

GUIDE DES PILOTES

NAVIGUER AVEC LA RÉGLEMENTATION

2e édition • Mai 2022



AVIATEURS.QUÉBEC





AVIATEURS.QUÉBEC

À votre service depuis 1979

AVIATEURS.QUEBEC

CP 89022, CSP Malec
Montréal, Québec H9C 2Z3
1 877 317-2727
www.aviateurs.quebec

PHOTO DE COUVERTURE:

Perry Nadon

IMPRESSION ET DISTRIBUTION:

Solisco

CONCEPTION GRAPHIQUE:

Mélanie Lalancette et Laurie Dugas

RÉALISATION:

L'ASSOCIÉ

DÉPÔT LÉGAL:

Bibliothèque nationale du Québec

CONSEIL D'ADMINISTRATION:

Michel Chartier
Sophie Dufresne
Bernard Gervais
Rémi Girard
Gilles Lambert
Samuel Lambert
Daniel Lamer
Yves Le Roux
Jérôme St-Gelais

HISTORIQUE DES VERSIONS

Version	Date	Modifications	Par
1.0	Août 2013	Version initiale intitulée Guide des pilotes d'hydravions approuvée par le C.A. d'Aviateurs et pilotes de brousse du Québec (nom de l'époque)	Me Gilles W. Pinard, avocat
2.0	Mai 2022	Mise à jour avec de nouvelles références, commentaires juridiques; logo, nom de l'association.	Me Matthieu Quenneville, avocat



GUIDE DES PILOTES

NAVIGUER AVEC LA RÉGLEMENTATION

Table des matières

1. Le mot du président	4
1.1 Objectif du guide et de sa mise à jour	4
1.2 Dégagement de responsabilité	4
2. Le droit de voler	5
2.1 L'aéronautique: une compétence exclusive du Parlement fédéral	5
2.2 L'hydravion est un aéronef	7
2.3 L'hydravion n'est pas un navire	8
2.4 La gestion des ports	10
2.5 La protection des eaux navigables	10
2.6 Les aires marines de conservation et les parcs nationaux.....	11
3. Le comportement de l'aviateur au Québec	15
3.1 L'eau - un bien commun	15
3.2 L'environnement - c'est l'affaire de tous.....	15
3.3 Le bruit - une question de bon voisinage	16
4. Une approche à considérer	17
5. La foire aux questions	18



Crédit : Andrew Ruiz

1. Le mot du président

1.1 Objectif du guide et de sa mise à jour



Il y a plus de 8 ans, notre association publiait ce qui s'est appelé le Guide des pilotes d'hydravions sous forme de petit livret imprimé ou en format électronique aux membres qui le voulaient.

Nous avons cru bon de revoir son contenu et l'adapter au goût du jour avec de nouveaux éléments et des exemples de jurisprudence. Bien que les enjeux avec les hydravions soient toujours présents, le Guide s'adresse plutôt à tous les pilotes et se veut un aperçu de la réglementation et des lois qui balisent notre passion.

Au bénéfice de nos membres, nous espérons que vous en apprendrez assez pour connaître vos droits, vos privilèges et vos responsabilités.

1.2 Dégagement de responsabilité

IMPORTANT : Ce Guide présente des informations d'ordre général et **ne doit pas être considéré comme une opinion juridique**. L'utilisation de ce Guide ne rend pas Aviateurs.Québec ou leurs auteurs responsables de toute action que vous pourriez choisir d'effectuer ou démarche qui pourrait être intentée contre vous. Nous vous invitons à consulter un avocat pour obtenir une opinion concernant votre situation particulière.

Bonne lecture et bons vols !

Michel Chartier
Président Aviateurs. Québec

2. Le droit de voler

2.1 L'aéronautique : une compétence exclusive du Parlement fédéral

Il est bien établi, depuis bientôt cent ans, que la compétence législative à l'égard de l'aéronautique relève exclusivement du Parlement fédéral. Celle-ci englobe « le vol et la durée de vol à compter du moment où l'appareil quitte le sol jusqu'au moment où il réussit à revenir au sol et à s'y poser en toute sécurité » et s'étend aux installations terrestres qui facilitent le vol¹.

Sans entrer dans les subtilités du droit constitutionnel, cela signifie que le Parlement fédéral est le seul à pouvoir adopter des lois et des règlements dont le caractère véritable se rattache à l'aéronautique². Cela explique pourquoi les lois et règlements qui encadrent les activités aéronautiques ont été adoptés par le Parlement.

Attention : Un aérodrome n'est pas une enclave totalement immunisée de toutes les lois et réglementations provinciales et municipales (ci-après « réglementation provinciale »).

En effet, une réglementation provinciale valide (comme la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, etc.) peut néanmoins s'appliquer afin de régir certains aspects des activités aéronautiques. Ce sont alors seulement les éléments considérés vitaux et essentiels à l'aéronautique qui seront protégés des empiétements des provinces et des municipalités³. Le choix de l'emplacement des aérodromes, leur conception, les équipements et constructions nécessaires à leur exploitation font notamment partie du « cœur » de la compétence fédérale, sur lequel une province ou une municipalité ne peut pas empiéter, ni entraver leur exercice par le Parlement.

En somme, ce n'est pas parce que vous exploitez des activités aéronautiques qu'absolument aucune loi ou réglementation provinciale et municipale ne peut les régir. La prudence est de mise.



Crédit : Jean-Pierre Bonin

1. Québec (Procureur général) c. Lacombe, [2010] 2 RCS 453, par. 27.

2. Ibid., par. 28.

3. Québec (Procureur général) c. Canadian Owners and Pilots Association, [2010] 2 RCS 536.



MOTEURS D'AVION ET D'HÉLICOPTÈRE

- ▶ Révision de moteurs
Lycoming et Continental
- ▶ Carburateur - Magnéto
- ▶ Cylindre - Tuyau flexible
- ▶ Modification *GAMIjector*®
- ▶ Modification P. Ponk
(North Point Aviation)
- ▶ Vente Pièces et Moteurs

**Spécialistes des
moteurs d'aéronefs**

**Manuel Mongrain et
Guy-Paul Mongrain**

**aeroatelier.aero
819 538-6768**

Moteurs • Pièces • Accessoires

Chez Aero Atelier, la qualité n'est pas
une option, c'est un mode de vie!



AMO.303.91



EASA.145.7239

2.2 L'hydravion est un aéronef

C'est la **Loi fédérale sur l'aéronautique et ses règlements** qui encadrent le droit de **décoller, de voler et d'amerrir** en hydravion au pays. Le règlement principal qui découle de la Loi sur l'Aéronautique et qui nous gouverne est le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*.



Crédit : Greg Rosenke

Transports Canada est l'autorité gouvernementale chargée d'administrer et de voir à l'application de la Loi sur l'Aéronautique et ses règlements partout au Canada.

Tel que mentionné précédemment, il est reconnu qu'aucune législation provinciale ou municipale ne peut empêcher un pilote de **survoler** un plan d'eau par hydravion, d'y **amerrir** ou d'y **décoller**, parce que ces activités peuvent être réglementées qu'exclusivement par le Parlement fédéral. Ce droit a été maintes fois confirmé par la Cour Suprême du Canada.

Naturellement, il existe des **restrictions et des modalités d'application** à ce principe fondamental.

Le principe fondamental du droit de voler ne libère aucunement les pilotes d'hydravions de l'obligation de se familiariser et de se conformer à toutes les lois et tous les règlements en vigueur dans les provinces canadiennes et/ou les pays qu'ils visitent.

2.3 L'hydravion n'est pas un navire

L'hydravion, de par sa vocation marine, doit se conformer à certaines règles de navigation qui régissent les opérations sur l'eau telle que le prévoit le **RAC** à son article 602.20 qui spécifie les règles de priorité de passage des aéronefs manœuvrant à la surface de l'eau.

De plus, contrairement à la perception de plusieurs, la *Loi fédérale de 2001* sur la marine marchande (LMM) **ne s'applique pas aux hydravions**. Les hydravions ne sont pas inclus à la définition de « **bâtiment** » ou « **d'embarcation de plaisance** » aux termes de la LMM.

Il est difficile de penser que les règlements qui découlent de cette loi s'appliquent aux hydravions. Pensez aux règlements forçant l'enregistrement ou l'inspection des bâtiments ou encore à celui exigeant des cours de formation pour les plaisanciers. Les pilotes d'hydravions n'ont pas à immatriculer leurs hydravions au Registre maritime ou à suivre les cours obligatoires pour obtenir le permis délivré à l'égard des embarcations de plaisance.

D'autre part, certains invoquent le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation de bâtiments qui découle de la LMM pour tenter de restreindre l'usage des hydravions sur certains cours d'eau. Ce Règlement permet de restreindre la circulation des bateaux, de limiter la vitesse des embarcations ou même la force des moteurs sur les plans d'eau listés à l'une ou l'autre de ses annexes. **Cependant, ce règlement ne s'applique pas non plus aux hydravions**. Si le législateur avait voulu rendre la LMM et ses règlements applicables aux hydravions, la définition de « bâtiment » aurait été énoncée autrement à la LMM.

Par contre, notez que la définition de « **bâtiment** » applicable spécifiquement à l'article 146 de la LMM sur le **sauvetage** et à l'article 153 de la même loi sur la récupération des **épaves** inclut les hydravions. Les hydravions sont spécifiquement énoncés dans la définition des bâtiments marins auxquels ces articles s'adressent. Ainsi, il est assuré que nous pouvons compter sur l'assistance requise lors de sauvetage, mais demeurons responsables de la récupération de tout hydravion dont nous sommes propriétaires qui se serait abîmé dans les eaux canadiennes.



Services personnalisés et impeccables à l'aide de notre propre flotte de camions ; au Québec, Ontario et Nouveau-Brunswick. Disponible en vrac, en barils ou directement à l'avion.

Nous offrons :

- ✈ Service à l'avion - **AFS Aviation** (YQB, YMX, YSC, YHU & YWK)
- ✈ Livraison d'Avgas et Jet fuel directement dans vos réservoirs
- ✈ Livraison de barils directement sur vos sites



Nous servons :

- ✈ Clients privés
- ✈ Écoles de pilotage
- ✈ Clients commerciaux
- ✈ Aéroports
- ✈ Pourvoiries
- ✈ Site d'exploration minière



Pour plus d'informations, contactez **Gina Sylvestre** :
1 800 363-2712, poste 1007 | ginasylvestre@harnoisenergies.com
harnoisenergies.com/fr/commercial/aviation

2.4 La gestion des ports

Les causes relevant des tribunaux confirment l'exclusivité de la compétence fédérale sur la navigation dans un souci d'assurer l'uniformité du droit maritime canadien.

Le **gouvernement fédéral** encadre donc la gestion des activités portuaires canadiennes en vertu de la Loi maritime du Canada (LMC), dont celles de Montréal, de Québec, du Saguenay, de Saint-Jean, de Sept-Îles et de Trois-Rivières.

Ainsi, dans le cas de la gestion des ports, la LMC **s'applique spécifiquement aux hydravions**. Tout pilote d'hydravion doit prendre connaissance de la LMC et des règlements érigés par les autorités portuaires pertinentes afin de s'y conformer.

Ces administrations portuaires indépendantes ont la latitude de réglementer et d'imposer des restrictions de circulation sur les plans d'eau relevant de leur juridiction. Ces règlements fédéraux varient d'un port à l'autre et peuvent aller jusqu'à interdire l'amerrissage des hydravions dans certaines zones circonscrites ou exiger une permission spéciale avant d'amerrir et/ou de « naviguer » dans les eaux portuaires.

Il serait donc important de communiquer avec les administrations portuaires pertinentes afin de planifier tout déplacement vers leurs installations.

2.5 La protection des eaux navigables

Le gouvernement fédéral exerce aussi sa compétence exclusive sur la navigation par le biais de la *Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN)*. Cette loi vise essentiellement à assurer la **fluidité de la navigation** partout au Canada en exigeant l'approbation de Transports Canada pour construire un « ouvrage » dans les eaux navigables et le signalement de tout obstacle ou obstruction susceptible de nuire à la navigation.

La LPEN stipule que le mot « **ouvrage** » comprend « les constructions, dispositifs ou autres objets d'origine humaine, qu'ils soient temporaires ou permanents, « **susceptibles de nuire à la navigation** ». Les quais utilisés pour les hydravions ou d'autres aéronefs munis de flotteurs sont soumis à l'approbation de Transports Canada qui doit s'assurer que l'infrastructure satisfait tous les critères de sécurité et n'entrave pas la navigation. De plus, les **épaves d'hydravions** font partie des obstacles ou obstructions soumis à la LPEN.

En date du 4 mars 2013, les « **eaux navigables** » comprenaient tous les cours d'eau et tous les plans d'eau naturels sur lesquels peuvent naviguer des embarcations de quelque type que ce soit à des fins de transport, de loisir ou de commerce.

2.6 Les aires marines de conservation et les parcs nationaux

Les pilotes doivent prendre conscience de l'importance de la **conservation de la faune**, se familiariser avec les lois en vigueur tant à l'égard du **fédéral** que du provincial et coopérer avec les autorités afin de prévenir toute perturbation ou risque de danger pour la faune et son habitat.

Plusieurs aires sont assujetties aux lois et règlements des gouvernements fédéral et provincial (telles, par exemple, les aires marines, les parcs, les Zecs, les réserves fauniques et les refuges fauniques), ou même assujetties à des règlements d'associations, de pourvoies à droits exclusifs ou d'autres organismes qui régissent **l'accès et l'usage** de ces territoires, surtout pour les activités de chasse et de pêche.

Or, l'hydravion et l'hélicoptère rendent possible l'accès direct à ces territoires sans avoir à passer par les postes d'accès.

Dans tous les cas où un pilote désire accéder à ces territoires pour y pratiquer des activités de chasse, de pêche ou de villégiature, **il est suggéré de contacter à l'avance les organismes concernés pour s'enquérir des règles à suivre et acquitter, au besoin, les droits et permis requis.**

De plus, compte tenu que les activités motorisées sont interdites dans les parcs nationaux, il est de la responsabilité du pilote de s'assurer de ne pas s'y poser, sauf en cas d'urgence.

Voici l'adresse d'un site internet utile au Québec : <http://www.sepaq.com/carte/>
S.V.P., communiquez avec le gestionnaire des lieux de votre destination.



Crédit : Patrick Vergobbi

AU FÉDÉRAL

Au fédéral, la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada (LAMNC) permet au gouverneur en conseil, sur recommandation des ministres de l'Environnement et des Transports, d'édicter des règlements touchant les aires marines de conservation (communément connues comme « parcs »), dont ceux pouvant restreindre **le vol des aéronefs. De plus, les règlements prévus aux termes de cette loi ont préséance et l'emportent sur les règlements incompatibles avec la Loi sur l'aéronautique.**



Crédit : Tadeu Jnr

Ainsi, le **gouvernement fédéral** interdit l'**accès aux aéronefs** dans les parcs nationaux canadiens (44) à l'exception de 14 d'entre eux (dont Banff et Jasper) pour lesquels l'accès est autorisé sous certaines conditions et avec l'obtention d'un permis. Le permis s'obtient en communiquant directement avec l'administrateur du parc en question.

Cependant, l'amerrissage d'urgence est permis en tout temps.

ENTENTE CANADA-QUÉBEC

D'autre part, en 1990, une entente entre les gouvernements du Canada et du Québec a identifié le **Parc marin du Saguenay/Saint-Laurent** comme une aire marine de conservation. L'article 17 de la Loi sur le parc marin du Saguenay/Saint-Laurent permet de fixer les conditions de décollage, de vol et d'amerrissage des aéronefs dans le parc. Ainsi, le règlement de fonctionnement de cette loi stipule qu'il est **« interdit au pilote »** d'un aéronef de **survoler le parc** à une altitude de moins de 2 000 pieds (609,6 m) de la surface de l'eau ou de décoller ou d'amerrir dans le parc, sauf autorisation du ministre de l'environnement fédéral délivrée en vertu du paragraphe 10(1) de la Loi ».

AU QUÉBEC

Au Québec, la Loi sur les parcs (LSP) permet au gouvernement d'adopter des règlements pour prohiber ou réglementer **l'utilisation d'aéronefs** dans ses 25 parcs nationaux.

Le **gouvernement provincial** limite ainsi **l'accès par aéronef** à moins d'une autorisation ou d'une exemption. Le Règlement sur les parcs qui découle de la LSP interdit l'accès et le séjour aux parcs à toute personne n'étant pas **titulaire d'une autorisation** et interdit toute activité ou mode d'accès non autorisé par les directeurs des parcs. Les plans directeurs des parcs sont développés en conformité avec la politique sur les parcs qui encadre l'offre des activités permises. **L'utilisation d'un aéronef** n'est pas une activité permise (au mieux, le deltaplane et le parapente sont permis sous certaines conditions strictes).

De plus, **au Québec**, la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (LCMVF)* permet au gouvernement d'adopter des règlements pour la conservation de la faune et de son habitat. Ainsi, il interdit à quiconque de pourchasser, mutiler ou tuer volontairement un animal avec un véhicule, **un aéronef** ou une embarcation motorisée, et ce, dans toutes les zones, territoires ou endroits qu'il identifie par règlement, et ce, entre autres dans les Zecs, les réserves fauniques et les refuges fauniques.

Noter qu'au chapitre des Dispositions pénales de la LCMVF (art. 165 et ss), la loi définit les pénalités pour quiconque contrevient à cette disposition.

Cependant, l'amerrissage d'urgence est permis en tout temps.

En somme, *Le Manuel d'information aéronautique (MIA -AIM)* et le *Supplément de vol Canada* reflètent bien l'esprit des diverses lois dans ce domaine en précisant que les pilotes doivent éviter de survoler à moins de **2 000 pieds AGL**, les zones de nidification des oiseaux, les fermes d'élevage de volailles et d'animaux de fourrures, les troupeaux de rennes, caribous, orignaux et bœufs musqués, ainsi que les parcs, réserves et refuges nationaux, provinciaux et municipaux, le tout, afin de prévenir toute perturbation ou risque de danger pour la faune et son habitat.



600, chemin des Patriotes
Saint-Mathias, Québec
450-658-2041
info@aviationbl.com
www.aviationbl.com

VOTRE SPÉCIALISTE EN :



**MAINTENANCE
SOUDURE
HÉLICES
STRUCTURE**

3. Le comportement de l'aviateur au Québec

3.1 L'eau - un bien commun

Le Code civil du Québec reconnaît le statut de l'eau comme **bien commun**, définit les droits pour toute personne d'accéder et de circuler sur l'eau, en plus de spécifier les droits et les limites d'utilisation de l'eau des propriétaires riverains.

Ainsi, selon l'art. 920 C.c.Q. :

« 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. » [1991, c.64, a. 920].



Crédit : Jean-Pierre Bonin

valide, comme la *Loi sur la qualité de l'environnement*, peut néanmoins être constitutionnellement inapplicable. Une telle conclusion dépendra de l'objet de l'article provincial en cause, son degré d'empiètement sur l'un des éléments essentiels de la compétence du Parlement fédéral en aéronautique et ses effets – qui doivent être suffisamment graves – sur l'exercice des pouvoirs du Parlement à l'égard de l'élément de sa compétence qui est concerné. En cette matière, les jugements rendus par les tribunaux serviront généralement de guide.

Il est impossible d'identifier toutes les hypothèses, car trop nombreuses, qui pourraient justifier une déclaration d'inapplicabilité constitutionnelle d'une disposition provinciale. De plus, plusieurs aspects environnementaux peuvent, pour le même territoire, faire l'objet d'un encadrement réglementaire du Parlement fédéral (telles que la Loi sur les pêches, la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, la Loi sur les espèces en péril, etc.). Dans les circonstances, les pilotes d'hydravions devraient accorder une grande importance au respect de la protection de l'environnement, peu importe le gouvernement ayant adopté les lois et règlements en cause.

3.2 L'environnement - c'est l'affaire de tous

Autant les gouvernements fédéral et provincial peuvent légiférer en matière d'environnement, chacun en vertu des pouvoirs qui leur ont été attribués par la Constitution. D'ailleurs, chacun d'eux a adopté une multitude de lois et règlements en cette matière.

Tel qu'expliqué précédemment, une réglementation constitutionnellement

Toutefois, les décisions des tribunaux traitant de **validité constitutionnelle** nous permettent **de déduire** qu'un règlement municipal visant la protection de l'environnement serait **inapplicable**, en raison de l'exclusivité de la compétence fédérale en matière d'aéronautique, si elle a pour effet d'**empêcher les hydravions de décoller, d'amerrir et de circuler** sur les lacs régis par cette réglementation.

3.3 Le bruit – une question de bon voisinage

La jurisprudence confirme que la **Loi fédérale** sur l'aéronautique confère au ministre responsable de Transports Canada et au gouverneur en conseil, selon leurs attributions respectives, le pouvoir **exclusif de réglementer le bruit** provenant des aérodrômes et des aéronefs.

Essentiellement, le bruit généré par les activités aéronautiques est régi par l'imposition :

- De limites sonores, via le RAC, afin de le contrôler à la source;
- De mesures d'atténuation et des exigences de contrôle du bruit (602.105 du RAC), mesures que seul le ministre fédéral peut imposer⁴.

Les limites relatives à la responsabilité des pilotes à l'égard du bruit qu'ils génèrent font actuellement l'objet de débats judiciaires et la jurisprudence n'est pas encore clairement établie. L'exploitation d'activités aéronautiques faites en conformité avec les normes de la réglementation fédérale limite considérablement les risques de poursuites judiciaires par des voisins mécontents.

Quant aux « **troubles de voisinage** »⁵, sachez que le **bruit n'est pas une nuisance en soi**, mais peut le devenir en raison des caractéristiques d'intensité et de nature des sons ainsi que de l'environnement dans lequel ils s'insèrent.

Les pilotes d'hydravions ont un grand avantage à adopter le comportement attendu de toute personne raisonnable cherchant à respecter les règles de bon voisinage. Non seulement cela permet de réduire les risques de poursuites juridiques, mais favorise une plus grande stabilité et prévisibilité de leurs droits, dans un climat plus serein.

4. Voir notamment Comité Anti-Pollution des avions - Longueuil c. Développement de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil, 2021 QCCS 49; Pollués de Montréal-Trudeau c. Aéroports de Montréal, 2018 QCCS 1401, par. 96.
5. Article 976 du Code civil du Québec. Des arguments sérieux pourraient être soutenus afin que cette disposition soit déclarée constitutionnellement inapplicable ou inopérante, mais aucun jugement n'a encore été rendu à ce jour afin de trancher cette question.



4. Une approche à considérer

Les confrontations avec un voisinage ou une municipalité constituent rarement une approche qui rapporte des bénéfices. Dans certains cas, malgré la qualité des arguments constitutionnels pouvant être soutenus, il pourrait être préférable que le pilote accepte de faire certains compromis lorsqu'ils lui apparaissent raisonnables.

D'une part, la décision de contester une réglementation provinciale est susceptible de maintenir un climat d'incertitude néfaste à l'exploitation des activités aériennes. Non seulement cette réglementation provinciale pourrait bénéficier de la présomption de constitutionnalité, faisant en sorte qu'elle pourrait s'appliquer pendant l'instance judiciaire (sous réserve, d'exceptions, comme les droits acquis), mais un tel dossier **peut être**

très dispendieux et durer plusieurs années.

Ainsi, même lorsque le pilote est convaincu de ses droits et obligations, il demeure toujours opportun de considérer les alternatives raisonnables afin d'éviter un litige.



Crédit : Daniel Desbiens

« On ne veut pas d'hydravions sur notre lac. Vous êtes bruyants, vous polluez, vous êtes dangereux, vous décollez à toute heure du jour, etc. On va prendre tous les moyens légaux nécessaires pour vous sortir du lac. »

Le peuvent-ils ?



5. La foire aux questions

5.1 Un de vos voisins au lac vous indique que vous n'avez pas le droit de circuler sur le lac autant pour décoller qu'amerrir parce que les embarcations motorisées sont interdites sur notre lac.

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations, cependant la loi exclut les hydravions de cette interdiction et me permet d'y amerrir et d'y naviguer. Naturellement, nous nous efforçons d'agir en bon voisin.

NOTA : C'est le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation de bâtiments* qui permet aux municipalités/autorités compétentes de se voir accorder la permission par le ministre fédéral chargé de règlement, afin de restreindre la circulation des bateaux, de limiter la vitesse des embarcations ou même la force des moteurs sur les plans d'eau de leur territoire, sauf que ce *Règlement* ne s'applique pas aux hydravions.

En effet, le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation de bâtiments* découle de la *Loi fédérale de 2001 sur la marine marchande (LMM)*.

Or, la *LMM* **ne s'applique pas aux hydravions. Le règlement qui en découle ne s'applique pas non plus aux hydravions.**

Si l'intention du législateur avait été de restreindre l'utilisation des hydravions par le biais de cette loi ou de ses règlements, il l'aurait fait. Cette loi et ce règlement ne peuvent empêcher un hydravion d'amerrir sur un lac ni d'y naviguer.

Vous devez donc gentiment expliquer à votre voisin que vous comprenez ses préoccupations et vous vous efforcerez d'agir en bon voisin en limitant l'usage de l'hydravion durant certaines heures et à une fréquence qui semble raisonnable, bien que tous doivent comprendre que cette restriction ne s'applique pas aux hydravions. Si vous prenez un engagement à réduire le nombre de mouvements ou à ne pas décoller/amerrir pendant certaines plages horaires, le défaut de respecter ensuite un tel engagement pourrait toutefois vous être préjudiciable.



5.2 Peuvent-ils empêcher les hydravions d'accéder au lac parce que c'est dangereux?

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations, cependant il existe des activités aussi dangereuses, sinon plus dangereuses que les hydravions, et rien dans LA LOI n'interdit cette activité. Les pilotes demeurent prudents et font preuve d'un comportement sécuritaire aux commandes de leurs appareils.

NOTA: C'est la **Loi fédérale** sur l'aéronautique et ses règlements qui protègent notre droit de **décoller, de voler et d'amerrir** en hydravion au Québec.

Il est reconnu qu'aucune législation provinciale ou municipale ne peut empêcher un pilote de survoler, à une altitude sécuritaire, un plan d'eau par hydravion, d'y **amerrir** ou d'y décoller parce que ces activités ne peuvent être réglementées que par le Parlement fédéral. Ce droit a été maintes fois confirmé par la Cour Suprême du Canada⁶.

Naturellement, il existe des **restrictions** à ce principe fondamental, tel qu'expliqué précédemment.

6. Par exemple, Québec (Procureur général) c. Lacombe, [2010] 2 RCS 453, alors que la Ville cherchait à réglementer les activités aéronautiques en invoquant, notamment, la sécurité des nageurs, la plage publique étant située près de l'hydroaérodrome.

LIBERTÉ D'AVENTURES

 **avjet** **TSAS** par Avjet
carbure à vous propulser Services au sol



5.3 Peuvent-ils vous empêcher de décoller à toute heure du jour ou encore dans toute direction afin de réduire le bruit?

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations et je verrai à évaluer les solutions possibles pour vous accommoder d'une façon raisonnable. Cependant, je vous rappelle que le bruit du moteur est inhérent à l'activité de voler et cette activité est permise par LA LOI et est souvent généré par des contraintes de sécurité. En effet, l'hydravion doit être à pleine puissance pour décoller et avoir le vent de face. En montée, le pilote utilise les vents ascendants là où le relief est montagneux. Dès qu'il est sorti du relief, sa puissance peut être diminuée et le bruit diminuera d'autant.



Crédit : Benoit Séguin

NOTA : Le principe fondamental du droit de voler ne libère pas les pilotes d'hydravions du besoin d'adopter un comportement attendu de toute personne raisonnable cherchant à **respecter les règles de bon voisinage.**

Sachez que **le bruit n'est pas une nuisance en soi**, mais le devient en raison des caractéristiques de **fréquence, d'intensité et de nature des sons** ainsi que de **l'environnement dans lequel ils s'insèrent.**

De plus, vous avez la responsabilité, comme propriétaire, de vous assurer que votre hydravion est conforme aux conditions de sécurité et en bon état de fonctionnement avant d'être utilisé et que vous respectez les exigences de la réglementation fédérale.

Notez que vous pouvez volontairement adopter une procédure d'atténuation de bruit lors de vos décollages, bien que tout décollage doit se faire en toute sécurité.

5.4 Peuvent-ils empêcher les hydravions d'accéder au lac parce qu'ils polluent ?

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations, cependant je vous rappelle que mon hydravion est propre et entretenu selon ce qu'exige LA LOI. Les pratiques des pilotes d'hydravions rendent très peu probable le transport d'algues, moules ou autres espèces nuisibles. Nous sommes sensibilisés à cette situation et faisons le nécessaire pour l'éviter.

5.5 Peuvent-ils empêcher les gens d'accéder au lac en hydravion pour chasser ou pêcher ?

La réponse suggérée : Je vous rappelle que les pilotes sont sujets aux mêmes lois et règlements que tous les autres chasseurs et pêcheurs et si un pilote d'hydravion s'y conforme, il peut accéder au lac pour chasser ou pêcher.

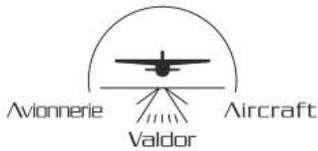
NOTA : Les pilotes doivent prendre conscience de l'importance de se familiariser avec les lois en vigueur tant à l'égard du fédéral que du provincial et coopérer avec les autorités afin **d'éviter toute pêche ou chasse illégale et de prévenir toute perturbation dans les parcs et réserves ou risques de danger pour la faune et son habitat.**

Tout pilote d'hydravion ayant commis une infraction à la Loi sur les Pêches ou à la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, par exemple, peut se voir reprocher cet acte illégal et imposer les pénalités pertinentes.

Le principe fondamental du droit de voler ne libère aucunement les pilotes d'hydravions du besoin de se familiariser et de se conformer à toutes les lois et tous les règlements en vigueur dans les provinces canadiennes et/ou les pays qu'ils visitent.

Tous droits réservés Aviateurs.Québec - 2022.

MERCI À NOS COMMANDITAIRES QUI ONT RENDU POSSIBLE LA PUBLICATION DE CE GUIDE





AVIATEURS.QUÉBEC
À votre service depuis 1979

Aviateurs.Québec
C.P. 89022, CSP Malec, Montréal, Qc, H9C 2Z3
514-255-9998/1-877-317-2727
www.aviateurs.quebec