans d'eau de la fin décembre à la 2e semaine de janvier.	Les préoccupations sont grandissantes relativement à l'impact des changements climatiques sur les activités dépendant du couvert de glace : pêche blanche, motoneige, ski de fond, etc. Le niveau d'expérience chez les usagers est très variable, de même que l'encadrement des activités entre les divers sites. La pratique d'activité sur la glace dans des sites non surveillés implique l'aptitude de l'utilisateur à évaluer lui-même la capacité portante de la glace.

SUJET 3 :		
Les contraintes liées à la pratique d'usages ou devant les restreindre		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
3.7 La présence de milieux naturels fragiles.	<p>SECTION 1.5</p> <p>Plusieurs sites ayant une haute valeur écologique (herbiers, milieux humides, zones inondées au printemps, etc.) sont susceptibles d'être endommagés par la pratique d'activités récréotouristiques.</p> <p>Plusieurs types d'embarcations permettent un accès facile à ces sites fragiles.</p>	<p>Alors que les autres éléments du sujet 3 représentent des contraintes à la pratique des activités récréotouristiques, le point 3.7 représente quant à lui un aspect qui devrait mener à la restriction de certains comportements ou à l'interdiction de l'utilisation de secteurs en particulier.</p> <p>La capacité de surveillance des sites pour lesquels il existe des restrictions ou des interdictions de fréquentation est insuffisante pour assurer leur respect.</p> <p>Plusieurs intervenants présents sur le territoire n'ont pas la capacité d'intervenir pour interdire ou restreindre l'accès.</p> <p>Tous les intervenants s'entendent pour dire qu'une meilleure identification des sites naturels, des restrictions et des mesures coercitives et volontaires à mettre en place est souhaitable pour permettre une utilisation récréotouristique durable des plans d'eau et des rives.</p>

SUJET 4 : La cohabitation entre les divers usages		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
4.1 Certains sites utilisés pour la pratique d'activités multiples sont le théâtre de partage difficile entre usagers.	SECTION 1.5	<p>La forte demande en provenance de divers usages crée une pression importante sur certains sites convoités par une vaste gamme d'usagers.</p> <p>Les sites de mise à l'eau et les quais sont également utilisés pour d'autres usages en rive (pêche, balade, détente, etc.). Il en découle des enjeux de sécurité entre la présence de piétons, de flâneurs, de pêcheurs et de véhicules motorisés ou d'embarcations sur les quais et les rampes.</p> <p>La surveillance inégale des sites favorise l'émergence de conflits qui doivent se régler entre usagers.</p> <p>Des intervenants travaillant sur les sites d'accès sont souvent confrontés à l'incapacité d'intervenir et doivent appeler les corps policiers pour régler des conflits.</p> <p>Dans certains secteurs, la forte privatisation de berges favorise la concentration d'une vaste gamme d'usagers au même endroit accentuant la pression sur les infrastructures d'accès.</p>
4.2 La densité des usagers à certains moments de l'année entraîne une forte pression sur les sites d'accès et des conflits.	SECTION 1.6 Il existe une forte variation de la densité des usagers sur les plans d'eau entre les pointes et les creux.	<p>La densité des usagers présents sur les rives et les cours d'eau en fin de semaine, les jours fériés et durant les semaines de vacances estivales favorise l'émergence de conflits.</p> <p>Les amateurs d'eau vive connaissent une saturation au niveau de la fréquentation des vagues naturelles de la région.</p>
4.3 Des activités incompatibles sont pratiquées à proximité l'une de l'autre entraînant une situation de conflit importante.	SECTION 1.5	<p>De nombreux usages souffrent d'une incompatibilité manifeste alors que sont recherchées des conditions opposées (tranquillité, vagues, bruit).</p> <p>L'absence de délimitation des secteurs pour la pratique d'activités favorise la proximité entre usages incompatibles.</p> <p>Les différentes clientèles – plaisanciers, sportifs d'eau vive, pêcheurs, kayak de mer, etc. – favorisent le développement de cultures d'utilisation des rives et des plans d'eau variant d'un usage à l'autre.</p> <p>Certains notent l'absence d'une prise de conscience chez certains usagers des impacts de leurs vagues sur les autres usagers. La même observation s'applique au bruit.</p>

SUJET 4 : La cohabitation entre les divers usages		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
4.4 Certains usagers font preuve d'un manque de civisme important, noté par d'autres usagers	SECTION 1.5	<p>Si les intervenants soulignent que les problèmes de civisme sont le fait d'une minorité, ils mentionnent quand même plusieurs enjeux liés au civisme : conduite à haute vitesse et conduite dangereuse de certains usagers à proximité d'autres usagers, conduite d'embarcation en état d'ébriété, secteurs fréquentés pour faire la fête et vandalisme des infrastructures.</p> <p>L'absence d'une culture collective d'utilisation des plans d'eau est soulignée.</p> <p>Si plusieurs intervenants soulignent l'importance de l'auto-organisation des secteurs d'activités, la faiblesse de la surveillance des plans d'eau et des rives est mentionnée comme facteur favorisant l'existence de ces comportements.</p>
4.5 La cohabitation est parfois difficile entre les usagers des plans d'eau et les propriétaires privées à proximité de certains lieux de pratique.	SECTION 1.5	<p>Les sites d'accès sont souvent à proximité de secteurs résidentiels qui doivent composer avec la présence et la densité des usagers désirant avoir accès aux rives et cours d'eau.</p> <p>L'utilisation non permise de la propriété privée pour le passage est mentionnée.</p> <p>L'accessibilité aux rives et aux plans d'eau implique également la présence de stationnement suffisant. Certains secteurs ne sont pas suffisamment dotés d'espaces de stationnement et les usagers utilisent les rues à proximité des sites de mise à l'eau, menant à des conflits avec le voisinage.</p> <p>Certains usages génèrent des bruits plus ou moins importants, des déchets et de la malpropreté pour les propriétés avoisinantes. On souligne que certains usagers accostent ou utilisent l'eau juste devant la propriété privée d'un riverain.</p>

SUJET 5 :		
La tarification des infrastructures publiques de mise à l'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
5.1 Les municipalités sont appelées à gérer une infrastructure publique municipale qui se trouve à remplir une fonction régionale d'accès aux plans d'eau.	<p>Les sites de mises à l'eau publics sont sous la responsabilité des administrations municipales qui doivent en assumer les coûts de gestion, d'exploitation et d'entretien.</p> <p>Certaines municipalités imposent une tarification différenciée pour profiter des infrastructures publiques de mise à l'eau dont elles ont la responsabilité. Avant la tarification, une part importante des usagers provenaient de municipalités non riveraines.</p> <p>Les coûts liés à l'entretien et à l'exploitation des sites de mise à l'eau sont importants et ne sont pas entièrement couverts par la tarification.</p>	
5.2 Les municipalités sont interpellées par leurs citoyens afin de considérer certaines préoccupations locales dans la gestion des sites d'accès publics.	SECTION 1.3	<p>Les citoyens des municipalités gestionnaires de sites de mise à l'eau interpellent, à des degrés divers, leur municipalité relativement à certaines préoccupations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Problèmes de stationnement ; • Problèmes liés au trafic ; • Bruits et odeurs ; • Réduction de l'accès pour les résidents ; • Coûts de gestion, d'exploitation et d'entretien des infrastructures assumés par le budget municipal alors que le service sert à des non-résidents.
5.3 Il existe une disparité entre les modalités d'exploitation des sites publics de mise à l'eau.	<p>SECTION 1.3</p> <p>Certains secteurs connaissent une grande variabilité entre les modalités de tarification.</p>	<p>La tarification élevée sur un site a comme conséquence d'augmenter l'achalandage des lieux où l'accès des rampes de mises à l'eau est gratuit ou à faible coût, les usagers se déplaçant pour trouver le site de mise à l'eau le moins cher. L'intégration des sites privés de mise à l'eau (marinas) dans la réflexion sur les solutions aux problèmes d'accès est à améliorer.</p>

SUJET 5 :		
La tarification des infrastructures publiques de mise à l'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
5.4 Les usagers non-résidents subissent des impacts découlant de la tarification de l'usage des sites d'accès publics.	SECTION 1.6	<p>Les usagers non-résidents subissent les impacts de la tarification et développent les comportements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les usagers cherchent à utiliser les accès gratuit ou moins dispendieux ; • Les usagers diminuent leur fréquentation des plans d'eau ; • Les usagers utilisent des sites qui ne sont pas aménagés pour effectuer leur mise à l'eau ; • Les usagers cessent de pratiquer des activités impliquant une mise à l'eau. <p>Si certains groupes comprennent qu'une tarification puisse être imposée, ils jugent que les coûts actuels découlant de la tarification sont trop élevés.</p> <p>Certains groupes défendent l'idée d'un accès universel et gratuit.</p>

SUJET 6 : La sécurité en rive et sur les plans d'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
6.1 Le nombre important d'utilisateurs et la présence de comportements répréhensibles accroissent les risques à la sécurité dans la pratique d'activités sur les plans d'eau et les rives.	SECTION 1.5	<p>Plusieurs comportements, dont certains déjà associés aux enjeux de civisme et de cohabitation, sont considérés comme étant préoccupants au niveau de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La vitesse et/ou les comportements dangereux ; • Les conflits physiques pouvant découler du manque de civisme entre les utilisateurs ; • La pratique d'activité en état d'ébriété ; • L'insouciance par rapport à la vague ; • La conduite d'embarcations très rapides à proximité d'autres utilisateurs. <p>On note également la pratique de la baignade dans de nombreux sites non aménagés et non surveillés.</p>
6.2 Les compétences exigées pour conduire une embarcation motorisée sont insuffisantes.	SECTION 1.2	<p>Les intervenants considèrent que le cadre réglementaire actuel permet à n'importe qui de conduire une embarcation motorisée de forte puissance sans devoir suivre un cours de formation pratique de manière obligatoire.</p> <p>Ils considèrent qu'en comparaison avec des activités récréatives similaires – la motocyclette, la motoneige – ou par rapport aux exigences qui existent ailleurs, la réglementation canadienne n'est pas suffisamment sévère pour encadrer adéquatement les compétences des utilisateurs d'embarcations motorisées.</p>
6.3 Le niveau de compétence des utilisateurs est variable pour les activités qui ne font pas l'objet d'une formation obligatoire.	<p>SECTIONS 1.2 et 1.5</p> <p>Pour les activités telles que le canot, le kayak, le surf, etc., certaines entreprises offrent des expériences supervisées et de la formation.</p>	<p>Une part importante des utilisateurs pratiquent néanmoins l'activité sans formation reconnue ou en ayant reçu une formation basée sur l'expérience dans une communauté de pratique dont il est difficile d'apprécier la valeur.</p> <p>Malgré le fait que les municipalités riveraines indiquent habituellement que la pratique des activités à risque est de la responsabilité de l'utilisateur, on constate qu'une réflexion importante est à faire sur l'accompagnement et l'encadrement de celles-ci.</p>

SUJET 6 :		
La sécurité en rive et sur les plans d'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
6.4 La présence d'une autorité capable de faire respecter la réglementation sur les plans d'eau est insuffisante.	SECTIONS 1.2 et 1.5	<p>Compte tenu du nombre d'usagers présents sur le territoire, les intervenants considèrent comme étant insuffisante la présence des forces policières pour assurer la sécurité sur les plans d'eau.</p> <p>Certains soulignent que la présence des forces policières ne tient pas suffisamment compte des moments de pointe dans la présence d'usagers (fin de semaine, soirées d'événement sur le fleuve) ou encore qu'un accent disproportionné soit mis sur l'inspection des embarcations à quai alors que le comportement des usagers devrait en recevoir davantage.</p> <p>On souligne que plusieurs plaisanciers qui subissent les actes dangereux ou incivils sont frustrés et découragés, se sentant délaissés des services de surveillance et de sécurité sur les plans d'eau.</p> <p>La présence insuffisante des forces policières décourage la mise en place de certaines infrastructures visant à la mise en valeur des milieux aquatiques et riverains en raison des risques de vandalismes.</p> <p>Le respect de la réglementation environnementale est à améliorer.</p>

SUJET 6 :		
La sécurité en rive et sur les plans d'eau		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
<p>6.5 La signalisation permettant de tenir compte des contraintes à la pratique d'activité et la communication auprès des usagers sont insuffisantes.</p>	<p>SECTIONS 1.2 et 1.5</p> <p>Alors que d'autres plans d'eau adoptent au Québec des mesures de restriction à la navigation, le contexte « ouvert » de la zone Haut- Saint-Laurent – Grand Montréal rend difficile l'adoption de mesures équivalentes dans la région.</p> <p>Une approche « ville par ville » pour l'adoption de restriction sert également mal un espace de navigation comme celui de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal.</p> <p>Les approches de sensibilisation visant à cartographier et diffuser les zones sensibles ou de restrictions volontaires sont insuffisantes ou confinées à des usages en particulier.</p>	

SUJET 7 :		
La complexité institutionnelle en matière de sécurité et de surveillance		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
7.1 La complexité institutionnelle nuit à la surveillance des activités récréotouristique sur les plans d'eau.	SECTION 1.2	<p>Les intervenants confirment une confusion quant aux rôles et responsabilités des divers types d'intervenants, tant au niveau de la surveillance que de la capacité à faire évoluer la réglementation.</p> <p>La présence d'une variété d'intervenants sur le territoire (corps policiers, Garde côtière, Garde côtière auxiliaire, employés municipaux, employés des marinas, etc.) et le fait des rôles et des capacités d'intervention distincts contribuent à la difficulté d'assurer une surveillance efficace des plans d'eau.</p> <p>Une responsabilité importante retombe sur les gestionnaires publics et privés de sites de mise à l'eau et sur l'autorégulation par les usagers. Ceux-ci ne sont toutefois pas nécessairement suffisamment outillés ou ne disposent pas des moyens de communication adéquats pour remplir ce rôle.</p> <p>L'autorégulation et l'adoption des mesures volontaires sont incontournables pour encadrer la pratique d'usages récréatifs, mais tous les comportements ne peuvent être surveillés par les usagers eux-mêmes et certains nécessitent la présence d'une force policière.</p>
7.2 Plusieurs enjeux liés aux usages récréatifs, à leur surveillance et à leur pratique sécuritaire impliquent des réflexions d'ordre réglementaire qui incombent à des paliers de gouvernements supérieurs.	<p>SECTION 1.5</p> <p>Plusieurs enjeux de cohabitation, de sécurité et de civisme impliquent des solutions réglementaires fédérales ou provinciales en raison des compétences en vigueur dans le domaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les compétences à la navigation ; • Les impacts des activités récréotouristiques sur l'environnement ; • Les restrictions générales à l'utilisation des bâtiments ; • La signalisation des zones de restrictions. 	<p>Le processus actuel visant à faire adopter des restrictions à l'utilisation des bâtiments est jugé très complexe.</p>

SUJET 8 :		
La production et le partage d'informations et de connaissances entre les intervenants du secteur		
PROBLÉMATIQUES	SECTIONS OU ÉLÉMENTS DE PORTRAIT	PRÉOCCUPATIONS ADDITIONNELLES
8.1 Les enjeux relatifs aux accès impliquent une vaste gamme d'utilisateurs et d'organisations qui partagent de l'information de manière sectorielle et selon des modes de transmission multiples.	<p>Que ce soit pour les accès, les bonnes pratiques ou les contraintes à la pratique d'utilisateurs, de nombreux efforts sectoriels sont mis de l'avant afin de favoriser une meilleure cohabitation des usages et une utilisation récréotouristique plus durable des plans d'eau.</p> <p>Le nombre de clientèles et d'utilisateurs à rejoindre est important et les vecteurs de communications varient d'une clientèle à l'autre.</p> <p>De nombreux outils communicationnels sont employés (médias sociaux, applications, journaux, communication de regroupement, etc.), mais il n'existe pas de vision intégrée de leur utilisation, de leur mise en réseau et des informations communes pertinentes qui pourraient y être diffusées.</p>	
8.2 Les connaissances disponibles sont élaborées de manière sectorielle alors que leur utilisation potentielle pourrait rejoindre un large spectre d'utilisateurs.	<p>Il y a une méconnaissance de l'ensemble de l'information et de la connaissance produite et disponible entre les différents secteurs d'utilisateurs.</p> <p>Les capacités de production d'information et de connaissance de chaque secteur sont souvent limitées.</p> <p>Les risques de dédoublement des efforts en matière de production d'information et de diffusion sont bien réels.</p>	

3 - PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Les plans d'eau de la zone Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal occupent un secteur clé du territoire québécois. Au cœur de la métropole et de sa périphérie, l'ensemble de ce système hydrologique est grandement modifié par les interventions humaines historiques et actuelles. En amont, les systèmes des Grands Lacs et de la rivière des Outaouais influencent la quantité et la qualité des apports en eau disponibles pour la région. En aval, les populations composent avec les conséquences des usages des ressources en eau de la zone. La présence des ressources en eau a été et est un avantage pour le développement de la région. Les milieux naturels y ont cependant été grandement perturbés et les écosystèmes restants subissent des pressions. L'urbanisation et l'industrialisation ont par ailleurs transformé les liens entre les plans d'eau et les populations du territoire, dont les Premières Nations.

Dans ce contexte, et alors que les changements climatiques incitent plus que jamais à renforcer la résilience à l'égard des dynamiques hydroclimatiques, la TCR Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal se dote de la vision suivante pour ce bien collectif que sont les plans d'eau de la région.

Vision

Dans la prochaine décennie, les usages économiques, citoyens et des Premières Nations cohabitent harmonieusement et se développent selon la capacité de support du milieu.

L'amélioration significative de la qualité de l'eau permet la pratique d'activités de contact, sécurise la capacité d'approvisionnement en eau potable et contribue à la santé des écosystèmes.

Tous les milieux naturels s'inscrivent dans une trame verte et bleue qui protège la diversité des écosystèmes et leur connectivité.

L'accès public à l'eau sous toutes ses formes est considéré comme un intérêt commun et est facilité par des sites nombreux, accessibles et sécuritaires en tout respect de la capacité de support du milieu.

Considérations sous-jacentes

Certains éléments ont été omis du plan stratégique afin d'en alléger la lecture et la compréhension. Ils sont toutefois la fondation de l'ensemble du Plan de gestion intégré régional et agissent à titre de filtre. Ces éléments spécifiques sont :

- Le développement durable ;
- Les changements climatiques ;
- L'intégration des chantiers.

Développement durable

L'un des principes qui sous-tendent le plan stratégique de la TCR est le développement durable, que le gouvernement du Québec définit ainsi :

«Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.»

Le 19 avril 2006, le parlement provincial a adopté pour la première fois une Loi sur le développement durable (Loi 118). L'objectif de la loi est d'instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'Administration afin que l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités s'inscrive dans la recherche d'un développement durable.

La loi s'adresse principalement aux activités des Ministères, mais elle vise à mettre les bases d'un nécessaire virage sociétal face aux modes de développement non viable, en intégrant davantage la recherche d'un développement durable, à tous les niveaux et dans toutes les sphères d'intervention, dans les politiques, les programmes et les actions de l'Administration.

Dans ce contexte, les 16 principes de bases de la loi sur le développement durable (voir Annexe 2) sont des éléments pertinents par lesquels les orientations, les objectifs et les futures actions du Plan de gestion intégré régional peuvent être examinés.

Changements climatiques

Les travaux entamés par la TCR depuis 2015 n'incluent pas de chantier distinct sur l'adaptation aux changements climatiques. Un récent rapport réalisé par le consortium Ouranos fait pourtant état d'importants impacts à anticiper sur le régime hydrique desquels nous devons absolument tenir compte dans un contexte de gestion de l'eau :

- variations plus fréquentes et de plus grande amplitude des niveaux d'eau ;
- débits hivernaux moyens plus élevés ;
- crues printanières plus intenses et périodes d'étiage prolongées ;
- diminution du couvert de glace, exposant davantage les rives ;
- formation de frasil, etc.

L'ensemble de ces phénomènes climatiques risque d'avoir une incidence négative notamment sur la qualité de l'eau et sur l'habitat du poisson. À la lumière de ces projections, l'adaptation aux changements climatiques doit être considérée de manière sous-jacente dans le cadre du PGIR.

Intégration des trois chantiers

Les orientations et les objectifs travaillés par les comités de concertation des trois grands chantiers s'imbriquent au sein de ce document pour présenter une planification stratégique qui se veut intégrée. Bien que le plan stratégique soit ainsi divisé, les trois chantiers sont interdépendants. Ainsi, une action permettant d'améliorer la qualité de l'eau contribuera à améliorer la qualité des habitats ou permettra le développement d'accès supplémentaires pour la baignade.

Cependant, toutes les activités ne sont pas égales en matière d'impacts sur le milieu. En toute cohérence avec les principes du développement durable, le développement de nouveaux accès à l'eau, par exemple, doit respecter les objectifs de conservation et de protection de la biodiversité, si fragile en milieu urbain, d'où l'importance d'une bonne planification en fonction des connaissances du terrain et de la recherche scientifique.

Le plan stratégique pour le chantier « *Accès aux rives, aux cours d'eau et usages récréotouristiques* » comporte deux orientations.

ORIENTATION 1 : METTRE EN VALEUR ET FAVORISER L'ACCÈS AUX PLANS D'EAU

Dans la grande région de Montréal, il existe en général un manque d'accès aux plans d'eau, que ce soient des plages, des rampes de mises à l'eau, des parcs, etc. Cet accès est aussi inégal et il existe des disparités entre les secteurs pour les services. L'information disponible sur les accès se retrouve dispersée dans des répertoires partiels, sectoriels et avec des efforts de mise à jour différents. Pour toutes ces raisons, il peut être difficile pour les citoyens de la grande région de Montréal d'avoir accès aux rives et aux cours d'eau.

Le manque d'accès et la capacité des infrastructures engendrent un achalandage élevé aux accès existants. Le manque de stationnement et des tarifs variables entre les accès peuvent accentuer ce problème. Cet achalandage accru peut être source de conflits d'usage entre les divers types d'utilisateurs.

Les aménagements inadéquats peuvent également mener à des conflits d'utilisateurs de par la nature même des activités. Certains sont incompatibles à cause des conditions de pratiques désirées qui sont directement opposées. Par exemple, certains utilisateurs recherchent la tranquillité alors que d'autres ont besoin de faire des vagues pour pratiquer leur sport comme le wakeboard.

La première orientation veut donc faciliter l'accès à l'eau de diverses façons, dont la création de nouveaux accès et l'organisation d'activités qui favorisent l'appropriation du milieu. Elle vise également le réaménagement et la restauration des accès pour diminuer les conflits d'usages et pour bonifier l'offre. Elle contient également des objectifs pour diffuser l'information sur les accès et soutenir de diverses façons l'accès aux rives par les citoyens.

Objectifs :

- Répertorier et rendre disponible aux usagers une information à jour sur les accès aux rives et aux plans d'eau, les infrastructures, les services et les usages ;
- Réaliser 5 actions de planification d'accès à l'eau afin de bonifier l'offre et d'harmoniser les usages ;
- Restaurer ou réaménager au moins 10 sites existants afin de les mettre en valeur, de bonifier l'offre et d'harmoniser les usages, dans le respect de la capacité de support du milieu ;
- Aménager au moins 2 nouveaux accès sécuritaires à l'eau afin de bonifier l'offre, dans le respect de la capacité de support du milieu ;
- Promouvoir 2 activités donnant accès à l'eau qui favorisent l'appropriation et le respect du milieu ;
- Organiser au moins 5 activités donnant accès à l'eau et qui favorisent l'appropriation et le respect du milieu ;
- Réaliser au moins 4 projets pour augmenter l'offre de transport actif et collectif vers les sites d'accès.

ORIENTATION 2 : CONCILIER LE RESPECT DES MILIEUX NATURELS, LES USAGES ET LA SÉCURITÉ DES USAGERS

Pour permettre une utilisation durable des ressources en eau pour des usages récréotouristiques, il faut s'assurer qu'ils sont faits en respect du milieu et de la sécurité des autres usagers.

Certains comportements sont nuisibles non seulement à la sécurité des usagers, mais également pour les milieux fragiles le long du fleuve. Le manque de surveillance et de sensibilisation peut augmenter la fréquence de ces comportements. Il n'y a pas de secteurs délimités pour les activités et les sites sensibles sont inadéquatement identifiés. Certains sites à haute valeur écologique sont susceptibles d'être endommagés par les activités récréotouristiques.

Les connaissances sur les usages, la sécurité et les milieux naturels sont souvent élaborées de façon sectorielle. Il y a méconnaissance des informations produites entre les différents secteurs d'usagers, sans compter que certaines catégories n'ont pas une capacité égale de produire de l'information. Il manque également des connaissances sur l'impact des changements climatiques sur les activités, surtout par rapport aux niveaux d'eau et au couvert de glace.

En général, on peut remarquer qu'il n'y a pas de culture collective d'utilisation des plans d'eau.

La deuxième orientation de ce chantier vise donc à combler les lacunes dans les connaissances sur les usages récréotouristiques, la sécurité et le respect des milieux naturels. Elle veut également à partager ces connaissances avec les usagers par le biais de différentes actions de sensibilisation, de mobilisation et de cartographie.

Objectifs :

- Identifier les milieux humides et hydriques sensibles d'au moins quinze (15) municipalités soit un cinquième de l'ensemble des municipalités afin de faciliter la conciliation entre la protection des milieux naturels et les usages ;
- Accroître le nombre d'outils visant à améliorer la prévisibilité des impacts des changements climatiques sur les usages ;
- Intégrer et partager les meilleures pratiques sur les usages, la sécurité et la conciliation avec les milieux humides et hydriques par la réalisation de deux initiatives ;

- Sensibiliser les usagers de l'eau aux comportements nuisant à la sécurité des usagers et la conservation des milieux humides et hydriques.

4 - PLAN D'ACTION

Les acteurs du milieu ayant un pouvoir d'action sur l'accès à l'eau sont aussi nombreux que diversifiés. Toutefois, leur champ d'action se limite au territoire qu'ils desservent. Dans le cadre de cet exercice de concertation, ils sont nombreux à avoir soumis des actions visant à répondre aux différents objectifs du plan d'action accès à l'eau. Afin d'alléger la lecture du plan d'action, les acteurs ayant des actions similaires et répondant au même objectif ont été regroupés sous un même libellé. Le suivi auprès des acteurs sera assuré par la TCR HSL-GM, soit par les trois comités ZIP qui en assurent la concertation.

Ainsi, l'orientation 1 du plan d'action comprend 7 objectifs visant à mettre en valeur et favoriser l'accès aux plans d'eau. L'orientation 2 cible 5 objectifs pour concilier le respect des milieux humides et hydriques, les usages et la sécurité des usagers.

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Orientation A.1 : Mettre en valeur et favoriser l'accès aux plans d'eau					
Objectif A.1.1 : Répertoire et rendre disponible aux usagers une information à jour sur les accès aux rives et aux plans d'eau, les infrastructures, les services et les usages			Indicateur : Répertoire disponible		
Action A.1.1.1 — Développer un outil pour répertorier et diffuser une information à jour sur les accès, les services et événements.					

³⁰ Légende des coûts : \$ = 10 000 \$ et moins ; \$\$ = 10 000 \$ à 60 000 \$; \$\$\$ = 60 000 \$ à 100 000 \$; \$\$\$\$ = plus de 100 000 \$

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
<p>L'action contient deux composantes différentes à développer : une base de données pour répertorier les accès et une carte pour en faire la diffusion. La carte « accès Saint-Laurent » présentera les accès de baignade publics et d'activité nautique. Les risques liés à la qualité de l'eau seront analysés et présentés. L'emplacement des émissaires des stations d'épuration et l'impact sur le milieu seront considérés, de même que la localisation, la fréquence et l'importance des déversements d'eaux usées, les aires d'épuration, ou le niveau de risque de pollution. Le répertoire et la carte présenteront pour chaque type d'activité et pour chaque région les conditions d'accès et les liens électroniques vers les informations pertinentes.</p>	Fondation Rivières	<p>Canot Kayak Québec, Eaux vives Québec, Nautisme Québec, Comité ZIP des Seigneuries, Comité ZIP Haut- Saint-Laurent, Comité ZIP Jacques- Cartier, organismes locaux</p>	\$\$\$	Entreprise privée	2021-2026

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Objectif A.1.2 : Réaliser 5 actions de planification d'accès à l'eau afin de bonifier l'offre et d'harmoniser les usages			Indicateur : Nombre d'actions de planification réalisées		
Action A.1.2.1 — Réaliser une étude définissant les besoins en termes d'accès par secteur et par type d'utilisateur.					
L'étude aura pour but de déterminer l'achalandage des accès pour chaque secteur et pour chaque type d'utilisateurs. L'accessibilité de chaque accès sera également prise en compte. Une partie de l'étude comprendra des rencontres de concertation pour déterminer, avec l'expertise des acteurs du territoire, les zones du territoire moins desservies et les options potentielles pour créer des nouveaux accès. Un sondage viendrait compléter l'étude en question.	Comité ZIP des Seigneuries, Comité ZIP Haut-Saint-Laurent, Comité ZIP Jacques-Cartier Respire CMM	Conservation Nature Canada, OBV, Municipalités, MRC, Groupe de recherche Eau, ville, fleuve	\$\$	PSREE, Mitacs, Les amis des parcs	2022-2024
Action A1.2.2 — Planifier une vision d'ensemble du réseau métropolitain (liée avec Trame verte et bleue, réseau vélo métropolitain)					
L'action a pour but de développer une vision d'ensemble permettant d'assurer une meilleure intégration des projets financés par le programme de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.	CMM	Municipalités	\$	CMM	2021-2022

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Action A1.2.3 — Soutenir l'aménagement de nouveaux sites et le renforcement de sites existants					
<p>Cette action s'inscrit dans le cadre du Plan Archipel de la CMM. Le plan comprend les deux actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maintenir et bonifier le nombre de sites dans le respect de la capacité de support du milieu. • Renforcer les sites existants (bonification des infrastructures et multifonctionnalité). <p>Le soutien s'inscrit dans les activités du programme de la Trame Verte et Bleue.</p>	Municipalités	CMM	À déterminer — inclus dans l'enveloppe de la Trame Verte et Bleue	Trame verte et bleue du Grand Montréal	2021-2025
Action A1.2.4 — Soutenir l'amélioration des interconnexions entre activités sur l'eau – vélo – navettes – transport en commun					
Le CMM veut planifier l'amélioration des interconnexions des activités sur l'eau à l'échelle du territoire de la CMM.	CMM	Municipalités	\$	CMM	2021-2026
Action A1.2.5 — Définir les critères essentiels qui définissent l'aménagement écoresponsable d'une mise à l'eau pour les embarcations à propulsion manuelle et les petites embarcations électriques en vue d'attribuer un sceau route bleue					
Cette action vise à déterminer des critères pour assurer le respect de l'environnement lors de l'aménagement des mises à l'eau pour les embarcations à propulsion manuelle et les petites embarcations électriques. Cette démarche sera effectuée dans le cadre des activités de la Route bleue du Grand Montréal.	Route de Champlain	Comité ZIP Jacques-Cartier, Nautisme Québec, GUEPE et Sport et Loisir de l'île de Montréal (SLIM)	\$\$	Montréal Physiquement Active	2021-2022

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Action A1.2.6 — Caractériser une portion du Parc historique de la Pointe-du-Moulin en vue d'une future mise à l'eau					
<p>La Ville de NDIP caractérise actuellement la portion près du Parc historique de la Pointe-du-Moulin en vue d'une future rampe de mise à l'eau et un pôle d'activités nautiques.</p> <p>Une portion d'environ 200 mètres par 150 mètres de bande riveraine sera caractérisée.</p>	Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	SODEC (propriétaire de la Pointe-du-Moulin), Société de développement du Parc historique de la Pointe-du-Moulin	\$	CMM	2021-2022
Action A1.2.7 — Réaliser une étude de faisabilité sur l'aménagement d'accès et de traverses routières sécurisées au Canal de Soulanges					
<p>Étudier la faisabilité d'aménager des entrées et sorties d'eau de même que des traverses routières sécurisées visant à permettre le portage entre des bassins navigables. Tenir à jour un inventaire des infrastructures d'accès à l'eau.</p>	Développement Vaudreuil-Soulanges (projet canal de Soulanges)	Organismes locaux, Canot kayak Québec, Comité ZIP Haut-Saint-Laurent, COBAVER, MRC Vaudreuil-Soulanges, municipalités	\$\$	Autofinancement (revenus de location), PSSDT, Sports et loisirs Montérégie	2021-2023

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Action A1.2.8 — Produire un guide documentant des modèles d'aménagements qui permettent une harmonisation des usages					
Un guide sera produit pour orienter les municipalités dans le déploiement de mises à l'eau et d'aménagements donnant accès à l'eau. Les infrastructures et initiatives proposées respecteront la capacité du milieu et favoriseront l'harmonisation des usages.	Comité ZIP des Seigneuries, Comité ZIP Haut-Saint-Laurent, Comité ZIP Jacques-Cartier Groupe Respire	Navark, Ville de Repentigny, COBAMIL, Conservation Nature Canada	\$\$	PSREE, FASL, Mitacs, Les amis des parcs	2022-2023
Objectif A.1.3 : Restaurer ou réaménager au moins 10 sites existants afin de les mettre en valeur, de bonifier l'offre et d'harmoniser les usages, dans le respect de la capacité de support du milieu			Indicateur : Nombre de sites restaurés ou réaménagés		
Action A.1.3.1 — Restaurer des infrastructures d'accès déjà existantes					
<ul style="list-style-type: none"> Restaurer deux rampes de mise à l'eau du Parc régional de Beauharnois-Salaberry et mise à niveau des ancrages de quais à proximité. Restaurer la berge Garrot. Draguer et faire la réfection de la rampe de mise à l'eau dans le parc de la Commune. 	MRC de Beauharnois-Salaberry, Éco-Nature, Ville de Varennes	Selon les projets	\$\$\$\$	MAMH Fonds Régions Ruralité, budget municipal	2021-2022

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Action A.1.3.2 — Réaménager des sites d'accès existants					
<ul style="list-style-type: none"> Réaménager le parc François de Sales — Gervais. Aménager la plage de la colonie des Grèves. Bonifier de l'offre au Centre Nautique de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot Installer de la signalisation et des repères de navigation dans le canal de Soulanges. Implanter des quais et des mises à l'eau pour embarcations non motorisées et des quais de jour pour les plaisanciers dans le canal de Soulanges. Mettre en valeur l'embouchure est et ouest du canal de Soulanges Aménager de sentiers longeant le fleuve dans le parc de la Commune. Mettre en place des mesures pour mieux concilier les usages et minimiser l'impact sur les habitats sensibles. 	Ville de Contrecœur, Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Développement Vaudreuil-Soulanges (projet canal de Soulanges), Éco-Nature	Selon les projets	\$\$\$\$	Selon les projets	2021-2026
Objectif A.1.4 : Aménager au moins 2 nouveaux accès sécuritaires à l'eau afin de bonifier l'offre, dans le respect de la capacité de support du milieu			Indicateur : Nombre d'accès aménagés		
Action A1.4.1 — Aménager une rampe de mise à l'eau dans le secteur de la baie de la Pointe-du-Moulin					
Aménagement d'une rampe de mise à l'eau pour petites embarcations moteur dans le secteur de la baie de la Pointe-du-Moulin, à l'extrémité du chemin Cousineau.	Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	N/A	\$\$\$\$	Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	2021-2022

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Action A1.4.2 — Ajouter 6 accès et revitaliser un accès existant à la rivière des Milles Îles dans le cadre du projet de réseau de transport récréatif et utilitaire du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles					
Cette action consiste en l'aménagement de mises à l'eau officielles afin de répartir les accès et l'achalandage sur le territoire (actuellement concentré à la berge du Garrot) et de desservir les citoyens de diverses municipalités dans un contexte où la demande est en croissance. Le projet prévoit certains accès avec des petits centres de location d'embarcations nautiques non motorisées aménagés dans le respect des habitats sensibles permettant de diversifier l'offre de transport durable le long de la RMI.	Éco-Nature	CMM, municipalités, Desjardins, Gouvernement du Québec	\$\$\$\$	Éco-Nature, municipalités, CMM, Desjardins, Gouvernement du Québec	2017-2026
Action A1.4.3 — Aménager un parc récréotouristique sur l'île Sainte-Thérèse					
L'île Sainte-Thérèse est un site à fort potentiel pour y développer un parc récréotouristique. En plus de donner un accès public à une île de l'archipel de Varennes, ce projet permettra également l'aménagement de sites dédiés à la conservation et aux activités d'interprétation. Au moins deux accès sont prévus, soit un sur la rive nord de l'île et un second sur la rive sud.	Ville de Varennes	Comités ZIP des Seigneuries et Jacques-Cartier, SNAP Québec, Canards Illimités, MRNF	\$\$\$\$	Budget municipal	2025-2028
Action A1.4.4 — Aménager un nouvel espace de mise à l'eau pour des embarcations légères à Repentigny en respectant les habitats fauniques pour une utilisation durable des milieux humides d'intérêts.					
Ajouter une nouvelle fenêtre sur le fleuve, une descente et un quai sur un nouveau site et au parc Saint-Laurent.	Récréotourisme Repentigny	Ville de Repentigny	\$\$\$\$	Ville de Repentigny, CMM	2021-2022

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Objectif A.1.5 : Promouvoir 2 activités donnant accès à l'eau qui favorisent l'appropriation et le respect du milieu			Indicateur : Nombre d'activités de promotion effectuées		
Action A1.5.1 — Produire une carte touristique des parcs et haltes riveraines de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot					
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot produit une carte touristique qui détaille les parcs et haltes riveraines de son territoire, en plus des attraits riverains : la carte Découvrir Notre-Dame-de-l'Île-Perrot où c'est Tellement Beau! En 2020, l'initiative a été étendue à tout le territoire de l'Île Perrot. Renouvellement prévu en 2021.	Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Pincourt, L'Île-Perrot, Association des gens d'affaires de l'Île Perrot	\$	Autofinancement par vente de publicité	2021-2026
Action A1.5.2 — Faire une campagne promotion du réseau de transport récréatif et utilitaire du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles					
Promouvoir, sur les plates-formes adaptées, la mise en place du projet de transport récréatif utilitaire sur la rivière des Milles Îles.	Éco-Nature	Municipalités et CMM	\$\$\$	Éco-Nature, municipalités et CMM	2021-2026

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Objectif A.1.6 : Organiser au moins 5 activités donnant accès à l'eau et qui favorisent l'appropriation et le respect du milieu			Indicateur : Nombre d'activités organisées		
Action A1.6.1 — Organiser des événements ponctuels donnant accès à l'eau et favorisant l'appropriation du milieu.					
<ul style="list-style-type: none"> Organiser cinq Grand Splash à l'été 2021 et 10 Grand Splash en 2022. Organiser annuellement la Fête du Nautisme de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot. Organiser 3 événements multi-usagers annuels sur la rivière des Prairies qui permettent une sensibilisation aux réalités de chacun. Organiser 7 événements d'inauguration du Rés-EAU-Vélo dans les villes partenaires du projet. Organiser annuellement une fête multiusager, le Festifleuve de Repentigny. 	Fondation Rivières, Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, GUEPE, Éco-Nature, Récréotourisme Repentigny	Selon les projets	\$\$\$\$	Selon les projets	2021-2026
Action A1.6.2 — Mettre sur pied des activités donnant accès à l'eau et favorisant l'appropriation du milieu.					
<ul style="list-style-type: none"> Développer une programmation sportive destinée au grand public pour mettre en valeur le canal de Soulanges. Pérenniser le service de location d'embarcations dans le canal de Soulanges. Poursuivre le déploiement de la Route Bleue et de ses parcours dans la région. 	Développement Vaudreuil-Soulanges, Canot Kayak Québec, coordonnateurs régionaux de la route bleue.	Selon les projets	\$\$\$\$	Selon les projets	2021-2025

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Objectif A.1.7: Réaliser au moins 4 projets pour augmenter l'offre de transport actif et collectif vers les sites d'accès			Indicateur : Nombre de projets réalisés		
Action A.1.7.1 - Améliorer le circuit d'autobus entre la Gare EXO de l'Île-Perrot et les navettes fluviales et croisières					
<p>Chaque jour de navette fluviale, NDIP offre un circuit d'autobus qui sillonne le territoire, disponible tant pour les personnes arrivant par bateau que les résidents du territoire.</p> <p>Nous aimerions que ce circuit puisse aussi passer par la gare EXO de l'Île-Perrot pour attirer les gens de Montréal. Il deviendrait possible d'arriver à la gare, de prendre l'autobus et ensuite de profiter de navettes ou de croisières.</p>	Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Développement Vaudreuil-Soulanges et le programme FARR (déjà approuvé en 2020 et reporté (COVID))	\$	Ville de NDIP et FARR	2021-2022
Action A.1.7.2 — Mettre en place un système de navette entre les sites nautiques GUEPE (Parcours Gouin)					
Tester et mettre en place des navettes entre les 2 sites nautiques opérés par GUEPE sur le Parcours Gouin (entre le parc de Beauséjour et le site Sophie-Barat) tous 2 dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.	GUEPE	Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Navette Nature, STM	\$\$	Arrondissement Ahuntsic-Cartierville	2021-2027

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³⁰	Financement pressenti	Échéancier
Action A.1.7.3 — Mettre en place un système de navettes et de connexions à la piste cyclable pour les sites du projet du réseau de transport récréatif et utilitaire					
L'action consiste au développement et à l'implantation d'un système de bateaux-navettes électriques qui assurera la liaison entre des stations du réseau de transport récréatif et utilitaire le long de la RMI et permettant de relier les différents réseaux cyclables au réseau nautique.	Éco-Nature / Parc de la Rivière des Mille-Îles	Municipalités et CMM, Gouvernement du Québec, Gouvernement du Canada	\$\$\$\$	Éco-Nature, municipalités et CMM, Gouvernement du Québec, Gouvernement du Canada et autres	2018-2025
Action A1.7.4 — Connecter les parcs riverains de Repentigny au réseau cyclable					
Ce projet consiste en l'aménagement d'haltes cyclables sur le parcours de la rue Notre-Dame à Repentigny. Ces aménagements permettront de développer le circuit cyclable pour qu'il puisse compléter les circuits de kayak.	Ville de Repentigny, Récréotourisme Repentigny	À déterminer	\$\$\$\$	Ville de Repentigny	2021-2022

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³¹	Financement pressenti	Échéancier
Orientation A.2 : Concilier le respect des milieux naturels, les usages et la sécurité des usagers					
Objectif A.2.1 : Identifier les milieux humides et hydriques sensibles d'au moins quinze (15) municipalités soit un cinquième de l'ensemble des municipalités afin de faciliter la conciliation entre la protection des milieux naturels et les usages.			Indicateur : Nombre de municipalités dont les milieux humides et hydriques sensibles auront été identifiés		
Action A.2.1.2 — Cartographier les pôles d'activité et les secteurs de contrainte (zones à risque et sensibles, secteurs avec qualité de l'eau inadéquate).					
Pour bien identifier les secteurs de contrainte, une cartographie sera réalisée pour déterminer les zones à risque pour la pratique d'activité (barrages, courants, etc.), les zones sensibles (herbiers aquatiques, berges fragilisées, etc.) et les secteurs de l'eau avec une qualité inadéquate. Cette action suivra donc les activités de caractérisation des berges de la portion navigable de la TCR.	Comité ZIP des Seigneuries, Comité ZIP Haut-Saint-Laurent, Comité ZIP Jacques-Cartier	Municipalités, MRC, OBV, Conservation de la nature Canada, Récréotourisme Repentigny, GUEPE	\$\$	PIC, PSREE	2024-2026

³¹ Légende des coûts : \$ = 10 000 \$ et moins ; \$\$ = 10 000 \$ à 60 000 \$; \$\$\$ = 60 000 \$ à 100 000 \$; \$\$\$\$ = plus de 100 000 \$

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³¹	Financement pressenti	Échéancier
Objectif A.2.2 : Accroître le nombre d'outils visant à améliorer la prévisibilité des impacts des changements climatiques sur les usages.			Indicateur : Nombre d'outils développés et nature de leur contenu		
Action A2.2.1 — Réaliser une étude sur l'impact des changements climatiques sur les accès et les usages					
Cette étude permettra d'aller chercher la perspective des usagers face aux changements climatiques. Elle permettra de comprendre comment ces changements affectent leurs activités actuelles ainsi que leur perception sur les changements à venir.	Respire	À déterminer	\$\$	Mitacs	2022-2023
Action A2.2.2 - Développer un outil de prévision ou d'évaluation du couvert de glace afin de permettre les accès et les usages sécuritaires sur les plans d'eau en hiver					
Le couvert de glace est grandement affecté par les changements climatiques. Un outil de prévision ou d'évaluation permettra de rendre plus sécuritaire les accès et les usages.	C.I.EAU, AquaHacking	Arrimage.Com inc., Hydro Météo (à confirmer)	\$\$\$\$	Ministère de l'Économie et de l'Innovation, Aqua Entrepreneurs	2021-2023

Description	Porteurs	Partenaires pressenti	Coût ³¹	Financement pressenti	Échéancier
Objectif A.2.3 : Intégrer et partager les meilleures pratiques sur les usages, la sécurité et la conciliation avec les milieux humides et hydriques par la réalisation de deux initiatives			Indicateur : Nombre d'initiatives d'intégration et de partage réalisées		
Action A.2.3.1 — Créer une plate-forme de diffusion des connaissances scientifiques, des initiatives réalisées par les partenaires et de partage d'outils en matière d'usages, de sécurité et de conciliation avec les milieux naturels					
Au sein du site internet de la TCR-HSLGM, une page web sera créée dans le but de centraliser les connaissances scientifiques produites par les activités de recherche scientifique et professionnelle. Des outils pertinents y seront également réunis pour faciliter la diffusion de l'information sur le territoire.	Comité ZIP des Seigneuries, Comité ZIP Haut-Saint-Laurent, Comité ZIP Jacques-Cartier	Membres de la TCR	\$	FASL	2022-2023
Objectif A.2.4 : Sensibiliser les usagers de l'eau aux comportements nuisant à la sécurité des usagers et la conservation des milieux humides et hydriques			Indicateur : Nombre d'activités de sensibilisation réalisées et nombre d'usagers sensibilisés		

Description	Porteurs	Partenaires pressenti	Coût ³¹	Financement pressenti	Échéancier
Action A.2.4.1 — Sensibiliser les usagers à la sécurité et à la conservation des milieux naturels.					
<p>Cette action comprend plusieurs activités de sensibilisation faites sur le territoire de la TCR. Il peut s'agit de présentations, de dépliants, de panneaux de sensibilisation, etc.</p>	<p>ZIP des Seigneuries, ZIP Haut-Saint-Laurent, ZIP Jacques-Cartier, SÉPAQ, SCABRIC, Récréotourisme Repentigny, GUEPE, Conserve de la nature Canada, COBAMIL</p>	<p>Municipalités</p>	<p>\$\$\$</p>	<p>PIC, Fondation de la Faune, Transport Canada, PIH, Privé, Cie de bateaux, industries, Port de Montréal</p>	<p>2021-2026</p>
Action A.2.4.2 — Faire des capsules de sensibilisation pour les utilisateurs des parcours de la Route Bleue					
<p>Des capsules de sensibilisation seront produites et liées à la cartographie des parcours. La mission même de Canot Kayak Québec est de sensibiliser à la sécurité sur l'eau. La cartographie inclura aussi les prérequis de sécurité, ainsi que des annotations liées aux dangers sur l'eau et sur le fleuve.</p>	<p>Canot-Kayak Québec</p>	<p>Associations de tourisme régionales, Unités régionales de sport et de loisir</p>	<p>\$\$</p>	<p>Ministère de l'Éducation (pressenti)</p>	<p>2022-2024</p>

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³¹	Financement pressenti	Échéancier
Action A2.4.3 — Offrir des formations sur la pêche					
Développer, organiser, tenir et promouvoir des activités éducatives en lien avec les comportements à adopter en termes de pêche sportive.	Éco-Nature	Canot Kayak Québec, Gouvernement du Canada, Gouvernement du Québec, FFQ et autres	60 000\$ à 100 000\$	Divers	2021-2026
Action A2.4.4 - Assurer la surveillance de la rivière des Milles îles avec des patrouilles					
Réaliser des patrouilles quotidiennes pour veiller au respect de la réglementation en vigueur dans le Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles, à la protection des aires protégées et, à assurant la sécurité des usagers et un suivi à l'inspection des infrastructures d'accès en place.	Éco-Nature	Municipalités, Gouvernement du Québec	60 000 à 100 000\$	Éco-Nature, Municipalités, Gouvernement du Québec	2021-2026
Action A.2.4.5 — Installer des panneaux sur les espèces de poisson à statut présentes dans le fleuve dans la zone Saint-Laurent du COVABAR					
Le COVABAR procédera à l'installation de panneaux sur les espèces de poisson à statut présentes dans le fleuve dans la zone Saint-Laurent du COVABAR.	COVABAR	MPO, MFFP	\$	Équipe de rétablissement du chevalier cuivré	2021-2022

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³¹	Financement pressenti	Échéancier
Action A.2.4.6 — Mettre sur pied des formations de groupes utilisant le circuit kayak à Repentigny					
L'action consiste à former les groupes utilisant le circuit kayak reliant deux accès au fleuve à Repentigny.	Récréotourisme Repentigny	Canot Kayak Québec, Aventure Écotourisme Québec	\$\$	Utilisateurs	2021-2022
Action A.2.4.7 — Promouvoir un guide des bonnes pratiques à destination des plaisanciers					
<p>En 2020, la Coalition pour une navigation responsable et durable a élaboré un guide des bonnes pratiques de navigation à l'intention des plaisanciers. Une courte campagne a été effectuée pour promouvoir le guide dans le secteur du lac des Deux-Montagnes et de la rivière des Milles Îles.</p> <p>L'action veut faire la promotion du guide en faisant une campagne à l'échelle de la province, incluant l'entièreté du territoire de la TCR HSLGM. La campagne se ferait avec de la publicité Facebook, des affiches distribuées aux municipalités ayant des rampes de mise à l'eau, ainsi que des patrouilles de sensibilisation aux rampes de mise à l'eau et aux marinas.</p>	Coalition pour une navigation responsable et durable	Organismes de bassins versants du Québec, Nautisme Québec, Éco-Nature	\$\$\$\$	Affluents Maritime, Programme de soutien aux enjeux de l'eau	2021-2025
Action A.2.4.8 - Offrir des activités éducatives sur le nettoyage d'embarcation, la pratique du canot et du kayak, les milieux naturels, les espèces en péril et la conservation des milieux naturels.					
Développer, organiser, tenir et promouvoir des activités éducatives en lien avec les comportements à adopter en termes de navigation de plaisance et de conservation des milieux naturels.	Éco-Nature	Canot Kayak Québec, Gouvernement du Canada, Gouvernement du Québec	\$\$\$	Éco-Nature, Gouvernement du Canada, Gouvernement du Québec	2021-2031

Description	Porteurs	Partenaires pressentis	Coût ³¹	Financement pressenti	Échéancier
Action A.2.4.9 - Développer une application comportant une carte bathymétrique pour sensibiliser les usagers à l'importance de préserver la vie aquatique en naviguant					
Il s'agit de développer, peut-être avec des producteurs de carte existants comme Garmin Navionics, une carte interactive avec des indications sur l'impact de leur embarcation sur la vie aquatique en naviguant.	Coalition pour une navigation responsable et durable	Garmin Navionics, Organismes de bassins versants du Québec, Nautisme Québec, Éco-Nature	\$\$\$\$	Affluents Maritime, Programme de soutien aux enjeux de l'eau	2021-2025

5 - SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

Le suivi de la mise en œuvre prévoit une collecte de données annuelle. Celle-ci permettra de colliger les données des porteurs d'action et de suivre l'évolution de l'atteinte des objectifs. La coordination de la TCR a été identifiée comme responsable de la collecte et du suivi de la mise en œuvre. Néanmoins, ce sont les porteurs d'action qui devront transmettre ces informations annuellement. Le portrait diagnostique de chacun des chantiers (accès, conservation et qualité de l'eau) a pu être tracé en fonction des données disponibles au moment de la rédaction du PGIR. Il est également fondé sur le constat de lacunes importantes dans les connaissances scientifiques disponibles pour certaines thématiques ou secteur du territoire. Ainsi, les données de référence présentées dans cette section sont celles qui étaient disponibles au moment de rédiger ce plan d'action ou font référence à des parties spécifiques du PGIR où ces données auraient été synthétisées pour en faciliter la compréhension.

Objectifs	Indicateurs	Données de référence	Sources des données	Fréquence de la collecte	Responsabilité de la collecte
Orientation A.1 : Mettre en valeur et favoriser l'accès aux plans d'eau					
Objectif A.1.1 : Répertoire et rendre disponible aux usagers une information à jour sur les accès aux rives et aux plans d'eau, les infrastructures, les services et les usages	Répertoire disponible	Répertoire Accès à l'eau en ligne ¹	Fondation Rivières	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.1.2 : Réaliser 5 actions de planification d'accès à l'eau afin de bonifier l'offre et d'harmoniser les usages	Nombre d'actions de planification réalisées	PGIR Accès TCRHSLGM 2021 Section 1.2	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM

Objectifs	Indicateurs	Données de référence	Sources des données	Fréquence de la collecte	Responsabilité de la collecte
Objectif A.1.3 : Restaurer ou réaménager au moins 10 sites existants afin de les mettre en valeur, de bonifier l'offre et d'harmoniser les usages, dans le respect de la capacité de support du milieu	Nombre d'accès restaurés ou réaménagés	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.1.4 : Aménager au moins 2 nouveaux accès sécuritaires à l'eau afin de bonifier l'offre, dans le respect de la capacité de support du milieu	Nombre d'accès aménagés	Portait PGIR TCRHSLGM 2021 Section 1.2	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.1.5 : Promouvoir 2 activités donnant accès à l'eau qui favorisent l'appropriation et le respect du milieu	Nombre d'activités de promotion effectuées	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.1.6 : Organiser au moins 5 activités donnant accès à l'eau et qui favorisent l'appropriation et le respect du milieu	Nombre d'activités organisées	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.1.7 : Réaliser au moins 4 projets pour augmenter l'offre de transport actif et collectif vers les sites d'accès	Nombre de projets réalisés	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Orientation A.2 : Concilier le respect des milieux naturels, les usages et la sécurité des usagers					

Objectifs	Indicateurs	Données de référence	Sources des données	Fréquence de la collecte	Responsabilité de la collecte
Objectif A.2.1 : Identifier les milieux humides et hydriques sensibles d'au moins quinze (15) municipalités soit un cinquième de l'ensemble des municipalités afin de faciliter la conciliation entre la protection des milieux naturels et les usages	Superficie et nombre de municipalités dont les milieux humides et hydriques sensibles auront été identifiés	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.2.2 : Accroître le nombre d'outils visant à améliorer la prévisibilité des impacts des changements climatiques sur les usages.	Nombre d'outils développés et nature de leur contenu	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.2.3 : Intégrer et partager les meilleures pratiques sur les usages, la sécurité et la conciliation avec les milieux humides et hydriques par la réalisation de deux initiatives	Nombre d'initiatives d'intégration et de partage réalisées	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM
Objectif A.2.4 : Sensibiliser les usagers de l'eau aux comportements nuisant à la sécurité des usagers et la conservation des milieux humides et hydriques	Nombre d'activités de sensibilisation réalisées et nombre d'usagers sensibilisés	État initial (2021)	Porteurs des actions	Annuelle	Coordination de la TCR HSLGM

¹ <https://zipseigneuries.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=6e73f0bc14444fb4bf34d0a7ae2b8200>

Références

Générales

- Accès Fleuve. 2014. Un aéroport dans le Centre-ville. *In* Accès Fleuve. *Blogue*. [En ligne] <http://www.zipvillemarie.org/blogue/un-aroport-dans-le-centre-ville> (Page consultée le 07 mars 2017).
- Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). 2008. Plantes exotiques envahissantes au Canada. Rapport sommaire. Ottawa (Ontario). 22 p.
- Association de Chasse et Pêche de Contrecoeur. 2017. Accueil. *In* Association de Chasse et Pêche de Contrecoeur. [En ligne] <http://acpcontrecoeur.com/> (Page consultée le 21 février 2017).
- Association maritime du Québec (AMQ). 2011. Rapport de Recherche. Tourisme nautique au Québec. Étude sur les marchés potentiels. 81 p
- Association maritime du Québec (AMQ). 2017. Québec stations nautique. [En ligne] <http://www.nautismequebec.com/qsn.php> (Page consultée le 10 juillet 2017)
- Aviron Québec. 2016. Les clubs. [En ligne] <http://avironquebec.ca/les-clubs/> (Page consultée le 30 novembre 2017).
- B. Crouhen, V., Deheunynck, A., Morin, L., Joly, A., Cimon-Fortier, A. et Casa, G. 2014. Sentier maritime du Saint-Laurent, route bleue du Grand Montréal. Accès Fleuve, Comité ZIP Ville-Marie, Fédération québécoise du canot et du kayak, 119 p.
- Berestovoy, Paula. 2007. L'importance des perceptions et des dynamiques locales dans l'étude de l'adaptation aux effets des changements climatiques : le cas de pêcheurs plaisanciers des rapides de Lachine, Mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 129 p.
- BerkeleyB1. 2017. [En ligne] <http://français.berkeleyb1.com/eacutevegravenement.html> (page consultée le 30 novembre 2017)
- Bibeault, J.F., J. Milton, C. Hudon, N. Milot, J. Morin et D. Rioux. 2004. Le Lac Saint Louis à risque? Gouvernement du Canada, projet A469. 63 pages.
- Big Bass Québec. 2017. Répertoire des clubs et tournois de pêche au Québec et en Ontario [En ligne] <https://www.bigbasschallengequebec.com/clubs-et-tournois-de-peche> (page consultée le 30 novembre 2017)
- Bleau, S., Lefebvre, P., Germain, K., Leclerc, V., Archambault, M. 2015. Étude économique régionale des impacts et de l'adaptation liés aux changements climatiques sur le fleuve Saint-Laurent : volet nautisme et croisières excursions. Rapport présenté à la Division des impacts et de l'adaptation liés aux changements climatiques de Ressources naturelles Canada, au Gouvernement du Québec et à Ouranos. Chaire de tourisme Transat ESG, UQAM. 168 p.
- Centre de pêche C.R. 2017. Tournoi [En ligne] <http://www.centredepechecr.ca/> (page consultée le 30 novembre 2017)

- Chaire de tourisme Transat – ESG – UQAM. 2016. Étude des retombées économiques du cyclotourisme et du marché du vélo au Québec. 33 p.
- Cleary, L., Burton, J., Goulet, I., Sylvestre, A., Boudreault, P., Desjardins, P., Lareau, J., Leblanc, B., Rondeau, N. et Leclerc, M. 1992. Bilan des apports toxiques et inventaire des usages du fleuve Saint-Laurent du secteur d'étude Beauharnois-Lanoraie (Rapport 3), volume 2. Zones d'intervention prioritaire 5, 6, 7, 8, 9 et 10, Environnement Canada – Région du Québec, Institut National de la recherche Scientifique-Eau, Centre Saint-Laurent, 872 p.
- Comité ZIP du Haut Saint-Laurent. 2012. *Sentier maritime du Saint-Laurent, route bleue du Haut-Saint-Laurent*. Comité ZIP du Haut Saint-Laurent, Fédération québécoise du canot et du kayak. 20 p.
- Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD). 2008. Le Point, Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable à la Chambre des communes, Chapitre 6 : Le contrôle des espèces aquatiques envahissantes. Ottawa, 38 p. (Collection Bureau du vérificateur général du Canada).
- Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. 2017. Navigation de plaisance [En ligne] <http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/plaisance/index.html> (Page consulté le 10 juillet 2017)
- Croisière AML. s.d.. Montréal. *In* Croisière AML. Planifier votre croisière. [En ligne] <http://www.croisieresaml.com/nos-bateaux/aml-cavalier-maxim/> (Page consultée le 06 mars 2017).
- Découvrez le nautisme. 2017. Trouver votre bateau. *In* National Marine Manufacturers Association. Explorer les bateaux, sélecteur de bateau. [En ligne] <http://fr.discoverboating.ca/buying/boatselector.aspx> (Page consultée le 8 février 2017).
- eBird Québec. s.d.. Quebec, Canada (CA). *In* Cornell Lab of Ornithology. Examiner les données, Explorer une région. <http://ebird.org/ebird/qc/subnational1/CA-QC?yr=all> (Page consultée le 27 février 2017).
- Environnement et changement climatique Canada. 2016. Règlement de chasse aux oiseaux migrateurs, 2016-2017 Abrégés, *In* Gouvernement du Canada. Québec. <https://www.ec.gc.ca/rcom-mbhr/default.asp?lang=Fr&n=A6FB935C-1> (Page consultée le 20 février 2017).
- Fédération de voile du Québec. s.d. Carte des clubs, écoles et camps membres. *In* Fédération de voile du Québec. Membres, trouver une école, club ou camp membre. <https://voile.qc.ca/index.php/fr/membres/trouver-un-club-ecole-ou-camp-membre/carte-des-clubs-ecoles-et-camps-membres> (Page consultée le 08 février 2017).
- Fédération québécoise des activités subaquatiques. 2014a. Activités. *In* Fédération québécoise des activités subaquatiques. [En ligne] <http://www.fgas.qc.ca/tous/page.php?id=9> (Page consultée le 9 février 2017).

- Fédération québécoise des activités subaquatiques. 2014 b. Liste des membres mandataires. *In* Fédération québécoise des activités subaquatiques. *Ressources*. [En ligne] http://www.fqas.qc.ca/tous/mandataires_liste.php (Page consultée le 9 février 2017).
- Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs (FédéCP). 2017. Carte interactive des lieux de pêche. [En ligne] <http://carte.allonspecher.com/> (Page consulté le 10 juillet 2017)
- Fédération québécoise des clubs Quads. s.d. (a). Contacter un club. *In* APPCOM. *Clubs*. [En ligne] <http://www.fqcq.qc.ca/clubs/> (Page consultée le 20 février 2017).
- Fédération québécoise des clubs Quads s.d. (b). Carte interactive. *In* APPCOM. *Cartographie*. [En ligne] <http://www.fqcq.qc.ca/cartographie/carte-interactive/> (Page consultée le 20 février 2017).
- Fédération québécoise du canot et du kayak. 2010. Plan d'affectation du territoire public de la région de l'Outaouais (Mémoire présenté au Ministère des Ressources naturelles et de la Faune et à la direction générale de l'Outaouais). Montréal, 49 p.
- Fédération ski nautique et planche Québec. 2016. Répertoire des clubs et écoles 2016 *In* Fédération ski nautique et planche Québec. Clubs et écoles. <https://www.publicationsports.com/ressources/files/250/repertoire-disciplines-publication57868b6e0481e.pdf> (Page consultée le 2 mars 2017).
- Fred Johnston, C. 2012. Canotage. *In* Encyclopédie canadienne. Choses, sports. [En ligne] <http://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/canotage/> (Page consultée le 14 février 2017).
- Garde Côtière Auxiliaire Canadienne (Québec). 2017. [En ligne] <http://www.gcac-q.ca/> (page consultée le 04 septembre 2016)
- Journal de Montréal. 2012. Tournoi de pêche à l'achigan [En ligne] <http://www.journaldemontreal.com/2012/03/13/tournois-de-peche-a-lachigan> (page consultée le 30 novembre 2017)
- Mercier-Blais, S. et Prairies, Y. 2014. Projet d'évaluation de l'impact des vagues créées par les bateaux de type wakeboat sur la rive des lacs Memphrémagog et Lovering. 41 p
- Ministère des Affaires municipales et Occupation du territoire (MAMOT). 2017. [En ligne] <https://www.mamrot.gouv.qc.ca/> (page consultée le 04 septembre 2016)
- Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP). 2016a. La chasse sportive au Québec — Principales règles. *In* Gouvernement du Québec. Faune, chasse. [En ligne] <http://mffp.gouv.qc.ca/publications/enligne/faune/reglementation-chasse/> (Page consultée le 16 février 2016).
- Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP). 2016b. La pêche sportive au Québec — 2016-2018. *In* Gouvernement du Québec. Faune, pêche. [En ligne] <http://mffp.gouv.qc.ca/publications/enligne/faune/reglementation-peche> (Page consultée le 16 février 2016).
- Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP). 2016c. Le piégeage au Québec — Principales règles *In* Gouvernement du Québec. Faune, Piégeage. [En ligne]

<http://mffp.gouv.qc.ca/publications/enligne/faune/reglementation-piegeage/index.asp> (Page consultée le 16 février 2016).

Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP). 2016 d. Statistiques de chasse et de piégeage. *In* Gouvernement du Québec. Faune, statistiques. [En ligne] <http://mffp.gouv.qc.ca/faune/statistiques/chasse-piegeage.jsp> (Page consultée le 16 février 2017).

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. 2017. Véhicules hors route. *In* Gouvernement du Québec. Modes de transports. [En ligne] <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/vehicules-hors-route/Pages/vehicules-hors-route.aspx> (Page consultée le 21 février 2017).

Ministère du développement durable, de l'environnement, de la faune et des parcs (MDDEFP). 2013. Retombées économiques des activités de chasse, de pêche et de piégeage au Québec en 2012 : Synthèse, étude réalisée par BCDM Conseil inc., Québec, 16 p.

Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques (MDDELCC). 2017. Programme Environnement-Plage. [En ligne]. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/programmes/env-plage/> (Page consultée le 10 juillet 2017)

Montréal Amphi Tours. 2016. Accueil. *In* Amphi Tours Inc. [En ligne] <http://fr.montreal-amphibus-tour.com/tour-du-vieux-montreacuteal.html> (Page consultée le 07 mars 2017).

Muskies Canada. 2017. Calendrier des événements de Muskies Canada [En ligne] <http://www.muskiescanada.ca/general-information/outings.php> (page consultée le 30 novembre 2017)

Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. 2017. Activités. *In* Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. <https://www.parc-mille-iles.qc.ca/fr/activites> (Page consultée le 6 mars 2017).

Plan d'action Saint-Laurent (PASL). 2016. Maintenir les comités de concertation sur la navigation et le dragage dans un objectif de gestion intégrée du Saint-Laurent. [En ligne] http://planstlaurent.qc.ca/fr/usages/navigation_durable_2011_2016/maintenir_les_comites_de_concertation_sur_la_navigation_et_le_dragage_dans_un_objectif_de_gestion_integree_du_saint_laurent.html (Page consulté le 10 juillet 2017)

Plein air À la carte. 2017. Activités. *In* Plein air À la carte. Destinations. [En ligne] <http://www.pleinairalacarte.com/destinations/activites/> (Page consultée le 28 février 2017).

Pomerleau, G. 2017. Plans stratégiques d'intervention pour la gestion des espèces exotiques envahissantes identifiées prioritaires dans la zone périphérique du parc national du Mont-Orford. Essai de maîtrise. Université de Sherbrooke. 122 p.

Port de Montréal. 2014. Port de Montréal — Saison 2017. *In* Port de Montréal. Croisières, croisières internationales, arrivées et départs des navires. [En ligne] <http://www.port-montreal.com/fr/arrivees-et-departs-des-navires-croisieres.html> (Page consultée le 31 mars 2017).

- Québec Kayak. 2015. Accueil. In Québec Kayak. <http://quebeckayak.qc.ca/> (Page consultée le 13 février 2017).
- Réseau Grands Lacs et voie maritime du Saint-Laurent. 2017. Navigation de plaisance. In Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent [En ligne] <http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/plaisance/index.html> (Page consultée le 10 février 2017).
- Sanscartier, R., De Baets, N. et Lebreton, M. 2014. L'industrie faunique comme moteur économique régional (une étude ventilant par espèce et par région les retombées économiques engendrées par les chasseurs, les pêcheurs et les piégeurs québécois en 2012, préparée pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs), Québec, ÉcoRessources, 81 p.
- Savard, M. 2000. Guide écologique du nautisme sur le Saint-Laurent. Saint-Romuald, Les amis de la vallée du Saint-Laurent, Commission environnementale de Stratégies Saint-Laurent, 183 p.
- Scubapedia. 2017. Répertoire de sites de plongée. In Mediawiki. *Accueil*. [En ligne] <http://scubapedia.ca/index.php/Accueil> (Page consultée le 18 janvier 2017).
- Sépaq. 2017. Activités. In Sépaq. [En ligne] <http://www.sepaq.com/activites/> (Page consultée le 13 février 2017).
- Société de la faune et des parcs du Québec. 2003. Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la région métropolitaine de Montréal. Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie, Longueuil, xviii + 158 pages.
- Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (TCR HSLGM) (2016) Actes du Forum : Forum régional annuel 2016. Montréal, 26 p.
- Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (TCR HSLGM) (2017) Réponses au questionnaire relatif à l'accès aux rives et aux cours d'eau. Rapport au questionnaire sur les enjeux relatifs aux accès, 12 p.
- Transport Canada. 2016. Immatriculation des bâtiments. In Transport Canada. Transport maritime, sécurité maritime, exploitation et environnement. [En ligne] <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-immabattiments-menu-728.htm> (Page consultée le 8 février 2017).
- Union des producteurs agricoles (UPA). 2015. Pour un meilleur contrôle des populations de cerfs de Virginie : l'émission de permis spéciaux par tirage au sort. 4 p.
- Valéry, L., Fitz, H., Lefevre, J.-C., Simberloff, D., 2008. In Search of a Real Definition of the Biological Invasion Phenomenon Itself. *Biological Invasions*. Volume 10, issue 8
- Ville de Châteauguay. 2012. Le lavage des embarcations nautiques : un geste de plus pour préserver la rivière Châteauguay. Communiqué de presse. [En ligne] <http://www.ville.chateauguay.qc.ca/COM46-riviere> (Page consulté le 10 juillet 2017)

Lois et règlements

Code criminel du Canada. L.R.C. (1985), ch. C-46, récupéré de : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-46/>

Loi sur la marine marchande du Canada. L.C. 2001, ch. 26, récupéré de : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/>

Code civil du Québec. CCQ-1991, récupéré de : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/CCQ-1991>

Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments. DORS/2008-120, récupéré de : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-120/>

Règlement sur les bouées privées. DORS/99-335, récupéré de : <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/>

Règlement sur les compétences des conducteurs d'embarcation de plaisance. DORS/99-53, récupéré de : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-53/>

Annexes

Annexe 1 — Horaire détaillé des croisières du Port de Montréal pour la saison 2017 (Port de Montréal, Comm. pers., 2017)

Date de départ	Lignes de croisière	Capacité passagers	Opération	Destination finale
06-mai	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
27-mai	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
28-mai	Pearl Seas Cruises	210	Escale	Toronto
29-mai	Victory Cruises	216	Escale	Toronto
03-juin	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
09-juin	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
10-juin	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
16-juin	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
20-juin	Oceania Cruises	702	Débarq./Embarq.	Miami
23-juin	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
24-juin	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
30-juin	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
01-juil	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
07-juil	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
08-juil	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
14-juil	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
16-juil	Hapag-Lloyd AG	400	Escale	Hamburg (DE)
21-juil	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
22-juil	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
28-juil	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
29-juil	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
04-août	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
05-août	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
11-août	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine

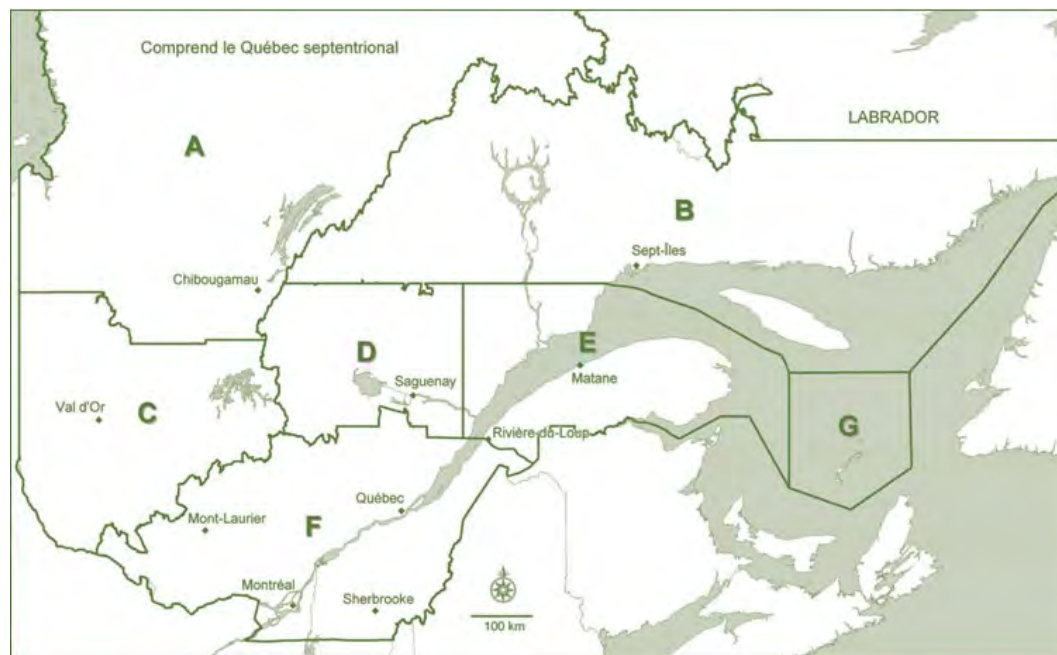
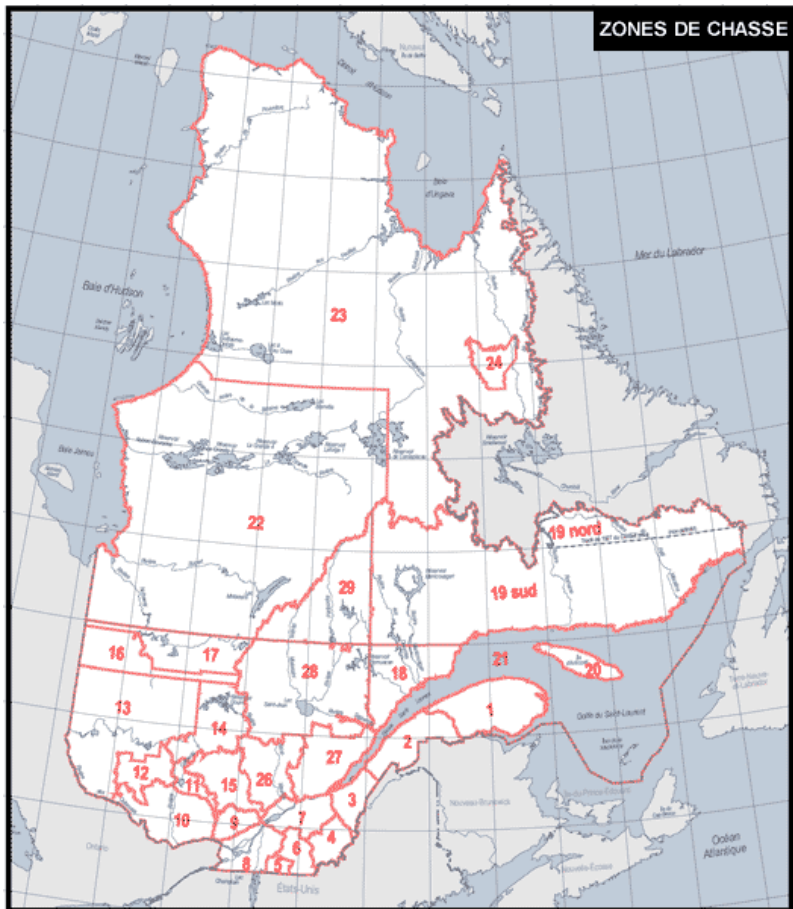
Date de départ	Lignes de croisière	Capacité passagers	Opération	Destination finale
12-août	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
18-août	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
18-août	Regent Seven Seas Cruises	730	Débarq./Embarq.	New York
19-août	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
25-août	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
26-août	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
01-sept	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
02-sept	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
08-sept	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
08-sept	Pearl Seas Cruises	210	Débarq./Embarq.	Portland
08-sept	Silversea Cruise	388	Débarq./Embarq.	New York
08-12 sept	ACCL	100	Déb./Emb.(10 sept.)	New York
09-sept	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
12-sept	Seabourn Cruise Line	450	Débarq./Embarq.	Boston
14-sept	Global Maritime Group	922	Débarq./Embarq.	Belfast (IE)
15-sept	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
15-16 sept	Plantours & Partners	375	Déb./Emb. (16 sept.)	Montréal
16-sept	Holland America Line	1 590	Débarq./Embarq.	Boston
22-sept	Croisières C.T.M.A.	450	Débarq./Embarq.	Îles de la Madeleine
23-sept	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Boston
23-24 sept	Viking Cruises	930	Déb./Emb. (23 sept.)	New York
27-29 sept	Aida Cruises	2 500	Déb./Emb. (28 sept.)	New York
28-sept	Silversea Cruise	1 007	Débarq./Embarq.	Fort Lauderdale
30-sept	Holland America Line	1 590	Débarq./Embarq.	Boston
30-sept	Oceania Cruises	702	Débarq./Embarq.	New York
01-oct	Silversea Cruise	388	Débarq./Embarq.	New York
1-2 oct	Plantours & Partners	375	Déb./Emb.(2 oct.)	Montréal
1-2 oct	Viking Cruises	930	Déb./Emb. (1 oct.)	New York

Date de départ	Lignes de croisière	Capacité passagers	Opération	Destination finale
02-oct	Seabourn Cruise Line	450	Débarq./Embarq.	Boston
2-3 oct	Saga Cruises	706	Escale	Southampton (UK)
5-9 oct	ACCL	100	Déb./Emb. (6 oct.)	New York
07-oct	Holland America Line	1 266	Débarq./Embarq.	Fort Lauderdale
07-oct	Regent Seven Seas Cruises	730	Débarq./Embarq.	New York
8-10 oct	Phoenix Reisen	1 200	Déb./Emb. (9 oct.)	Hamburg (DE)
11-15 oct	ACCL	100	Déb./Emb.(12 oct.)	New York
14-oct	Holland America Line	1 590	Débarq./Embarq.	Fort Lauderdale
16-18 oct	Viking Cruises	930	Débarq./Embarq.(-)	New York
17-18 oct	Plantours & Partners	375	Déb./Emb. (18 oct.)	Havana (CU)
17-19 oct	Aida Cruises	2 500	Déb./Emb.(18 oct.)	New York
20-oct	Oceania Cruises	702	Débarq./Embarq.	Miami
22-oct	Seabourn Cruise Line	450	Débarq./Embarq.	Miami
23-oct	Silversea Cruise	388	Débarq./Embarq.	New York
24-oct	Victory Cruises	216	Escale	Portland
27-oct	Regent Seven Seas Cruises	730	Débarq./Embarq.	Miami

Annexe 2 — Prévion des croisières et navettes fluviales régionales (Croisière AML, s.d. ; Navark, Comm. pers. 2017 ; Port de Montréal, Comm., Pers., 2017)

Compagnie	Prévion des activités pour 2017	Nombre de passagers
Bateau-Mouche du Port de Montréal	400 croisières de la mi-mai à la mi-octobre avec 1 à 2 départs par jour en basse saison et jusqu'à 5 en haute saison	40 000 passagers (plus de 100 passagers à chaque croisière)
NAVARK	200 croisières (nolisement ou publique) et environ 3000 trajets de navette	25 000 passagers en moyenne par saison. (12 à 200 passagers par navire)
Croisières AML	Souper-croisière, croisière guidée, navettes rive nord/rive sud, Montréal-Québec, Montréal-Tadoussac 500 départs pour la région du mois de mai au mois de décembre	100 000 passagers en 2016

Annexe 3 — Carte générale des zones de chasse (MFFP, 2016a) et districts de chasse du Règlement de chasse aux oiseaux migrateurs (Environnement et changement climatique Canada, 2016)



Annexe 4 — Type d'espèces chassées, type d'armes, limite de prises et période de chasse pour la zone de chasse 8 et pour le district F pour les oiseaux migrateurs (inspiré de : MFFP, 2016a)

Type de chasse		Armes	Limite	Période
Oiseaux migrateurs	Canards	Armes à feu et arc	6 en tout, par jour, et la limite de possession de 18 en tout.	Fin septembre au début janvier
	Bécassines	Armes à feu et arc	10 en tout, par jour, et la limite de possession de 30 en tout.	Fin septembre au début janvier
	Tourterelles tristes	Armes à feu et arc	8 en tout, par jour, et la limite de possession de 24 en tout.	Mi-septembre à la fin décembre
	Bécasses	Armes à feu et arc		Mi-septembre à la fin décembre
	Foulques et gallinules	Armes à feu et arc	4 en tout, par jour, et la limite de possession de 12 en tout.	Fin septembre au début janvier
	Oies des neiges	Armes à feu et arc	20 en tout, par jour, et pas de limite de possession.	Fin septembre au début janvier
	Oies (autres que l'oie des neiges) et bernaches	Armes à feu et arc	5 en tout, par jour, et la limite de possession de 20 en tout.	Fin septembre au début janvier

Annexe 5 — Type d'espèces chassées, type d'armes, limite de prises et période de chasse pour la zone de chasse 8 et pour le district F pour les mammifères et autres gibiers (inspiré de : MFFP, 2016a)

Types de chasse		Armes	Limite	Période ³²
Cerf de Virginie	Avec ou sans bois	Arbalète et arc	1 par chasseur par saison ³³	Fin septembre à la mi-octobre
	Avec bois (7 cm ou plus)	Armes à feu, arbalète et arc		Début novembre à la mi-novembre
	Avec ou sans bois	Arme à chargement par la bouche ³⁴ , arbalète et arc		Novembre
Dindon sauvage (porteur d'une barbe)		Fusil, arbalète et arc	2 par chasseur par saison	Fin avril à la mi-mai (une demi-heure avant le lever du soleil jusqu'à midi)
Ours noir		Armes à feu, arbalète et arc	1 par chasseur par saison	mi-mai à la fin juin
Orignal (mâle, femelle et veau)		Arbalète et arc	1 orignal pour deux chasseurs par saison	Fin-septembre à la mi-octobre
Petits gibiers	Lapin à queue blanche et lièvre d'Amérique	Armes à feu et à air comprimé, arbalète et arc	5 en tout, par jour, et la limite de possession de 30 en tout	Début septembre à la fin mars
	Coyote	Armes à feu, arbalète et arc	Aucune limite	Début novembre à la fin mars
	Marmotte commune	Armes à feu, arbalète et arc	Aucune limite	Toute l'année
	Raton laveur	Armes à feu et à air comprimé, arbalète et arc	Aucune limite	Fin octobre à début mars
		Carabine .22 à percussion latérale, la nuit, avec des chiens		Fin octobre à la mi-décembre
Renard argenté, croisé ou roux	Armes à feu, arbalète et arc	Aucune limite	Début novembre à début mars	

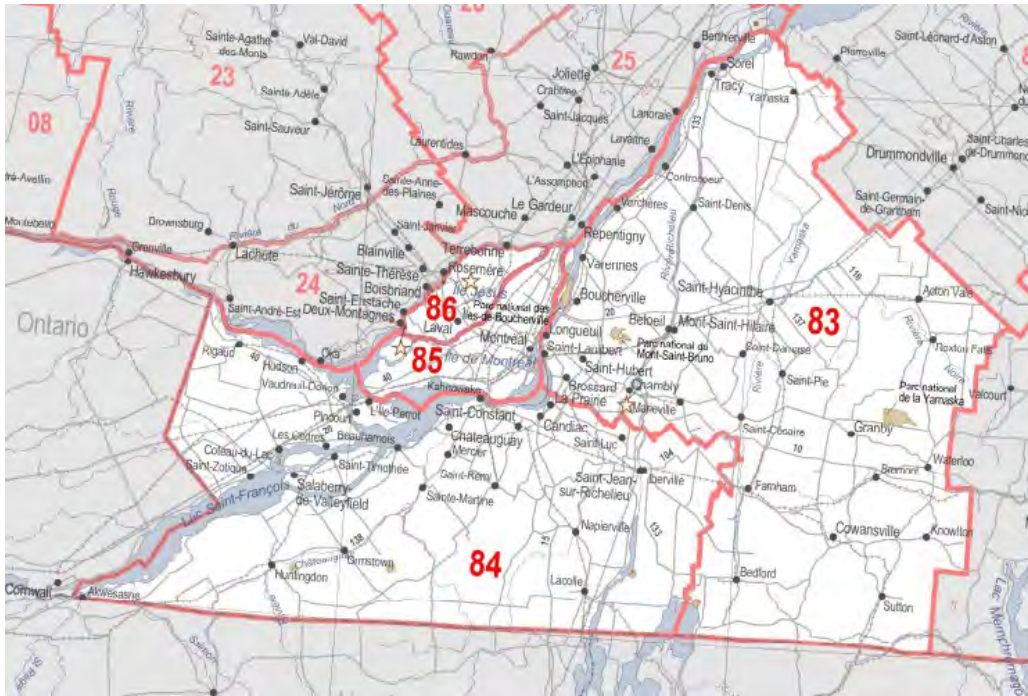
³² Les dates exactes varient au cours des années.

³³ Une personne qui abat d'abord un cerf sans bois en vertu d'un permis de chasse au cerf sans bois 1er abattage peut abattre un second cerf de Virginie en vertu d'un permis régulier par la suite.

³⁴ L'expression « arme à chargement par la bouche » désigne les fusils à chargement par la bouche et les carabines à chargement par la bouche, à canon unique, d'un calibre égal ou supérieur à 11 millimètres (.45), utilisés une seule balle à la fois

Types de chasse		Armes	Limite	Période³²
	Gélinotte huppée, téttras du Canada et téttras à queue fine	Armes à feu et à air comprimé, arbalète et arc	5 en tout, par jour, et la limite de possession de 15 en tout	mi-septembre à la mi-janvier
	Lagopède alpin et lagopède des saules	Armes à feu et à air comprimé, arbalète et arc	10 en tout, par jour, et la limite de possession de 30 en tout.	mi-septembre à la fin avril
	Carouge à épaulettes, corneille d'Amérique, étourneau sansonnet, moineau domestique, quiscale bronzé et vacher à tête brune	Armes à feu et à air comprimé, arbalète et arc	Aucune limite	Début juillet à la fin avril
	Pigeon biset	Armes à feu et à air comprimé, arbalète et arc	Aucune limite	Toute l'année
	Perdrix bartavelle, perdrix choukar, perdrix rouge, caille, colin de Virginie, faisan, francolin et pintade	Armes à feu et à air comprimé, arbalète et arc	Aucune limite	Début août à la fin décembre
	Grenouille léopard, grenouille verte et ouaouaron	Assommoir, barrière, dard, épuisette, fosse, hameçon et main	Aucune limite	Mi-juillet à la mi-novembre

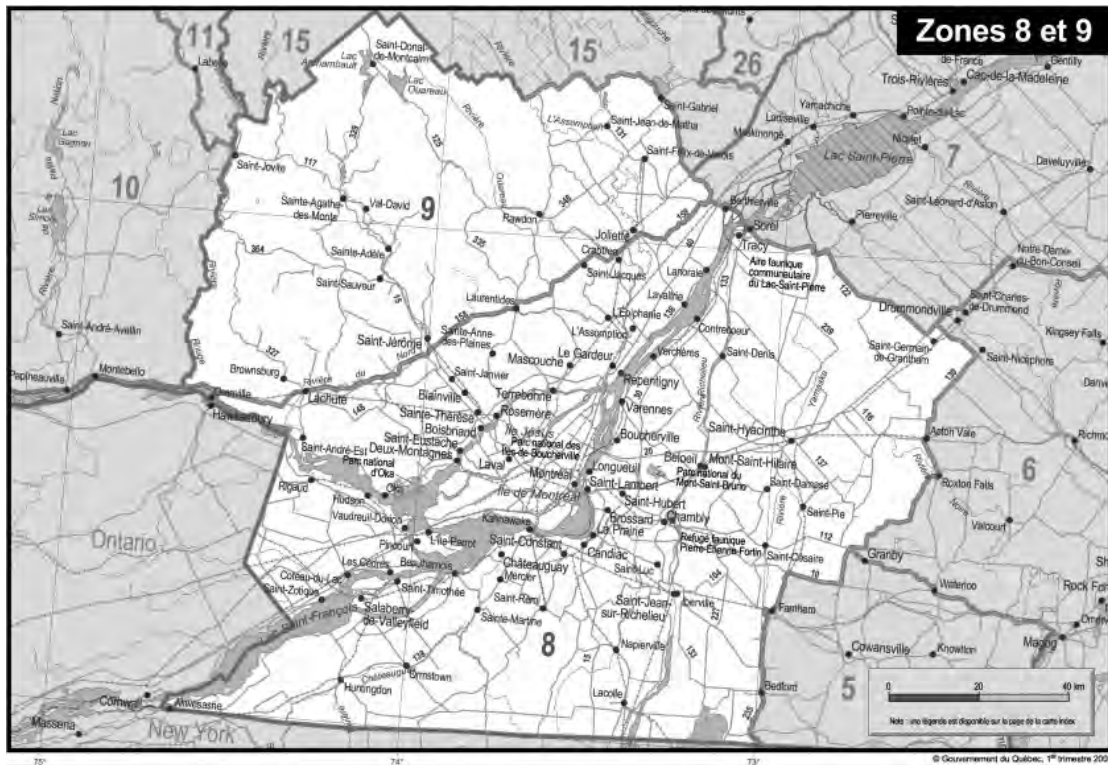
Annexe 6 — Carte des unités de gestion des animaux à fourrure sur le territoire de la TCR (MFFP, 2016c)



Annexe 7 — Quantités de fourrures brutes vendues par région (2015-2016 – données non finales) (inspiré de : MFFP, 2016d)

Région	Belettes	Castor	Coyote	Écureuil	Loutre	Lynx roux	Mouffette	Ours noir	Rat musqué	Raton laveur	Renard roux	Vison
Montréal (UGAF85)	0	4	0	0	0	0	0	0	90	0	0	0
Lanaudière (UGAF 25)	3	54	5	0	0	0	0	0	422	6	8	5
Laurentides (UGAF24)	0	23	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Montréal (UGAF 83)	7	32	6	2	2	0	0	0	718	55	11	3
Montréal (UGAF 84)	3	77	10	7	4	1	3	0	316	67	10	8
Laval (UGAF 86)	- Pas de données pour cette région —											

Annexe 8 — Zone de pêche (zone 8 pour le territoire de la TCR ; MFFP, 2016b)



Annexe 9 — Périodes de pêches et limites de prise pour les différentes espèces de poissons pour la zone 8 et ces cours d'eau (inspiré de : MFFP, 2016b)

Espèce	Période	Zone	Limite de prise
Bar rayé	Saison	Zone 8, Fleuve Saint-Laurent, Lac Saint-François	Interdite
Achigan	Mi-juin à la fin mars de l'année suivante	Zone 8, Rivière des Outaouais, Rivière des Prairies	6
Maskinongé	Mi-juin à la fin mars de l'année suivante	Zone 8, Rivière des Outaouais, Rivière des Prairies, Lac Saint-François, Rivières des Mille Îles, Rivière des Prairies	1
	Début juillet à la fin mars de l'année suivante	Lac des Deux-Montagnes, Rivière des Mille Îles (section entre l'autoroute 25 et le pont CP en aval)	1
		Rivières des Mille Îles	1
Brochet (grand brochet, brochet d'Amérique et brochet vermiculé)	Début mai à la fin mars de l'année suivante	Zone 8	6
Perchaude	Début mai à la fin mars de l'année suivante	Zone 8	50
Doré jaune Doré noir	Mi-mai à la fin mars de l'année suivante	Zone 8, Rivière des Outaouais, Fleuve Saint-Laurent, Lac Saint-François, Rivière des Mille Îles, Rivière des Prairies	6 6
	Début juillet à la fin mars de l'année suivante	Lac des Deux-Montagnes, Rivière des Mille Îles (section entre l'autoroute 25 et le pont CP en aval), Rivière Saint-Jean	6 6
Esturgeon jaune	Mi-juin à la fin octobre	Zone 8, Rivière des Outaouais, Rivières des Mille Îles, Rivière des Prairies	1
	Saison	Lac Saint-François	Interdite
	Début juillet à la fin octobre	Lac des Deux-Montagnes, Rivière des Mille Îles (section entre l'autoroute 25 et le pont CP en aval), Rivière Saint-Jean	1
Alose savoureuse et alose à gésier	Saison	Zone 8	5
Marigane noire	Saison	Zone 8	30
Ouananiche	Saison	Zone 8	3
Saumon de l'Atlantique	Saison	Zone 8	2-3
Touladi, Omble moulac et Omble lacmou	Saison	Zone 8, Rivière des Outaouais (entre le pont de l'autoroute 40 et le lac Saint-Louis, à l'exception des secteurs précédents), Rivière des Mille Îles, Rivière des Prairies (en aval du pont Pie-IX jusqu'au fleuve St-Laurent)	2
	Mi-mai à la fin mars de l'année suivante	Rivière des Outaouais, Rivière des Prairies (section entre le barrage d'Hydro-Québec et la partie en aval du pont Pie-IX)	2
	Début juillet à la fin mars de l'année suivante	Lac des Deux Montagnes, Rivière des Mille Îles (section entre l'autoroute 25 et le pont CP en aval)	2
Truite arc-en-ciel	Saison	Zone 8	10

Espèce	Période	Zone	Limite de prise
Truite brune et truite fardée	Saison	Zone 8	5
Chevalier (cuivré, blanc, jaune ou rouge)	Saison	Rivière des Outaouais, Fleuve Saint-Laurent, Rivière des Mille Îles, Rivière des Prairies, Rivière Saint Jean	Interdite
Meunier rouge et meunier noir	Saison	Rivière des Outaouais, Fleuve Saint-Laurent, Rivière des Mille Îles, Rivière des Prairies, Rivière Saint-Jean	Interdite

Annexe 10 — Limite de longueur dans la zone 8 pour la capture (MFFP, 2016b)

Espèces	Limite de longueurs
Doré jaune	37 à 53 cm
Esturgeon jaune	80 à 130 cm
Maskinongé	111 cm et plus
Touladi	60 cm et plus
Autres espèces	Pas de limite

Annexe 11 — Liste des écoles de voiles (Fédération de voile du Québec, s.d.)

École de voile	Lieu de pratique	Localisation école
Baie D'Urfé Yacht club	Lac Saint-Louis	Sainte-Anne-de-Bellevue
Beaconsfield Yacht club	Lac Saint-Louis	Beaconsfield
Centre nautique de Châteauguay	Lac Saint-Louis	Châteauguay
Club de voile des Laurentides	Rivières des Outaouais	Oka
Club de voile Deux-Montagnes	Lac des Deux Montagnes	Vaudreuil-sur-le-Lac
Club de voile Senneville Yacht	Lac des Deux Montagnes	Sainte-Anne-de-Bellevue
Club nautique de L'Île-Perrot	Lac Saint-Louis,	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
École de voile 4 vents		Dollard-des-Ormeaux
École de voile adaptée du Québec	Fleuve Saint-Laurent	Pointe-Claire
École de voile croisière Paré à Virer!	Lac Saint-Louis	Léry
École de voile de Boucherville	Fleuve Saint-Laurent	Boucherville
École de voile de Lachine	Fleuve Saint-Laurent	Lachine
École de voile Gilles Tétreault	Rivières des Outaouais	Oka
École de voile Premier Vent	Fleuve Saint-Laurent,	Montréal
École de voile Sansoucy	Lac Deux-Montagnes	Pointe-Calumet
Entre Air et Mer	Fleuve Saint-Laurent,	La Prairie
Hudson Yacht club	Rivières des Outaouais	Hudson
Navtours		Lemoyne
Pointe Claire Yacht club	Fleuve Saint-Laurent,	Pointe-Claire
Royal St-Lawrence Yacht Club	Fleuve Saint-Laurent,	L'Île-Dorval
Voile Mer et Monde		Rosemère
Woodlands Yacht Club	Lac Saint-Louis	Léry
Ynot Sailing		Dollard-des-Ormeaux

Annexe 12 — Liste des écoles (Fédération ski nautique et planche Québec, 2016)

École	Lieu de pratique	Activités
École SKIWAKESURF INC., Sainte-Anne-de-Bellevue	Lac Deux-Montagnes	Ski nautique, planche et surf
École WAKE 101, île-Perrot	Lac St-Louis, Lac St-François	Planche et surf
Pointe's Wake Park, Pointe-Calumet	Beach Club de Pointe-Calumet	Planche et ski nautique
TTS Montréal 2016, Montréal	Parc Jean Drapeau	Planche
Club NAVI 2016, Verdun	Fleuve Saint-Laurent	Planche et surf
LOCATION NAUTIQUE RG, Boucherville	Fleuve Saint-Laurent	Ski nautique, planche et surf
École POPWAKESCHOOL 2016, Saint-Zotique	Lac Privé WOW Plaza	Planche
Club et école AQUA-VAGUE, Maple Grove		
École WAKE SUR LE FLEUVE, Varennes	Fleuve Saint-Laurent	Planche et surf
École WAKEBOARD TRICK ENR. 2016, Contrecoeur	Fleuve Saint-Laurent	Planche et surf
École de ski nautique RIVE-SUD, Montréal	Fleuve Saint-Laurent	Planche
Drummondville Marine, Saint-Nicéphore	Lac Saint-François	Planche et surf

Annexe 13 — Liste des écoles de plongée et des magasins spécialisés en plongée (Fédération québécoise des activités subaquatiques, 2014 b)

- Centre de plongée Neptéau, Montréal
- École de plongée sous-marine les Anémones Bleues, Montréal
- Plongée CEPsum, Montréal
- Sub Aqua Tech inc., Saint-Hubert
- École de Plongée Triton, Laval
- Aqua Plein Air, Sainte-Thérèse
- Plongée Total Diving — Montreal Scuba, Montréal
- Plongée CPAS, Montréal
- Fédération Québécoise des Activités Subaquatiques, Montréal
- OKÉ Triathlon, Anjou
- Centre de plongée EcoDive, Salaberry-de-Valleyfield
- Boutique Aqua Services Plongée Sous-Marine, Repentigny
- La Boutique du Plongeur Ltée, Laval
- Scuba Surface, Repentigny

Annexe 14 — Cours et location de kayak et de canot sur le territoire (Québec Kayak, 2015 ; Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, 2017)

Cours/location de Kayak et canot	Localisation
Aérosport (Location de Kayak seulement, pas de cours)	Oka
Centre d'excellence d'eau vive de Valleyfield	Valleyfield
Centre nautique de Châteauguay	Châteauguay
Club Aviron Lachine	Lachine
Club de canoë-kayak d'eau vive de Montréal	Montréal
Club de plein air Les Aventuriers	Montréal
École de plongée Lanaudière	Montréal (aussi Repentigny, Terrebonne, Joliette)
Enviro Kayak, Brossard	Brossard
Fédération québécoise du canot et du kayak	
H2O Adventures	Montréal
Kayak Junky	Mascouche
KSF	Lasalle
Lachine Canoe Club	Lachine
Le Club de Canot Camping Les Portageurs	Montréal
NAVI	Verdun
Parc des Mille-Îles (Location de Kayak et de canot seulement, pas de cours)	Laval
Sophie-Barat et parc Beauséjour sur la rivière des Prairies	Montréal

Annexe 15 — Clubs d'aviron et de bateaux dragons sur le territoire (Aviron Québec, 2017 et les sites internet des clubs)

Clubs d'aviron

- [Club d'aviron de Montréal \(CAM\)](#)
- [Club d'aviron de l'Université de Montréal \(CAUM\)](#)
- [Club d'aviron de l'Université de McGill](#)
- [Aviron Lachine](#)
- [Club d'aviron de Laval](#)
- [Club d'aviron de Boucherville](#)
- [Club d'aviron de Terrebonne](#)

Clubs de bateaux dragon

- [H2O playground, Montréal et Lachine](#)
- [22Dragons, Montréal](#)
- [Club de Bateau-dragon de Montréal](#)
- [Club de bateau-dragon de l'Université de Montréal \(affilié à H2O playground\)](#)
- [Canoe Lachine](#)
- [Club de bateau-dragon de Verdun](#)
- [Deltadragon](#)

Annexe 16 — Les tronçons de la Route bleue du Haut-Saint-Laurent, le nombre de sites, le degré de difficulté et les contraintes présentes (inspiré de : Comité ZIP du Haut-Saint-Laurent, 2012)

# Tronçon	Cours d'eau	Nbr site	Difficulté	Contraintes
Tronçon 1	Lac Saint-François — Ouest	5	Facile	Voie maritime, grande répartition d'espèces sensibles et à statut précaire
Tronçon 2	Lac Saint-François — Centre	5	Facile	Voie maritime
Tronçon 3	Lac Saint-François — Est	9	Facile	Milieux sensibles, milieux interdits : certaines îles, canal de Beauharnois (interdits aux non-motorisés), rapides, barrages et digues (interdits aux non-motorisés), ponts,
Tronçon 4	Les Bassins	8	Facile	Ponts, barrages, voie ferrée, viaduc, milieux sensibles, traversiers
Tronçon 5	Lac Saint-Louis	9	Facile	Voie maritime, milieux interdits : Réserve nationale de faune des Îles-de-la-Paix, canal de Beauharnois et centrale hydroélectrique de Beauharnois (interdits aux non-motorisés), milieux sensibles
Tronçon 6	L'île Perrot	16	Facile	Traversier, pont et viaduc, milieux sensibles : Refuge d'oiseaux migrateurs Senneville et Habitat floristique du Chenal-Proulx, écluse, milieux interdits : Réserve naturelle du marécage des chenaux à Vaudreuil et réserve écologique des îles-Avelle-Wight-et-Hiam
Tronçon 7	Lac des Deux-Montagnes	6	Facile	Traversier, milieu sensible : Parc national d'Oka et parc nature Sandy Beach, milieu interdit : Réseau écologique des îles-Avelle-Wight-et-Hiam
Tronçon 8	Rivière des Outaouais	8	Facile	Milieu interdit : Réseau écologique de la presque île-Robillard, milieux sensibles : île Carillon et île Jones, Centrale hydroélectrique de Carillon, deux traversiers, écluse

Annexe 17 — Les tronçons de la Route bleue du Grand Montréal, le nombre de sites, le degré de difficulté et les contraintes présentes (inspiré de : B. Crouhen et al., 2014)

# Tronçon	Cours d'eau	Nbr site	Difficulté	Contraintes et dangers
Tronçon 1	Canal de Lachine	8	très facile	Lignes de pêcheurs, écluses, achalandage à l'entrée et à la sortie du canal,
Tronçon 2	Du Vieux-Lachine au lac Saint-Louis	5	de facile à modéré	Traversier, rapides de Lachine, achalandage près de la marina de Lachine et du canal de Lachine, remous et vagues à certains endroits, milieux sensibles : île Dixie, île aux Hérons
Tronçon 3	Ouest de l'île de Montréal (Dorval, Pointe-Claire et Beaconsfield)	6	modéré	Achalandage maritime élevée, vents forts, vagues et courants plus forts à certains endroits
Tronçon 4	tour de l'île Dowker	6	facile à modéré	Ouest de l'île très achalandé et déconseillé, rapides, canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, vents
Tronçon 5	Cap-Saint-Jacques	8	modéré	Vents, Rapides, milieux sensibles,
Tronçon 6	Ouest nature (Rivière-des-Prairies, Pierrefonds-Roxboro, Ahuntsic-Cartierville)	5	facile	Rapides, Pêcheurs, milieux sensibles,
Tronçon 7	Ahuntsic-Cartierville	3	facile à modéré	Centrale hydroélectrique, rapides, chute d'eau, pêcheurs, milieux sensibles
Tronçon 8	Rivière-des-Prairies Ouest (tronçon 5-6-7-8)	-	modéré à exigeante	Centrale hydroélectrique, rapides, chute d'eau, pêcheurs, milieux sensibles, Vents
Tronçon 9	Archipel du ruisseau De Montigny	4	facile	Centrale hydroélectrique, vents forts, pêcheurs, milieux sensibles
Tronçon 10	Pointe-aux-Prairies	4	modéré	Rapides, zone de clapotis, pêcheurs, milieux sensibles, pylônes électriques
Tronçon 11	Archipel Sainte-Thérèse	6	modéré	Zones de clapotis, voie maritime,
Tronçon 12	Les Îles-de-Boucherville	7	facile	Voie maritime, bateau-passeur, forts courants, trafic maritime près des Îles-de-Boucherville, Pont-tunnel, pêcheurs, milieux sensibles,
Tronçon 13	Longueuil	3	facile	Voie maritime, forts courants, trafic maritime, Pont Jacques-Cartier, milieux sensibles, milieux interdits : îlot de la Baronnie
Tronçon 14	Tour de L'Île-des-Sœurs	5	Exigent	Hautfonds, ponts, courants et remous, clapotis, traversier, rapides, écluse
Tronçon 15	Petit bassin de La Prairie	7	Facile à modéré	Voie maritime, vents, pêcheurs, milieu protégé : île de la Couvée
Tronçon 16	Archipel de Varennes	3	Modéré à exigeant	Voie maritime, hautfonds, vents et courants élevés, achalandage maritime, pêcheurs, milieux sensibles, milieux interdits : archipel de Varennes
Tronçon 17	Archipel de Verchères	1	Modéré à exigeant	Voie maritime, vents et courants, pêcheurs, milieux interdits : archipel de Verchères et réserve naturelle de l'île Beauregard, végétation submergée selon la saison

# Tronçon	Cours d'eau	Nbr site	Difficulté	Contraintes et dangers
Tronçon 18	Archipel de Contrecoeur	5	Modéré à exigeant	Voie maritime, vents et courants, pêcheurs, milieux interdits : ARCHIPEL DE Contrecoeur, végétation submergée selon la saison
Tronçon 19	Contrecoeur à Saint-Joseph-de-Sorel	4	Modéré à exigeant	Voie maritime, vents et courants, pêcheurs, végétation submergée selon la saison, milieu sensible : l'Îlet-du-moulin-à-vent-de-Contrecoeur

Annexe 18 — Liste des écoles de planche à voile et magasin de planches à voile

- [Au vent fou, Fleuve Saint-Laurent, Montréal](#)
- [Centre nautique de Châteauguay, Châteauguay](#)
- [Aérosport, Oka](#)

Annexe 19 — Liste des écoles (Plein air À la carte, 2017)

- Cerfs-volants Coriolis, Varenne
- FlexLibre, Vaudreuil-Dorion
- Aérospport, Oka
- Voiles 4 Saisons, Saint-Antoine-de-Richelieu
- Traction Sport Plus, Châteauguay
- Aérotraction, Montréal

Annexe 20 — Carte du parcours Gouin



Annexe 21 — Potentiel d'observation d'oiseaux sur le territoire de la TCR

Nombre d'espèces observées pour les municipalités de la TCR et leur rang d'importance en termes d'observation pour le Québec en entier de 1900 à 2017 (eBird Québec, s.d.) :

- MRC Montréal : 304 espèces et 5e rang
- MRC Beauharnois-Salaberry : 283 espèces et 10e rang
- MRC D'Au-tray : 263 espèces et 24e en liste
- MRC Haut-Saint-Laurent : 258 espèces et 27e rang
- MRC Longueuil : 257 espèces et 29e en liste
- MRC Laval : 256 espèces et 31e en liste
- MRC Deux-Montagnes : 240 espèces 47e en liste,
- MRC Marguerite-D'Youville : 233 espèces et 52e en liste
- MRC de l'Assomption : 214 espèces et 69e en liste
- MRC Vaudreuil-Soulanges : 269 espèces et 21e en liste

Sites publics avec le plus d'observation d'oiseaux (environ 30 % des sites les plus populaires et avec le plus d'oiseaux observés se retrouvent sur le territoire ; eBird Québec, s.d.). Il est à noter que le classement a été pris en février 2017 et qu'il a pu évoluer depuis.

Sites	Localités	Espèces observées	Rang
Arboretum Morgan	Montréal	189	47 ^e
Arboretum Stephen-Langevin	Longueuil	184	54 ^e
Barrage, Beauharnois	Beauharnois-Salaberry	166	93 ^e
Bois des Rosiers	Laval	171	82 ^e
Bois Ste-Marie	Laval	178	66 ^e
Forêt du ruisseau Ste-Rose	Laval	189	49 ^e
Ile des Sœurs	Montréal	239	4 ^e
Ile St-Joseph	Laval	169	87 ^e
Marais de St-Timothée	Beauharnois-Salaberry	196	38 ^e
Marais, St-Étienne-de-Beauharnois	Beauharnois-Salaberry	166	96 ^e
Parc de la Frayère	Deux-Montagnes	170	85 ^e
Parc de la Frayère (cté Longueuil)	Longueuil	207	26 ^e
Parc de l'Île Charron	Longueuil	216	19 ^e
Parc des Rapides	Montréal	201	33 ^e

Sites	Localités	Espèces observées	Rang
Parc historique Pointe-du-Moulin	Vaudreuil-Soulanges	179	64 ^e
Parc Jean-Drapeau	Montréal	202	31 ^e
Parc national d'Oka	Deux-Montagnes	218	16 ^e
Parc national de l'Île-de-la-Visitation	Montréal	215	20 ^e
Parc National des Îles-de-Boucherville	Boucherville	197	36 ^e
Parc Naturel du Bois-de-l'île-Bizard	Montréal	203	30 ^e
PN de la Pte-aux-Prairies	Montréal	173	78 ^e
PN de la Pte-aux-Prairies--Secteur des Marais	Montréal	190	46 ^e
PN de l'Anse-à-l'Orme	Montréal	168	88 ^e
PN du Cap-St-Jacques	Montréal	175	72 ^e
Récré-O-Parc	Roussillon	223	12 ^e
Réserve nationale de faune du Lac-Saint-François	Le Haut-Saint-Laurent	210	25 ^e
RF Marguerite-D'Youville	Roussillon	224	10 ^e
RN du Boisé-Papineau	Laval	170	86 ^e
RNF du Lac-St-François — Digue aux aigrettes	Le Haut-Saint-Laurent	177	68 ^e