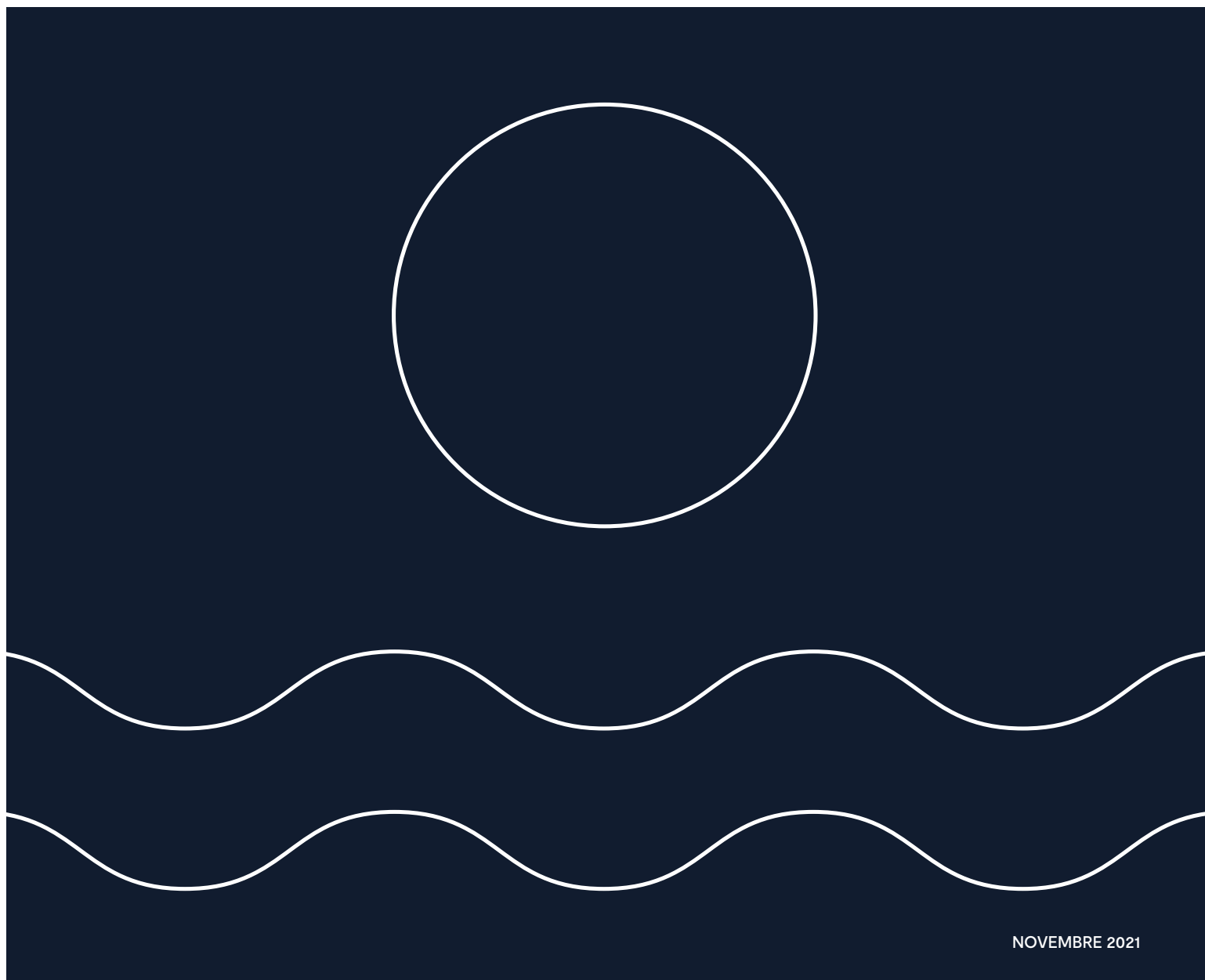


Groupe d'action nautique de l'Archipel du Grand Montréal

Portrait actualisé du nautisme dans l'Archipel du Grand Montréal



SOMMAIRE EXÉCUTIF

Ce rapport, adressé d'abord à la ministre responsable de la Métropole et à la ministre du Tourisme du Québec, brosse le portrait de la situation actuelle de l'écosystème nautique de l'archipel du Grand Montréal. Il dresse aussi un bilan économique des activités du nautisme dans ce secteur géographique, qui longe le fleuve Saint-Laurent de Salaberry-de-Valleyfield à Sorel-Tracy.

Bilan économique du nautisme québécois

Au chapitre des impacts économiques, les études disponibles à l'échelle du Québec se sont penchées sur deux dimensions qui se recoupent et qui ne couvrent pas l'ensemble des activités nautiques. Une première étude, datant de 2016, traite de l'industrie du « boating », donc de la navigation motorisée. Elle présente les résultats suivants:

Revenus 1,8 milliards\$	Contribution au PIB 915,3 M\$	816 entreprises impliquées
Paielements nets en taxes 135 M\$ Dont 45 M\$ en TVQ sur vente de bateaux neufs		Près de 13 000 emplois

Le montant des dépenses des plaisanciers aurait été de 1 447 millions de dollars au Québec en 2016. La clientèle provenant de l'extérieur du Canada représenterait 14,5% des dépenses effectuées par les plaisanciers, ce qui aurait représenté un apport de 210,4 M\$ au Québec, en 2016. On évalue plus généralement que la clientèle touristique représenterait en moyenne 24 % du chiffre d'affaires des marinas.

Les activités de pêche récréative sont intimement liées au nautisme. Une étude se concentrant sur la pêche a été réalisée en 2012 pour le compte du Gouvernement du Québec. Cette étude a permis de retenir les faits saillants suivants:

Revenus fiscaux et parafiscaux pour le gouvernement du Québec équivalant à 112 M\$		Revenus fiscaux et parafiscaux pour le gouvernement du Canada équivalant à 41,4 M\$
Création ou maintien de 8 654,8 emplois équivalents temps complet	Rémunération de la main-d'œuvre qui totalise 281,5 M\$ la rémunération moyenne s'établissant à 32 522 \$	Les importations en achat de divers biens et services se chiffrent à 656,9 M\$ la valeur des importations permettait donc d'établir le contenu québécois à 48%



Portrait de l'écosystème nautique dans l'Archipel du Grand Montréal

D'un point de vue géographique, l'Archipel du Grand Montréal se trouve à la convergence des grands circuits navigables du Nord-Est de l'Amérique du Nord. Toutefois, les marinas de la région souffrent de problèmes structurels qui ont été notés depuis plusieurs années mais qui n'ont pas fait l'objet de mesures correctives de la part des autorités publiques. Alors que la demande pour leurs services augmente, l'offre de places à quai des marinas de la région diminue suite à la fermeture de certaines installations ou d'une situation de précarité pour d'autres.

Pourtant, les activités nautiques font l'objet d'un engouement croissant et continu depuis plusieurs années. Depuis la pandémie, les plus récentes données disponibles démontrent que cette tendance s'est accélérée. On constate que les ventes d'embarcations, motorisées ou non, ont augmenté dans toutes les catégories et on observe l'arrivée de nouveaux adeptes. Ces derniers comptent davantage de femmes, ils sont plus jeunes et plus scolarisés. La majorité d'entre eux exercent leurs activités nautiques dans la région de Montréal et ses environs.

La demande dans ce secteur ne fait pas que croître, elle se transforme. Parallèlement, le réseau des marinas, qui peinait déjà à répondre à la demande dans l'Archipel du Grand Montréal, se retrouve confronté à des fermetures. Individuellement, certains tirent leur épingle du jeu. Collectivement, nous sommes menacés de fuites économiques vers les installations nautiques ontariennes et américaines.

Pour répondre aux nouveaux besoins, pour faire face aux enjeux qui perdurent depuis (trop) longtemps et construire sa résilience aux nouvelles problématiques, la transformation de l'écosystème nautique est inévitable. Pour accompagner les acteurs de l'industrie nautique dans cette transformation, ce rapport émet les avis suivants:

Certification

Le programme triennal de certification offert par Nautisme Québec permet d'accompagner les marinas dans le processus de transformation en cours. Ce processus structurant permet aux marinas de relever les nouveaux défis et d'assurer la transformation de l'industrie nautique, en lien avec l'évolution des besoins de la clientèle.

Ce programme devrait être davantage soutenu par les autorités publiques afin d'accélérer le mouvement. La certification pourrait être une condition d'admissibilité pour toute marina qui désire obtenir un appui financier des instances gouvernementales.

Un soutien financier gouvernemental à l'Alliance de l'industrie nautique\Nautisme Québec est nécessaire pour embaucher et déployer une équipe dédiée à accompagner et soutenir les entreprises dans la transformation.

Infrastructures nautiques

La mise en place d'un programme d'infrastructures nautiques dans l'Archipel du Grand Montréal est nécessaire pour assurer la transformation des marinas, notamment pour assurer l'augmentation du nombre de places saisonnières et celles réservées aux visiteurs.

La valeur des investissements requis est estimée à 26,7 M\$ avec un impact positif sur l'augmentation du chiffre d'affaires des marinas de 2,6 M\$ par année.

Virage numérique

Le virage numérique des marinas contribuerait à la transformation de l'écosystème nautique, faciliterait l'accès aux places et aux services, tout en permettant la collecte des données nécessaires pour augmenter la résilience de l'industrie.

Gouvernance

À l'instar des principes de gouvernance proposés par le label « Pavillon Bleu », les gestionnaires de marinas recevant l'appui financier du gouvernement pourraient être soumis à des obligations de service public.

Une de ces conditions d'admissibilité à l'aide gouvernementale pourrait concerner la gouvernance, notamment par l'implantation d'un Conseil des usagers composé de plaisanciers, d'un gestionnaire de la marina et des autres usagers des installations. Ce conseil se réunirait au moins une fois par année et serait consulté sur les décisions tarifaires, les travaux, les politiques internes.

Cohabitation

Le programme « Suivez la vague », basé sur la concertation de l'ensemble des acteurs du milieu, est déjà appliqué par Nautisme Québec dans quelques municipalités au Québec. Il permet d'adresser à la fois les problématiques de stationnement, de lavage des embarcations, d'éducation, de sensibilisation et de soutien à la surveillance des plans d'eau. Avec un appui élargi de la part du Gouvernement, Nautisme Québec est disposé à offrir ce programme aux municipalités de l'Archipel du Grand Montréal.

Pour mettre de l'avant la cohabitation des divers usagers de l'eau, il pourrait être judicieux de mettre en place un programme permettant de promouvoir et de valoriser les lieux de rassemblement, les attractions et les activités dans les secteurs riverains et d'appuyer l'organisation, dans ces secteurs, de festivals, d'événements sportifs et d'attractions patrimoniales qui favorisent la sensibilisation au fleuve Saint-Laurent et qui encouragent une utilisation durable des berges.

Un programme tel que celui du Fonds d'innovation et de rayonnement de Montréal (FIRM) pourrait inclure un volet spécifiquement dédié aux événements de sensibilisation au fleuve Saint-Laurent et qui encouragent une utilisation durable des berges.

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE EXECUTIF	2
Bilan économique du nautisme québécois	2
Portrait de l'écosystème nautique dans l'Archipel du Grand Montréal	3
INTRODUCTION.....	5
Le mandat.....	6
Le contexte.....	6
L'IMPACT ÉCONOMIQUE DU NAUTISME DANS L'ARCHIPEL.....	7
Les revenus fiscaux de la vente d'embarcations usagées.....	8
La pêche sportive.....	9
Dépenses journalières des plaisanciers	10
Dépenses annuelles des plaisanciers.....	12
Le cas du port de plaisance de Lachine	14
Le cas de la région touristique de Sorel-Tracy.....	15
PORTRAIT DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE.....	16
Une localisation géographique enviable	16
Le positionnement touristique de l'archipel du Grand Montréal.....	18
Les marinas, maillon essentiel du nautisme	19
Une demande en croissance constante et accélérée.....	21
Une clientèle en transformation	21
CERNER LES ENJEUX	23
Investissements dans les marinas.....	23
Tendances actuelles du tourisme nautique	24
Électrification des transports	25
Écoresponsabilité	27
Le goût des consommateurs pour la location.....	28
Cohabitation des différents usagers	28
Sécurité nautique	30
RELEVER LES DÉFIS DE LA TRANSFORMATION	31
Infrastructures nautiques et potentiel de relance économique.....	31
Programme de certification et soutien au réseau de marinas	33
Un réseau intelligent et connecté	34
La gouvernance des marinas et ports de plaisance	35
Le nautisme de l'avenir.....	37
CONCLUSION.....	38
BIBLIOGRAPHIE.....	39

Crédits

Recherche et rédaction : Scott McKay, SMK Environnement Stratégique

Révision linguistique : Henri René de Cotret

Édition : Diane Théberge, Alliance de l'industrie nautique du Québec – Nautisme Québec et Picto Communication

Merci aux nombreuses personnes qui ont contribué à ce rapport par leur connaissance des dossiers et des enjeux. Merci aussi à toutes celles qui feront vivre ce rapport en poursuivant la transformation du nautisme dans l'Archipel du Grand Montréal et partout ailleurs au Québec.

INTRODUCTION

Le mandat

La ministre déléguée aux Transports et responsable de la région de Montréal, ainsi que la ministre du Tourisme du Québec ont mandaté l'Alliance de l'industrie nautique du Québec (Nautisme Québec) afin de brosser un portrait de la situation actuelle de l'écosystème nautique de l'archipel du Grand Montréal. Les ministres souhaitaient aussi obtenir un bilan économique des activités du nautisme dans ce secteur géographique, qui longe le fleuve Saint-Laurent de Salaberry-de-Valleyfield à Sorel-Tracy.

Le contexte

Pour la réalisation de ce mandat, l'Alliance a effectué une revue de la littérature disponible. Elle a aussi intégré les résultats de deux enquêtes récentes, l'une auprès des propriétaires et gestionnaires de marinas et l'autre auprès des usagers d'activités nautiques. Cette dernière enquête couvrait l'ensemble du Québec, avec un nombre de répondants provenant majoritairement des régions composant l'Archipel. Enfin, la tenue toute récente d'un événement commercial spécialisé, le Salon du bateau à flot de Montréal, a permis de valider les tendances récentes observées dans la région.

Malgré l'importance économique de ce secteur, jusqu'à récemment le comportement et les habitudes des plaisanciers et des usagers de croisières-excursions ont été peu documentés (AMQ, 2011; Chaire de Tourisme, 2003; Bibeault et al, 2004). Aussi, peu de travaux avaient réussi à dénombrer le nombre de bateaux qui utilisent les infrastructures et les installations nautiques

comprises dans le tronçon entre la frontière ontarienne et la ville de Trois-Rivières (Connelly et al, 2005).

Nautisme Québec s'emploie depuis quelques années à combler ces lacunes par son association avec la Chaire de Tourisme Transat de l'ESG-UQAM (Chaire de Tourisme Transat 2021 a et b, 2019). Le ministère du Tourisme du Québec a aussi fait réaliser diverses études, dont une étude de marché touchant l'ensemble des voies d'entrée navigables du Saint-Laurent (Raymond Chabot Grant Thornton, 2018).

Il est à noter que, puisque l'objectif de ce rapport est de dresser un portrait de situation, il emprunte très librement des sections de rapports réalisés pour Nautisme Québec et pour le gouvernement du Québec par la Chaire d'études en tourisme Transat et par la firme Raymond, Chabot, Grant, Thornton, ainsi que d'articles publiés par le Réseau de veille en Tourisme. Les sources sont toujours mentionnées.

L'IMPACT ÉCONOMIQUE DU NAUTISME DANS L'ARCHIPEL

On peut retracer des activités de plaisance sur le Saint-Laurent aussi loin qu'à la Confédération, soit en 1867. Le Longueuil Boating Club, devenu le Club nautique de Longueuil, date de cette époque (De Lagrave, 1992, cité dans MTQ et POC, 2004). Depuis les années 2000, des actions ont été posées pour revitaliser la navigation de plaisance, telle que la réouverture du canal de Lachine en mai 2002. Les cinq petits canaux à proximité du Saint-Laurent (dont celui de Sainte-Anne-de-Bellevue) ont permis le passage à près de 20 000 embarcations en 2000 (DBSF, 2002). Le canal de Lachine à lui seul attirait plus de 4 500 plaisanciers en 2016 (Parcs Canada 2018).

Toutes activités confondues, l'on dénombre 800,000 usagers des différentes activités nautiques au Québec (2017), dont 22 000 sont membres de Nautisme Québec. L'on appelle « plaisanciers » non seulement ceux qui naviguent sur des bateaux à moteur de tous types, mais aussi ceux qui vont sur l'eau en voiliers et d'autres embarcations non motorisées. Il faut ajouter à cela tous ceux qui pratiquent divers loisirs nautiques sur de petites embarcations (planche à pagaies, canot, kayak, etc.), une cohorte d'adeptes en forte croissance.

Par ailleurs, contrairement à l'image que plusieurs s'en font, la navigation de plaisance n'est pas l'apanage des plus fortunés de la société, loin s'en faut. Ainsi, 41% des adeptes de navigation de plaisance possèdent de relativement petites embarcations, soit une embarcation à moteur, de 13 pi à 22 pieds de longueur (Chaire Transat, 2018).

Probablement à cause de sa dimension récréative, l'industrie nautique n'est pas perçue de prime abord comme un moteur économique. Nous disposons de relativement peu de données mesurant les retombées économiques locales de la navigation de plaisance. Pourtant, cette industrie génère des milliers d'emplois au Québec, répartis dans plusieurs secteurs de l'économie et dans toutes les régions.

Au Canada, la contribution économique de la navigation de plaisance motorisée, pour laquelle la National Marine Manufacturers Association compile les données économiques, s'exprime en grande partie par l'activité des concessionnaires de bateaux et des services, qui compte pour environ la moitié des retombées économiques. Les marinas, les manufacturiers de bateaux et d'accessoires, ainsi que les services financiers viennent ensuite, suivis des clubs nautiques et des ateliers de réparation et d'entretien. Enfin, le courtage, les fabricants de quais, l'entreposage, la formation, les foires commerciales et les publications complètent le portrait de la contribution économique de cette industrie (NMMA, 2018, p. 2).

La ventilation régionale de ces données de 2016 présente les impacts économiques suivants au Québec :

- > Revenus des segments de l'industrie mentionnés ci-haut : 1,8 milliards\$
- > Contribution au PIB : 915,3 M\$
- > Paiements nets en taxes : 135 M\$
- > (Dont 45 M\$ en TVQ sur vente de bateaux neufs d'après RCGT 2018)
- > Près de 13 000 emplois
- > 816 entreprises impliquées

Les revenus fiscaux de la vente d'embarcations usagées

Un rapport commandé par l'Alliance de l'industrie nautique du Québec à la firme comptable Raymond Chabot Grant Thornton estime que la vente de bateaux neufs représente des revenus de la taxe de vente du Québec de l'ordre de 45 M\$/an (RCGT 2018). Toutefois, les revenus fiscaux de la vente de bateaux usagés est négligeable, puisque le Québec est la seule juridiction au Canada dotée d'une taxe de vente qui ne l'applique pas à la vente d'embarcations usagées entre particuliers. En effet, la TVQ s'applique à l'achat par un particulier d'une embarcation à un concessionnaire, mais elle ne s'applique pas si l'achat d'une embarcation usagée se fait auprès d'un particulier. Pour tous les autres véhicules hors-route, la TVQ s'applique aux transactions entre particuliers au moment du transfert de propriété et est perçue par la Société d'assurance automobile du Québec. Dans le cas des embarcations, l'immatriculation/permis d'embarcation étant du ressort du gouvernement fédéral canadien, la transaction échappe à l'assiette fiscale québécoise.

L'harmonisation de la taxe de vente sur les transactions entre particuliers avec la TVQ sur tous les autres véhicules hors-route, permettrait de générer des revenus additionnels pour l'État québécois de l'ordre de 34 M\$ par année (RCGT, 2018). Selon l'Alliance de l'industrie nautique du Québec, l'application de cette taxe ne représenterait pas une nouvelle taxe, mais bel et bien une harmonisation permettant d'établir l'équité entre les différents propriétaires de véhicules hors-route.

Il est vrai que la perception de cette contribution fiscale lors d'une transaction

entre particuliers pose un défi administratif.

Les permis de petit bâtiment et les immatriculations sont des données du gouvernement fédéral auxquelles Revenu Québec n'a pas accès. Comment monitorer les transactions entre particuliers et appliquer les taxes inhérentes? L'étude que nous avons fait réaliser révèle que la remise des taxes à la consommation applicables à la vente de bateaux par des particuliers non-inscrits se fait selon le principe d'autocotisation dans les provinces étudiées, soit l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick (RCGT 2018). L'autocotisation facilite aussi l'acceptabilité sociale de cette mesure, qui vise d'abord à assurer l'équité entre les contribuables.

Les revenus fiscaux provenant de cette harmonisation pourraient être retournés aux plaisanciers sous forme de programmes d'aide financière. L'enveloppe ainsi générée, de l'ordre de 34 M\$/an, serait suffisante pour combler les besoins qui seront exposés plus loin dans ce rapport. Les programmes d'aide financière pourraient propulser la transformation de l'industrie, en soutenant par exemple la mise à niveau des marinas, le virage numérique de l'industrie, l'électrification de la navigation de plaisance ou les mesures de protection de l'environnement et de sensibilisation.

Un tel retour de la taxe de vente sous forme de services aux plaisanciers serait aussi une mesure permettant d'en assurer l'acceptabilité sociale. Elle n'augmenterait pas le fardeau fiscal des contribuables, puisque le montant ainsi perçu auprès des plaisanciers leur serait retourné sous forme de services.

La pêche sportive

Compte tenu qu'une proportion importante d'adeptes de la pêche sportive utilise une embarcation, il faut aussi prendre en considération la pêche sportive comme un secteur d'activité connexe à la navigation de plaisance. Les retombées économiques des activités de pêche ont été évaluées en 2012 pour le compte du Gouvernement du Québec (MDDEFP 2013). Cette étude a permis de retenir les faits saillants suivants (dollars de 2012) :

Création ou maintien de 8 654,8 emplois équivalents temps complet :

- > 51 % de ces emplois proviennent des effets directs et, comme ces derniers se produisent près des lieux de pêche, nous pouvons présumer que les régions sont les principales bénéficiaires de ces emplois;
- > Rémunération de la main-d'œuvre totalise 281,5 millions de dollars, la rémunération moyenne s'établissait à 32 522 \$;
- > Revenus fiscaux et parafiscaux pour le gouvernement du Québec équivalant à 112 millions de dollars;
- > Revenus fiscaux et parafiscaux pour le gouvernement du Canada équivalant à 41,4 millions de dollars;
- > Les importations en achat de divers biens et services se chiffrent à 656,9 millions de dollars, la valeur des importations permettait d'établir le contenu québécois à 48 %.



Dépenses journalières des plaisanciers

Les données de la NMMA citées plus haut ne tiennent pas compte de l'aspect des dépenses effectuées par les plaisanciers. Or, le montant des dépenses des plaisanciers aurait été de 1 447 millions de dollars au Québec en 2016 (NMMA 2018, p. 5). Il faut donc additionner cet impact économique important pour les communautés locales. On ne connaît pas la répartition régionale de ces dépenses, mais on peut tout de même supposer qu'une grande partie est réalisée dans l'Archipel du Grand Montréal.

Avant d'analyser plus en détail cette dimension, soulignons qu'une proportion non négligeable des usagers des marinas provient de l'extérieur. Selon une étude, la clientèle touristique représentait en moyenne 24 % du chiffre d'affaires des marinas (RCGT, 2018). Un autre évalue à 14,5% la proportion des

dépenses de plaisanciers provenant de l'extérieur du Canada, ce qui aurait représenté un apport de 210,4 M\$ au Québec, en 2016 (NMMA, 2018).

Une enquête de 2015 sur les dépenses effectuées par les plaisanciers sur le Saint-Laurent, entre Cornwall et Trois-Rivières, donne un aperçu du montant et du type d'achats liés à certaines activités nautiques. On remarque que les dépenses des plaisanciers motorisés sont plus importantes que celle des adeptes de la voile, mais que cette différence s'explique essentiellement par l'achat de carburant. Les dépenses d'approvisionnement (épicerie) et d'hébergement/restaurant sont les autres postes de dépenses les plus importants pour tous les types d'embarcations.

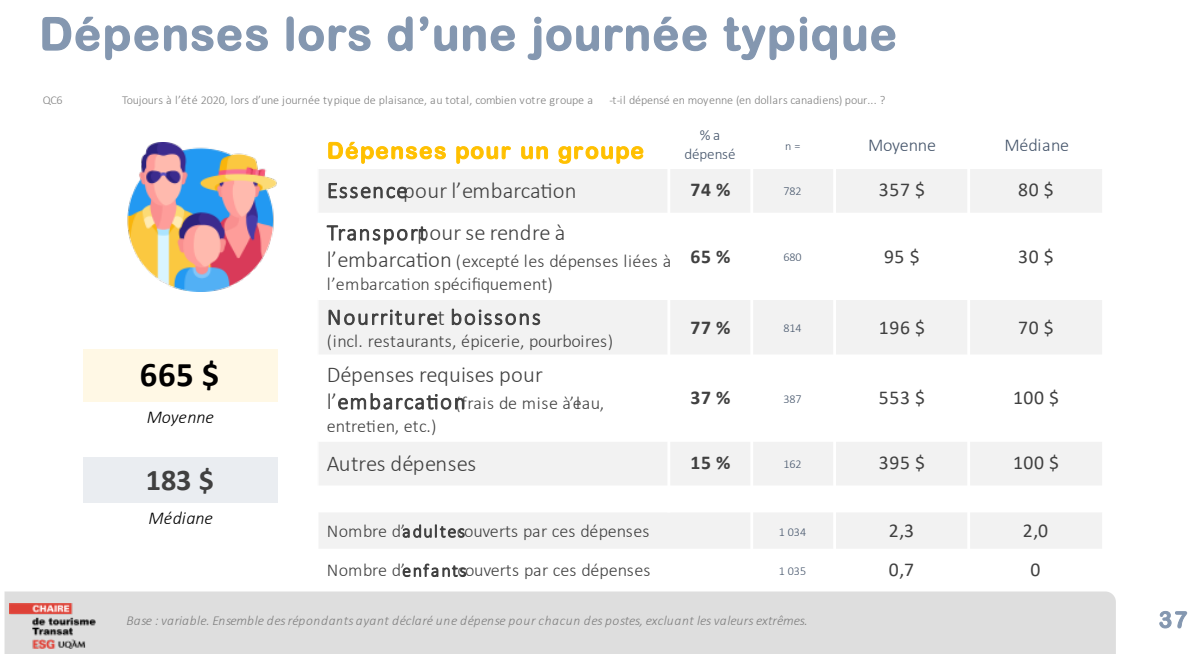
Tableau I. Dépenses moyennes lors du dernier voyage ou excursion sur le fleuve Saint-Laurent selon le type d'embarcation.

Catégorie de dépense	Bateau à moteur N = 352	Voilier N = 81	Ensemble des répondants
Frais de transport pour la voiture	16 \$	11 \$	15 \$
Stationnement et droits d'accès pour la mise à l'eau	27 \$	37 \$	29 \$
Entretien et réparation (ex. : lavage de bateau, nettoyage de la coque)	50 \$	36 \$	47 \$
Essence pour le bateau	466 \$	49 \$	390 \$
Approvisionnement (ex. : épicerie)	139 \$	119 \$	135 \$
Hébergement\restaurant	98 \$	78 \$	94 \$
Location d'embarcation	1 \$	0 \$	1 \$
Achat/location d'équipement	9 \$	66 \$	20 \$
Activités récréatives	28 \$	21 \$	27 \$
Autre	27 \$	64 \$	33 \$
Dépenses totales moyennes	860 \$	482 \$	791 \$
Dépenses moyennes par personne	324 \$	207 \$	302 \$

Source : Bleau et al. (2015). Étude économique régionale des impacts et de l'adaptation liés aux changements climatiques sur le fleuve Saint-Laurent : volet nautisme et croisières-excursion, p. 46.

Une enquête réalisée à l'été 2020 auprès de 1 035 répondants à travers le Québec a permis de détailler ces dépenses pour chaque journée typique d'excursion. Le tableau II présente ces résultats, tous types d'embarcations confondus (voir Tableau II).

Tableau II. Dépenses lors d'une journée typique, tous types d'embarcations confondus.



Source : Chaire de tourisme Transat (2021.a). « Enquête en ligne portant sur le profil des plaisanciers du Québec et sur leurs connaissances en sécurité nautique », réalisée pour Nautisme Québec, juin 2021 (version préliminaire).



Dépenses annuelles des plaisanciers

Les dépenses annuelles des plaisanciers permettent d'avoir un portrait plus global, puisqu'il inclut les frais déboursés sur une base annuelle, et non pas seulement ceux liés à une sortie sur l'eau. Les données du tableau III montrent que le principal poste de dépenses annuelles pour les propriétaires ou utilisateurs de bateaux à moteur est l'achat/location d'embarcation, alors que les frais de location d'emplacement saisonnier est le plus important poste de dépenses pour les amateurs de voile.

Tableau III. Dépenses annuelles associées au nautisme (2015)

Catégorie de dépense	Bateau à moteur N = 343	Voilier N = 77	Ensemble des répondants
Frais de location d'emplacement saisonnier (ex. : marinas ou autres quais)	926 \$ (11 %)	1228 \$ (27 %)	981 \$ (13 %)
Services connexes à la marina (ex. : frais de mise à l'eau, stationnement, restaurant, etc.)	238 \$ (3 %)	500 \$ (11 %)	286 \$ (4 %)
Frais d'adhésion à la marina, au club privé ou au port de plaisance	170 \$ (2 %)	453 \$ (10 %)	221 \$ (3 %)
Achat / location d'embarcation	2 277 \$ (27 %)	361 \$ (8 %)	1 927 \$ (25 %)
Achat / location d'équipement de bateau	272 \$ (3 %)	224 \$ (5 %)	263 \$ (3 %)
Réparation / modification de l'embarcation	512 \$ (6 %)	670 \$ (15 %)	540 \$ (7 %)
Entretien de l'embarcation	592 \$ (7 %)	414 \$ (9 %)	560 \$ (7 %)
Achat / location de véhicule destiné au transport du bateau (incluant une remorque)	1 122 \$ (13 %)	36 \$ (1 %)	924 \$ (12 %)
Transport et essence	1 824 \$ (22 %)	259 \$ (6 %)	1 539 \$ (20 %)
Entretien et réparation de votre rampe de mise à l'eau ou de votre quai personnel	20 \$ (0,2 %)	9 \$ (0,2 %)	18 \$ (0,2 %)
Activités / loisirs	260 \$ (3 %)	203 \$ (5 %)	249 \$ (3 %)
Permis de pêche / articles de pêche	80 \$ (1 %)	9 \$ (0,2 %)	67 \$ (1 %)
Autre	86 \$ (1 %)	127 \$ (3 %)	93 \$ (1 %)
Dépenses totales moyennes	8 379 \$	4 493 \$	7 668 \$

Source : Bleau et al. (2015). Étude économique régionale des impacts et de l'adaptation liés aux changements climatiques sur le fleuve Saint-Laurent : volet nautisme et croisières-excursion, p. 51.

La plus récente enquête réalisée auprès de plaisanciers au Québec révèle, sur l'ensemble des dépenses encourues pour la pratique de leurs activités nautiques au cours de la dernière année, des dépenses moyennes de plus de 21 000\$ de juin 2020 à mai 2021 (voir Tableau IV).

Tableau IV. Dépenses annuelles associées au nautisme (2020-2021)

Dépenses annuelles associées au nautisme (12 mois-juin 2020 à mai 2021)

QA.10 En considérant toutes les activités nautiques et les embarcations mentionnées précédemment, au cours des 12 derniers mois, combien avez-vous dépensé (en dollars canadiens) pour... ?

	Total	Bateau de pêche, chaloupe	Bateau à moteur, wakeboard	Voilier, multicoque	Ponton	Motomarine	Canot, kayak	SUP, surf, kitesurf
n =	1 000	123	380	202	77	71	81	69
Dépenses totales moyennes	21 413 \$	9 661 \$	35 030 \$	17 516 \$	21 237 \$	16 696 \$	5 450 \$	2 894 \$
Dépenses totales médianes	4 400 \$	1 900 \$	9 300 \$	5 323 \$	6 800 \$	8 165 \$	1 100 \$	2 000 \$

CHAIRE
de tourisme
Transat
ESQ UQAM

Base : ensembles des répondants ayant déclaré au moins 1 \$ en nautisme au cours des 12 derniers mois, excluant les valeurs extrêmes (n = 1 000)
*Note : les chiffres colorés **en vert**, **en rouge** indiquent les différences significatives obtenues entre les sous-groupes.

Source : Chaire de tourisme Transat (2021.a). « Enquête en ligne portant sur le profil des plaisanciers du Québec et sur leurs connaissances en sécurité nautique », réalisée pour Nautisme Québec, juin 2021 (version préliminaire).



Le cas du port de plaisance de Lachine

Afin d'illustrer l'impact économique du nautisme dans la région de Montréal, nous présentons ici une évaluation réalisée par l'Association des plaisanciers du Port de plaisance de Lachine par sondage auprès de ses membres (APPPL, 2020). Selon l'association, cette marina accueillait jusqu'en 2020 quelques 452 familles de plaisanciers, totalisant environ 1 500 personnes pendant les saisons d'été et d'automne. À ceci s'ajouterait quelque 10 000 visiteurs en transit qui y séjournent pour quelques jours.

L'association a compilé les données en fonction de la localisation géographique des dépenses réalisées par ses membres. Ainsi, ce serait 3,1 M\$ dépensés localement à Lachine, 5,5 M\$ dans la région de Montréal et 9,7 M\$ à l'échelle du Québec. Si on divise ce dernier montant de dépenses par le nombre de places à quai (500), on obtient une valeur moyenne de 19 400\$/place. Ce montant est similaire aux dépenses annuelles moyennes de 21 413\$/plaisancier présenté au tableau II présenté plus haut.

Tableau IV. Estimation de la contribution économique du Port de plaisance de Lachine.



Port de Plaisance de Lachine

Estimé de la contribution économique annuelle - SOMMAIRE

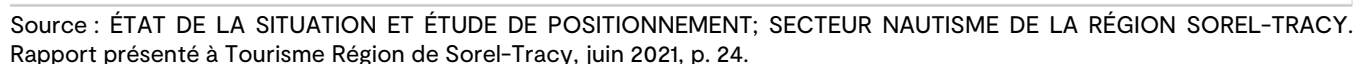
Association des Plaisanciers du Port de plaisance de Lachine

		Contribution économique en \$ millions		
		Lachine	Montréal	prov. Québec
Total	catégories	3.100 \$	5.500 \$	9.700 \$
	Tourisme et visiteurs	0.310 \$	0.970 \$	1.500 \$
	Resto, épicerie, SAQ, pharmacies	1.500 \$	1.500 \$	1.500 \$
	Entreposages et transports	- \$	0.300 \$	1.000 \$
	Financement	0.120 \$	0.460 \$	0.930 \$
	Achats bateaux et notaire	0.010 \$	0.020 \$	0.890 \$
	Entretiens et réparations	0.440 \$	0.660 \$	0.880 \$
	Quaiage plaisanciers Lachine	- \$	0.870 \$	0.870 \$
	Assurances	0.050 \$	0.210 \$	0.420 \$
	Énergie	- \$	0.320 \$	0.320 \$
	Équipements et accessoires	0.070 \$	0.150 \$	0.200 \$
	Contrat de gestion Marina	0.640 \$	- \$	- \$
	TVQ	- \$	- \$	0.830 \$
	TPS	- \$	- \$	0.370 \$

Source : Association des plaisanciers du Port de plaisance de Lachine (2020). Annexe I, p. 14.

Un récent rapport sur le secteur nautisme de la région Sorel-Tracy s'est penché sur la chaîne de valeur du tourisme nautique. On y « identifie les principaux piliers du tourisme nautique et les liens avec les autres secteurs du tissu économique » (NUNO ID 2021, p. 23). Un tel exercice a permis de mettre en lumière la diversité de l'offre touristique nautique de Sorel-Tracy, mais aussi les segments de l'écosystème nautique offrant un potentiel de développement.

Figure 1. La chaîne de valeur de l'écosystème nautique de la région de Sorel-Tracy.



PORTRAIT DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE

D'un point de vue géographique, l'Archipel du Grand Montréal se trouve à la convergence des grands circuits navigables du Nord-Est de l'Amérique du Nord. Toutefois, les marinas de la région souffrent de problèmes structurels qui ont été notés depuis plusieurs années mais qui n'ont pas fait l'objet de mesures correctives de la part des autorités publiques. Alors que la demande pour leurs services augmente, l'offre de places à quai des marinas de la région diminue suite à la fermeture de certaines installations ou d'une situation de précarité pour d'autres.

Pourtant, les activités nautiques font l'objet d'un engouement croissant et continu depuis plusieurs années. Depuis la pandémie, les plus récentes données disponibles démontrent que cette tendance s'est accélérée. On constate que les ventes d'embarcations, motorisées ou non, ont augmenté dans toutes les catégories et on observe l'arrivée de nouveaux adeptes. Ces derniers comptent davantage de femmes, ils sont plus jeunes et plus scolarisés. La majorité exerce leurs activités nautiques dans la région de Montréal et ses environs.

Une localisation géographique enviable

En termes de nautisme, l'Archipel du Grand Montréal bénéficie d'une localisation stratégique dans le Nord-Est du continent, se trouvant à la limite nordique des deux marchés importants que sont l'Ontario et les États-Unis.

La région se trouve particulièrement bien située pour accueillir ces visiteurs, étant à la convergence de trois trajets reliant les principales destinations nautiques de l'Ontario et du Nord-est des États-Unis (voir Figure II).

Figure II. Carte des voies navigables intérieures du Nord-Est.



Source: Site Web « Pat's boating in Canada ». En ligne : <https://boating.ncf.ca/images/chart-canals-north.gif>

Le secteur des Mille Îles du fleuve Saint-Laurent mène les plaisanciers de l'Ontario et des huit États des Grands Lacs vers l'Archipel de Montréal. Le lac Ontario alimente aussi le Canal Rideau, qui communique avec Montréal par la rivière des Outaouais. Le lac Champlain se déverse dans le Richelieu, qui mène à Montréal en passant par Sorel-Tracy. Il existe même un circuit, la « Great Loop », qui relie Montréal à la Floride (voir Figure III).

Figure III. Carte de la « Great Loop ».



Source: National Oceanic and Atmospheric Administration, U.S. Department of Commerce. “The Great Loop is a continuous waterway that allows boaters to explore Eastern North America”. En ligne: <https://oceanservice.noaa.gov/facts/great-loop.html>

Le positionnement touristique de l'archipel du Grand Montréal

Les facteurs géographiques ont un impact sur l'attrait de l'Archipel auprès des adeptes de nautisme. Parmi les facteurs influençant le choix des plaisanciers ontariens de faire de la navigation au Québec, la visite de la ville de Montréal était le plus important (39,8%). Pour les Québécois, la distance à parcourir en bateau était parmi les facteurs les plus importants (54,2%). Il n'est donc pas surprenant que le Saint-Laurent dans les axes lac Saint-Louis-lac Saint-François ainsi que dans l'axe Montréal-Sorel-Québec soient les itinéraires que les plaisanciers du Québec envisagent de fréquenter (RCGT, 2018).

En revanche, bien que la localisation de Montréal représente un atout pour attirer une clientèle touristique ontarienne et américaine, sa proximité avec les réseaux navigables facilite aussi l'exode de la clientèle locale, qui peut avoir aisément accès à des itinéraires nautiques à l'extérieur du Québec. Nous constatons en effet que l'Ontario est la destination la plus envisagée pour les séjours futurs des Québécois (RCGT, 2018). Des fuites économiques sont donc à craindre si les infrastructures nautiques ne sont pas en mesure de répondre à la demande des plaisanciers au Québec.

Si la réputation internationale de la ville de Montréal suffit pour attirer une clientèle touristique voyageant par voie d'eau, la totalité du plan d'eau considéré ne bénéficie pas de cette notoriété.

La succession de petits archipels en aval de Montréal, du parc des îles de Boucherville jusqu'à l'archipel des îles de Sorel présente un capital naturel appréciable et un territoire de croisière susceptible d'attirer une clientèle de plaisanciers. Mieux documenter la qualité de ces plans d'eau, la beauté des paysages et des milieux naturels fait partie de l'offre touristique à mettre de l'avant.

La présence de canaux historiques, fort bien gérés et bénéficiant de sources de financement stables par l'agence Parcs Canada, fait aussi partie de l'offre nautique à identifier et des expériences offertes à la clientèle. Ajoutons que Parcs Canada constitue un partenaire efficace de mise en marché sur les clientèles du nord-est américain.

Un autre aspect qualitatif qui mérite d'être mentionné tient à l'expérience urbaine que propose l'Archipel du Grand Montréal. Les canaux de Sainte-Anne-de-Bellevue, de Lachine, de Saint-Jean-sur-Richelieu et du vieux canal de Beauharnois proposent des expériences à la fois touristiques et culturelles, des offres potentielles pour une clientèle de visiteurs.

En résumé, le positionnement touristique de l'Archipel du Grand Montréal peut s'appuyer à la fois sur le capital naturel du fleuve Saint-Laurent et sur l'expérience culturelle de ses escales urbaines. Des atouts supplémentaires dans son jeu.

Les marinas, maillon essentiel du nautisme

Les services offerts par les marinas sont essentiels à la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et des autres voies navigables de l'Archipel du Grand Montréal. Au-delà des services offerts aux personnes pratiquant le nautisme, les marinas du territoire remplissent également d'autres rôles vis-à-vis de la société en général. Par exemple, elles permettent à un nombre important de pêcheurs d'avoir accès aux plans d'eau. Ce sont des espaces de socialisation pour les locaux, des attraits touristiques incontestables, un point d'attache et de ravitaillement pour les navettes fluviales et elles contribuent à assurer la sécurité de tous les plaisanciers.

Du côté de la sécurité, les marinas servent de port d'attache aux services de sécurité publique. Le Service d'embarcations de sauvetage côtier de la Garde côtière canadienne exploite 4 stations d'embarcations de sauvetage côtier dans l'Archipel, soit à Sorel, Longueuil, Beaconsfield et Pointe-aux-Anglais¹. La Sécurité du Québec effectue des patrouilles nautiques et les services de police de plusieurs municipalités assument aussi une telle responsabilité. Les infrastructures nautiques s'avèrent donc essentielles en matière de prévention, de surveillance et de sauvetage.

En tant qu'association représentant les intérêts de l'industrie et des usagers, Nautisme Québec appuie les gestionnaires des marinas pour améliorer la qualité du service et les faire connaître. L'association publie aussi le NautiGuide, disponible en format papier et en ligne². Ce répertoire identifie tous les ports de plaisance, marinas, yachts clubs ainsi que les

ports de pêche offrant des services aux plaisanciers.

L'annexe I de ce rapport présente la liste complète des marinas, le nombre de places à quai, incluant les espaces disponibles aux visiteurs. Dans la section du fleuve Saint-Laurent située de Salaberry-de-Valleyfield à Sorel-Tracy, quelques cinquante (50) marinas sont répertoriées. Le nombre total de places à quai est de 5 800, nombre qui inclut un total de 517 places réservées aux visiteurs.

C'est donc 89% des places à quai en marinas qui demeurent réservées aux membres saisonniers, les autres étant gardées vacantes pour les visiteurs. Les données disponibles nous indiquent que les places réservées aux visiteurs sont fréquentées à 89% par des plaisanciers du Québec. (RCGT, 2018).

On peut aussi remarquer que la majorité de ces organisations sont dotées de 100 places et moins. Seulement 8 marinas dans l'Archipel peuvent recevoir plus de 200 embarcations. Avant sa fermeture en 2020, le port de plaisance de Lachine était, avec 500 espaces, la marina avec le plus grand nombre de place. Cet événement est venu aggraver la pénurie préexistante. En 2018, on dénombrait plus de 2 800 plaisanciers en attente d'une place dans une marina au Québec. Ceci venait confirmer les résultats d'entrevues dirigées réalisées en 2015 auprès de gestionnaires de marinas. Les données indiquaient que presque toutes les marinas avaient atteint leur capacité maximale et un taux maximal d'occupation saisonnière, et ce, depuis au moins les 5 dernières années. Les marinas possédaient une liste d'attente et prévoyaient qu'elle continuerait à s'allonger si

¹ Garde côtière canadienne <https://www.ccg-gcc.gc.ca/search-rescue-recherche-sauvetage/irb-esc/station-location-emplacement-fra.html> (consulté le 14 novembre 2021).

² <https://nautismequebec.com/NG2021/index-h5.html?page=1#page=1>

aucune mesure favorisant leur agrandissement n'était mise en œuvre (Blais et al., 2015, p. 75).

Depuis, nous avons constaté la disparition de la plus importante marina du Québec, le port de plaisance de Lachine. Tel que souligné plus haut, cette infrastructure nautique offrait 500 places, ce qui placerait le déficit de places à 3 300 compte tenu de la stagnation connue et documentée du nombre de places à quai. Qui plus est, un sondage réalisé par Nautisme Québec en 2019 auprès des gestionnaires de marinas dans la région a permis d'identifier des organisations dont la survie se trouve menacée à court terme. Chacune d'elle est un cas d'espèce, mais nous avons pu noter ce qui suit :

- > Marina Pointe-aux-Trembles, 100 places : Le principe de l'opération d'une marina à cet endroit ne serait pas remis en question. En effet, la mairesse de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles affirmait que « la marina a tout pour devenir un incontournable de l'offre récréotouristique de l'Est de Montréal, et s'inscrit en droite ligne avec la vision du développement de l'arrondissement pour les prochaines années ». La marina a cependant entamé en août 2021 une procédure judiciaire en cour supérieure du Québec afin d'ordonner au gouvernement du Québec de lui émettre un bail de location pour les années 2021 à 2023, reconduisant les conditions en vigueur

depuis 1992 (Procédure # 500-17-117846-215). Le litige qui oppose la marina au Gouvernement et à la Ville de Montréal reposerait sur la volonté de ces derniers de requérir l'assentiment des voisins à la reconduction du bail existant. Selon la marina, la non-reconduction du bail la menace de fermeture.

- > Marina Commodore, à Laval, 64 places : la Ville de Laval, devenue propriétaire du site, étudie la possibilité d'y maintenir une marina publique. Une décision devrait être prise rapidement quant à l'opération de la marina pour la prochaine saison estivale³;
- > Marina Bo-Bi-No, à Laval (Sainte-Dorothée), 60 places : l'enjeu principal réside dans la propriété d'une partie du site qui est celle du MTQ. La Ville est propriétaire d'une partie du site et le MTQ de la balance. L'entente d'occupation avec le MTQ a été prolongée cette année jusqu'en décembre 2023, un bail avec BoBiNo a donc été conclu entre la Ville et BoBiNo pour la même durée soit jusqu'au 31 décembre 2023. L'analyse se poursuit quant à la poursuite des activités sur ce site au terme de l'occupation actuelle. La Ville devrait être fixée d'ici la saison nautique 2023⁴.

Il y aurait donc jusqu'à 224 places à quai supplémentaires dont le maintien n'est pas assuré à court terme.

³ Communication courriel avec M. Sébastien Vallée, Chef de division, Service de la culture, des loisirs, du sport et du développement social, Ville de Laval. Le 22 octobre 2021.

⁴ Communication courriel avec M. Sébastien Vallée, Chef de division, Service de la culture, des loisirs, du sport et du développement social, Ville de Laval. Le 24 octobre 2021.

Une demande en croissance constante et accélérée

Du côté de la demande, on constate que le nautisme est une activité populaire et en croissance. Il y avait au Canada, en 2016, environ 4,3 M de bateaux à moteur et 4,3 M d'embarcations à propulsion humaine. Alors que 35% des Canadiens avaient fait de la navigation de plaisance en 2012, la proportion avait augmenté à 43% en 2016.

L'eau est un bien collectif et un élément identitaire phare pour les Québécois. Avec une personne sur quatre (23%) pratiquant la navigation de plaisance, le Québec est la 2^e province au Canada (derrière l'Ontario) pour la pratique de ces activités, et la 2^e possédant le plus grand nombre de bateaux.

Cette tendance à la hausse de la demande pour la navigation de plaisance s'est nettement amplifiée avec la pandémie. Un tiers des Québécois (32 %) indiquent avoir fait l'acquisition de matériel de sport d'été ou de plein air au cours de 2020. Parmi ceux-ci, 14 % ont acheté de l'équipement nautique non motorisé et 4 % des appareils motorisés, selon une étude réalisée par la Chaire de tourisme Transat auprès de voyageurs québécois (Chaire de tourisme Transat, 2021.b).

On remarque que l'achat d'équipement nautique exerce une influence sur les intentions de séjours touristiques. C'est 75% des acheteurs d'équipement nautique non motorisé et 59 % des acheteurs d'équipement nautique motorisé qui déclaraient que ces achats allaient avoir un impact sur leurs voyages de l'été 2021, tant dans le type de séjour que dans la destination. (Chaire de tourisme Transat, 2021.b). D'ailleurs, interrogés sur les expériences touristiques envisagées à l'été 2021, 24% de ces personnes prévoyaient exercer une activité nautique non motorisée et 12% des activités nautiques motorisées. Cette proportion était similaire, soit respectivement 25% et 14%, chez les voyageurs ontariens interrogés dans la même enquête.

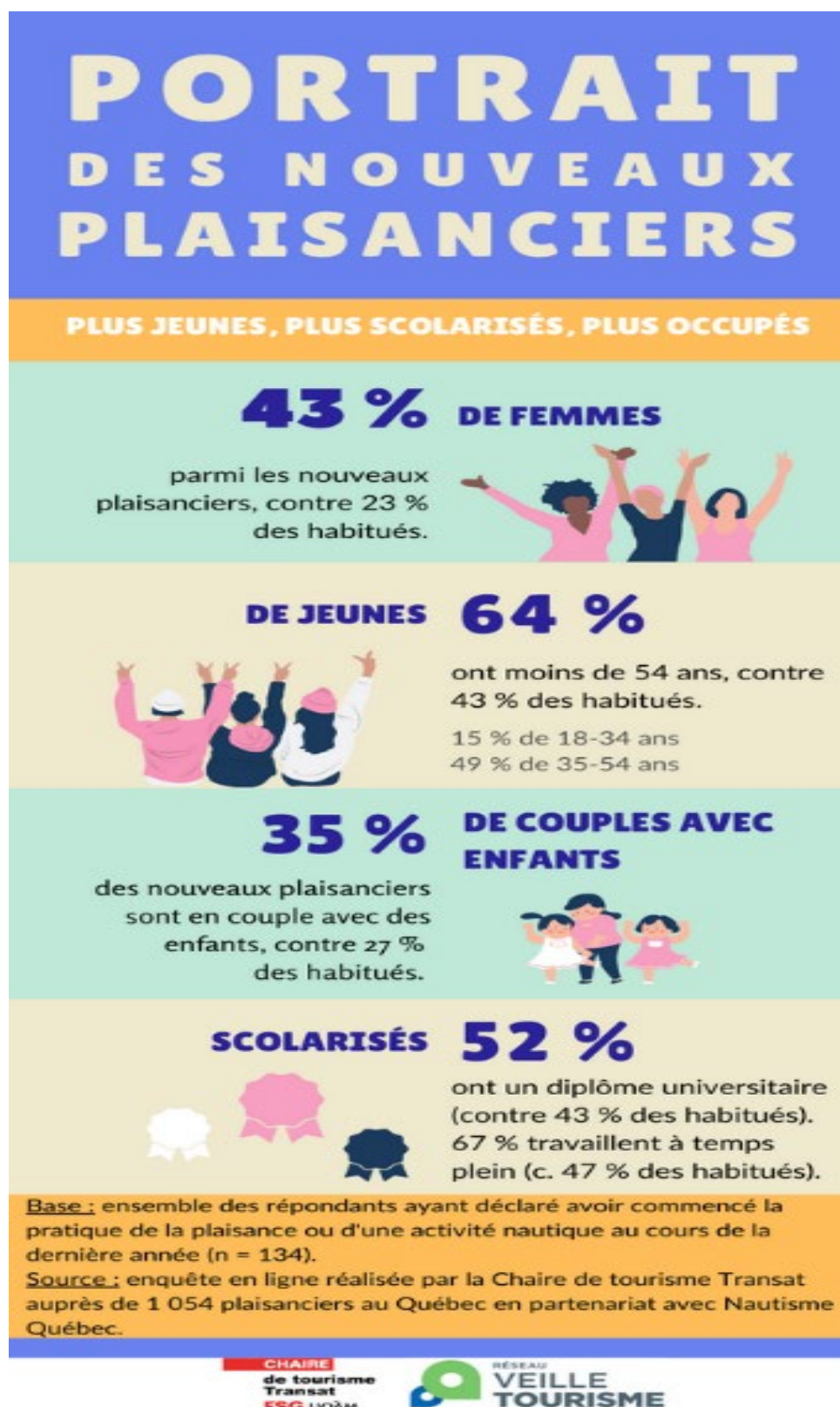
On remarque aussi un engouement renouvelé pour la pêche sportive, ou récréative. Ainsi, le gouvernement du Québec a enregistré une hausse de 9% de l'émission totale de permis de pêche en 2020-2021 et ce, malgré une baisse notable de 50% des permis acquis par des non-résidents⁵. L'activité de pêche ayant été en déclin depuis plusieurs années, on a retrouvé le niveau d'émission de permis qui existait avant 2015, soit un total de 752 289 permis, dont 729 119 aux résidents du Québec.

Une clientèle en transformation

Selon une enquête en ligne réalisée par la Chaire de tourisme Transat en partenariat avec Nautisme Québec auprès de 1054 adeptes de plaisance au Québec, le nautisme séduit de nouvelles sphères de la population active. Parmi ces nouveaux pratiquants on retrouve davantage de femmes, ces personnes sont plus jeunes, ont des enfants à charge et ont davantage poursuivi un cursus universitaire que les plaisanciers habituels. La figure IV présente les principales caractéristiques de ces nouveaux plaisanciers.

⁵ Voir MFFP, Statistiques sur la faune. En ligne : <https://mffp.gouv.qc.ca/faune/statistiques/vente-totale.jsp> (consulté le 7 novembre 2021).

Figure IV. Portrait résumé des nouveaux plaisanciers.



Source : Chaire de tourisme Transat (2021)

CERNER LES ENJEUX

Malgré un engouement certain, les enjeux auxquels les activités nautiques et la navigation de plaisance sont confrontés sont nombreux. On constate d'abord un besoin d'investissement dans les marinas, situation qui perdure depuis de nombreuses années et qui menace la position concurrentielle du Québec par rapport à ses voisins. Les tendances en vogue dans le secteur du tourisme nautique démontrent que l'Archipel a plusieurs atouts à faire valoir et des exemples ne manquent pas en ce sens.

Si la protection de l'environnement aquatique et des écosystèmes riverains nécessite une attention particulière, on se penchera aussi sur l'électrification de la navigation. La cohabitation entre les différents usagers des cours d'eau représente un enjeu soulevé par certains pour remettre en question les activités nautiques motorisées : nous examinerons ici quelques cas qui semblent démontrer le contraire. Enfin, la question de la sécurité nautique sera abordée.

Investissements dans les marinas

Si l'offre nautique québécoise actuelle est en retard en termes de quantité, elle l'est aussi en ce qui concerne la qualité. Elle se trouve face à une demande (intra Québec et hors Québec) qui a évolué au cours des dernières années et qui va assurément croître dans les années à venir. Dès 2002, une analyse du tourisme nautique concluait qu'il fallait « accroître la qualité des structures d'accueil et augmenter la capacité en termes de places à quais dans le réseau nautique au Québec ». On ajoutait que « Cet aspect est central car les infrastructures existantes ont besoin d'être renouvelées et des infrastructures additionnelles sont à planifier » (DBSF, 2002, p. 8).

L'enjeu est d'équilibrer l'offre à la demande croissante, à la fois en termes de quantité et de qualité, en mettant à niveau les infrastructures et les services. Pour cela, environ 26,7 M \$ d'investissements seraient nécessaires seulement dans les marinas de l'Archipel du Grand Montréal (basé sur RCGT, 2019).

Pour demeurer concurrentielles, les marinas devront réaliser de lourds investissements au cours des prochaines années. Toutefois, tel

que précédemment constaté, la taille et la structure financière de ces organisations (privées, OBNL ou municipales) ne facilitent pas de tels investissements. L'envoi d'un signal fort de la part de l'ensemble des partenaires – dont le gouvernement – pour favoriser et soutenir le développement de la navigation de plaisance est donc souhaitable. Les marinas, port de plaisance et clubs nautiques sont le mode de mise à l'eau utilisés par 49% des plaisanciers, tous types d'embarcations confondus (Chaire Transat, 2021a). Dans ce contexte, les marinas doivent être placées au cœur de la stratégie de relance économique et soutenues à la hauteur des objectifs qui seront fixés (RCGT, 2018). Pour cela, il faut mettre en place des mesures de soutien à la modernisation et au développement de ports de plaisance et de marinas par le biais d'un programme spécifique (DBSF 2002).

Afin de soutenir les marinas dans leur mission, Nautisme Québec a mis en place un programme de certification. Ce « label » de qualité et d'excellence permet de se positionner avantageusement auprès des plaisanciers qui naviguent sur les plans d'eau du Québec, mais aussi auprès des différents

paliers gouvernementaux. L'adhésion à la certification procure aux marinas participantes un soutien accru en termes de gestion et de visibilité.

Toutefois, les marinas nécessitent aussi des investissements pour assurer leur mise à niveau et leur modernisation. Tel que mentionné plus haut, un programme d'infrastructures nautiques destiné à sécuriser et à rehausser le potentiel d'accueil des marinas dans la région de Montréal devrait viser des investissements de 26,7 M\$ pour

combler les besoins identifiés en 2019. Un tel programme aurait le potentiel d'augmenter le chiffre d'affaires de ces organisations de 2,6 M\$/année et d'entraîner d'autres dépenses de la part des plaisanciers (voir p.31/41 du présent rapport). Rappelons que l'ensemble des dépenses de la part des plaisanciers peut être estimé à 19 400\$/année par place à quai maintenue ou créée selon les plaisanciers de Lachine (APPPL 2020), ou de 21 413\$ selon l'enquête récente de Nautisme Québec (Chaire de tourisme Transat, 2021a).

Tendances actuelles du tourisme nautique

Par ailleurs, une tendance actuelle du tourisme semble favoriser le développement de pôles de destinations nautiques ayant la capacité d'offrir une large gamme de services aux plaisanciers. La notion de pôles nautiques constitue une direction intéressante qui cadre bien avec l'air du temps. Elle réunit les intérêts touristiques et culturels et prend en compte les valeurs environnementales des consommateurs.

Le pôle nautique met en évidence le concept du port de plaisance en tant que milieu de vie générateur de rencontres sociales et d'expérience de toutes sortes. Cette notion pousse le concept du port de plaisance bien au-delà de ses fonctions habituelles d'amarrage et de mise à disposition de services sanitaires. L'intégration des pôles nautiques comme un élément du tissu récréotouristique et urbanistique « terrestre » (spectacles nautiques, initiation à la pratique, animations et événements) apparaît comme une orientation dont pourraient bénéficier les acteurs de l'Archipel (RCGT, 2018). Plusieurs

exemples dans la région permettent d'illustrer ces tendances.

Du côté de Salaberry-de-Valleyfield, on remarque une forte intégration du nautisme au tissu urbain. Il y a là plus de 800 pieds linéaires de places à quai avec services qui longent la principale artère commerciale du centre-ville. Au cœur du centre-ville, l'offre nautique est bonifiée d'animations urbaines, de spectacles, de commerces et restaurants. Parmi les activités permettant aux plaisanciers d'explorer le secteur, notons la location de vélos et la baignade à la piscine chauffée du complexe aquatique du parc Delpha-Sauvé⁶.

Le cas de la ville de Sorel-Tracy, qui bénéficie de deux marinas et qui a mis de l'avant plusieurs initiatives culturelles en lien avec l'eau et les activités nautiques, offre un autre exemple de développement de pôle nautique (Nuno ID, 2021). Soulignons notamment l'expérience immersive Stratera et l'initiative dite de l'Écomonde du lac Saint-Pierre, basées au quai du Traversier, ainsi que plusieurs événements en rive qui sont en place et reconnus (GIBFest, Passion Bière-Vin, etc.) Les

⁶ Escapade Beauharnois-Salaberry. En ligne : <https://beauharnois-salaberry.com/attrait/destination-valleyfield/>

Villes de Sorel-Tracy et Sainte-Anne-de-Sorel investissent dans la mise en place des infrastructures pour les activités nautiques et en rive (Nuno ID, 2021).

On constate donc que, bien que l'ampleur des investissements nécessite un appui financier gouvernemental aux marinas, les acteurs du milieu sont bien positionnés pour établir des pôles nautiques qui bonifient la qualité des services aux plaisanciers. Plusieurs communautés riveraines utilisent l'attrait des marinas pour créer des pôles nautiques offrant

des expériences où résidents et touristes se rencontrent.

Il s'agit d'une piste prometteuse et très intéressante à explorer qui s'intègre fort bien dans la démarche qualitative de Nautisme Québec par le biais du programme de certification des marinas. Avec un coup de pouce gouvernemental du côté des infrastructures nautiques, l'écosystème nautique de l'Archipel du Grand Montréal serait bien placé pour se développer à son plein potentiel.

Électrification des transports

À l'instar du transport terrestre, l'électrification progresse dans le domaine maritime et particulièrement dans la navigation de plaisance. Le récent rapport « Electric Leisure & Sea-going Boats and Ships 2021-2040 » de la firme d'études de marchés IDTechEx fournit des données historiques depuis 2016 et des prévisions jusqu'en 2040 en ce qui concerne les bateaux et navires électriques. Selon leurs données, la navigation de plaisance électrique est le secteur maritime qui progresse le plus rapidement. Il atteindrait, au cours des deux prochaines décennies, des dizaines de milliers de bateaux vendus par année⁷.

Il existe déjà dans le monde plus de 100 fabricants de bateaux et de navires électriques. Le rapport indique que le marché des bateaux et navires hybrides et purement électriques augmentera rapidement pour atteindre plus de 20 milliards de dollars dans le monde en 2027. Les bateaux de plaisance constituent le marché le plus important et

celui qui connaît la croissance la plus rapide en termes de chiffre d'affaires, suivi par les loisirs sous-marins et les véhicules sous-marins autonomes. Les bateaux de plaisance sur les voies navigables intérieures, notamment aux États-Unis et en Europe, deviendront le secteur le plus important, car de plus en plus d'endroits, de l'Allemagne à l'Inde, interdisent les moteurs à combustion interne ou, comme dans le cas de SunMoon Lake à Taïwan, les exploitants conviennent à l'unanimité d'opter pour des bateaux propres et silencieux⁸.

Des acteurs majeurs de l'industrie des bateaux de plaisance sont déjà actifs en électrification. La compagnie Brunswick – propriétaire notamment de Princecraft, manufacturier de Princeville au Québec – annonçait en 2020 des initiatives pour augmenter l'électrification de

⁷ IDTechEx. Electric Leisure & Sea-going Boats and Ships 2021-2040 (présentation résumée de l'étude de marché). En ligne : <https://www.idtechex.com/en/research-report/electric-leisure-and-sea-going-boats-and-ships-2021-2040/739>

⁸ Association française pour le bateau électrique. Étude : de belles perspectives pour le marché du bateau électrique selon IDTechEx. En ligne : <https://www.bateau-electrique.com/dossiers/bateau-electrique-hybride-etude-idtechex/>

ses marques de bateaux⁹. Au Québec, Vision Marine Technologie annonçait en 2019 doubler la taille de son usine de production à Boisbriand, alors qu'elle lançait sur le marché de nouveaux modèles plus puissants¹⁰.

Des prix plus élevés et une autonomie limitée freine encore l'achat des embarcations électrique. Cependant, les moteurs électriques peuvent déjà égaler la puissance des moteurs à combustion interne. Leur efficacité leur permet de convertir environ 98% de l'énergie stockée en puissance, contre environ 35% pour la combustion par carburant. On souligne aussi leur coût d'utilisation et d'entretien significativement plus bas. Enfin, ils sont silencieux et n'émettent aucun polluant dans l'eau et dans l'air¹¹.

Bien que les initiatives demeurent relativement modestes, plusieurs observateurs de l'industrie prévoient que l'émergence de l'électrification dans la navigation de plaisance se comparera bientôt à celle des voitures électriques.

En termes d'activité touristique dans l'Archipel du Grand Montréal, La Route de Champlain, entreprise d'économie sociale basée à Montréal-Nord, offre des activités de navigation de plaisance électrique. Au Vieux Port de Montréal, l'entreprise Le Petit Bateau fait de même. Des initiatives se répandent dans d'autres régions. Ainsi, Vision Marine a conclu en décembre 2020 un partenariat avec Tourisme Québec et Transports Canada pour le projet Haut-Richelieu. En vertu de l'entente relative à ce projet, Vision fournira jusqu'à 15 bateaux électriques pour la location et les opérations de taxi nautique le long d'une section de 30 km de voies navigables. La société estime que ce projet du Haut-Richelieu deviendra la plus grande exploitation de bateaux électriques au Canada. Le projet a pour mandat d'assurer le développement et la promotion du tourisme en offrant une solution écologique à la navigation de plaisance sur les voies navigables de la rivière Richelieu¹².

⁹ Brunswick Corporation Expands Capability in Electrification Technologies. Communiqué de presse corporatif, 10 novembre 2020. En ligne : <https://www.brunswick.com/news/press-releases/detail/537/brunswick-corporation-expands-capability-in-electrification>

¹⁰ Vision Marine Technologies innove et agrandit! Communiqué de presse corporatif, 12 août 2019. En ligne : <https://visionmarinetechologies.com/fr/vision-marine-technologies-innove-et-agrandit/>

¹¹ Safe Harbour Assurances, *La popularité des bateaux électriques monte en flèche! Blogue du capitaine*. En ligne : <https://harbourinsurance.ca/fr/la-popularite-des-bateaux-electriques-monte-en-fleche/>

¹² Partenariat avec Tourisme Québec et Transport Canada couvert par Yahoo! Finance. Communiqué corporatif, 10 décembre 2020. En ligne : <https://visionmarinetechologies.com/fr/parteneriat-avec-tourisme-quebec-et-transport-canada-couvert-par-yahoo-finance/>

Écoresponsabilité¹³

L'enjeu d'écoresponsabilité des marinas se fait ressentir partout dans le monde, certains pays s'étant même dotés de législation favorisant les marinas « vertes ». La clientèle d'aujourd'hui a des attentes élevées en ce domaine : du tri des matières résiduelles à l'électrification, en passant par une gestion irréprochable des hydrocarbures. Certaines marinas assurent le nettoyage des déchets flottants par le biais de bateaux ramasseurs, de filtres avec pompes submersibles, de rideaux de bulles, voire des drones flottants qui localisent puis ramassent les déchets¹⁴.

La protection et la réhabilitation d'écosystèmes sensibles sont des enjeux incontournables pour assurer une navigation de plaisance durable. Il est impératif de pouvoir identifier les zones sensibles ou en voie de réhabilitation, afin que les plaisanciers puissent les repérer et les éviter. Les marinas et associations de plaisanciers peuvent notamment s'assurer de la signalisation et de la pose de bouées identifiant les zones « sans vagues ».

Les plaisanciers doivent aussi jouer un rôle actif dans la lutte à la prolifération des espèces aquatiques envahissantes. Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs a publié un guide qui fournit « des recommandations et des lignes de bonne conduite » pour l'inspection et le nettoyage des embarcations, des remorques et de l'équipement utilisé en milieu aquatique, dans le but de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes (EAE). Les activités ciblées par

ce guide concernent, entre autres, la pêche sportive, les activités nautiques et de plaisance » (MFFP, 2018). Ce ministère québécois offre, pour l'année financière 2021-2022, le programme « Stations de nettoyage d'embarcations »¹⁵. Le programme encourage l'implantation et la réfection de stations de nettoyage d'embarcations avec une aide financière d'un maximum de 75% de la valeur totale des dépenses admissibles jusqu'à concurrence de 15 000 \$ par projet. Le MFFP rend aussi disponibles en ligne un dépliant et des affiches de sensibilisation sous le thème « nettoyer pour ne pas propager »¹⁶, personnalisées selon les divers types d'utilisateurs des cours d'eau.

Toujours dans un esprit environnemental, l'accessibilité aux marinas évolue avec l'intégration du transport actif. L'ajout de pistes cyclables et d'aménagements sécuritaires pour les vélos permet d'accueillir une nouvelle clientèle sans auto. Les milléniaux influenceront certainement le marché du nautisme et celui des marinas dans les années à venir. Ne voulant plus posséder de bateaux, pour des raisons de capital, d'entretien ou encore pour conserver leur mobilité professionnelle mondiale. Ce type de profil cherchera donc à louer, vivre une expérience et rendre le bateau après usage.

Les tendances concernant les infrastructures nautiques prennent en considération l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements climatiques extrêmes. Ce faisant, on se préoccupe de l'utilisation de nouveaux matériaux avec une meilleure

¹³ Les informations de cette section proviennent d'une présentation de M. Gael Simon au Salon du bateau de Montréal, février 2020. En ligne : <https://www.structurmarine.com/tendances-de-gestion-des-marinas-international/?lang=fr>

¹⁴ Voir par exemple Geneseas. En ligne : <https://thegeneseas.com/> (consulté le 7 novembre 2021).

¹⁵ Programme « Stations de nettoyage d'embarcations » en ligne : <https://mffp.gouv.qc.ca/le-ministere/programmes/stations-nettoyage-embarcations/> (consulté le 7 novembre 2021).

¹⁶ Voir en ligne : <https://mffp.gouv.qc.ca/la-faune/especes/envahissantes/methodes-prevention/>.

empreinte environnementale, comme le bois composite (plastique recyclé et fibres de bois revalorisées), les systèmes de flotteurs (mousse de flottaison encapsulée de façon

durable), et l'aluminium (matériel recyclable) qui remplacent progressivement le bois et le béton.

Le goût des consommateurs pour la location

En plus de la préoccupation environnementale des milléniaux, notons aussi leur goût pour la location plutôt que pour la propriété. On remarque que la pratique du nautisme à la demande ne cesse de gagner en popularité en Amérique du Nord et s'implante aussi en Europe.

Des clubs, tel que le « Freedom Boat Club » proposent à leurs clients une formule d'abonnement qui leur permet de choisir embarcations et plans d'eau à la carte. Le Freedom Boat Club est présent au Canada mais n'a pas encore d'antenne au Québec.

Cohabitation des différents usagers

La cohabitation des différents adeptes d'activités nautiques représente un enjeu qui fait régulièrement les manchettes. L'actualité récente sur la rivière Richelieu met en évidence les enjeux de cohabitation entre les différentes catégories de plaisanciers et tous les autres utilisateurs des plans d'eau, ce qui inclut naturellement les riverains. Cet enjeu ne cessera de prendre de l'ampleur au fil du temps, se juxtaposant aux légitimes préoccupations environnementales. L'industrie nautique doit absolument prendre en considération ces problématiques et élaborer un plan de développement durable qui en tient compte.

La tentation peut être forte d'opposer par exemple les usagers d'embarcations motorisées aux personnes pratiquant des activités non-motorisées. Pourtant, les cas de

Mentionnons que le Freedom Boat Club est une propriété de Brunswick Corporation et qu'il existe d'autres entreprises en Amérique du Nord offrant le même type de service.

Il serait pertinent de connaître les critères retenus par ces entreprises de location pour implanter une franchise. Quels ports de plaisance et quels environnements au Québec présentent les critères retenus par ces opérateurs? Cette clientèle de locataires, appartenant généralement à des catégories de consommateurs prospères, offre une avenue de développement à explorer.

cohabitation harmonieuse existent. Pour plusieurs, la cohabitation est non seulement possible, elle est souhaitable.

Par exemple, la ville de Repentigny est en voie d'instaurer un pôle nautique, en aménageant un espace public dédié aux activités non-motorisée sur un site adjacent à une marina privée. Ce nouveau parc proposera une rampe de mise à l'eau pour canot/kayak, une passerelle sur pilotis avec points d'observation dans la zone humide, un belvédère d'observation et un kiosque de location d'embarcations légères.¹⁷

Le port de plaisance de Contrecoeur offre un autre exemple de cohabitation réussie. La marina du Port de plaisance de Contrecoeur possède quatre-vingts (80) places à quai, dont cinq pour visiteurs. Au même site, l'entreprise

¹⁷ TVA Nouvelles, 16 mars 2021. *Augmentation de l'accès au fleuve Saint-Laurent*. En ligne :

<https://www.tvanouvelles.ca/2021/03/16/augmentation-de-lacces-au-fleuve-saint-laurent-1>

G.C Aventures offre plusieurs types d'embarcations en location (kayak, zodiac, ponton, chaloupe, planche à pagaie), des excursions guidées, un service de sécurité nautique, un taxi fluvial et des sorties-photos¹⁸.

Bien que située dans un contexte fort différent de celui de la région montréalaise, la marina de la communauté autochtone de Kebaowek, dans le sud du Témiscamingue, est particulièrement inspirante. Cette installation inaugurée en août 2021 comprend une marina avec 52 quais flottants, une zone de baignade et une scène de spectacle au bord de l'eau¹⁹. En plus de représenter un premier tremplin pour le développement de futurs entreprises touristiques dans la communauté, la marina dessert notamment les usagers du parc Opémican, nouveau parc national du Québec voué à la conservation. Cet exemple démontre bien comment, plutôt que de mettre en opposition les adeptes du nautisme et les tenants de la conservation de la nature, les marinas peuvent agir comme point de ralliement pour assurer un accès à l'eau pour tous et toutes.

La cohabitation harmonieuse repose certainement sur le respect de certaines conditions. Pour les sites les plus achalandées, l'examen sommaire de différents cas nous permet d'avancer les quelques règles suivantes :

- > Instaurer la discussion entre les utilisateurs d'un site nautique pour trouver tous ensemble des solutions pour prévenir des situations potentiellement problématiques;

- > Adopter un code d'éthique avec les comportements souhaités. Les nuisances sonores sont principalement en lien avec l'usage inadéquat de bateaux et de motos marines. Le contrôle de la vitesse, les heures de circulation et le respect de zones sensibles sont des items qui font souvent l'objet de lignes directrices;
- > Sensibiliser les usagers au code d'éthique et aux mesures de sécurité par différents moyens;
- > La réglementation²⁰ et la surveillance policière viennent soutenir l'application du code d'éthique;
- > L'affichage, l'identification des zones à environnements sensibles, la disponibilité de stations de lavage des embarcations et de vidange des eaux usées sont des prérequis qui exigent des investissements de la part des communautés locales;
- > Dans certains cas où des écosystèmes sensibles peuvent avoir été affectés négativement, des mesures de réhabilitation peuvent s'avérer bénéfiques.

Alors que plusieurs organismes locaux se vouent à la protection et à la réhabilitation des cours d'eau, tels que les organismes de bassin versant et les comités ZIP, les outils financiers mis à leur disposition sont limités.

Dans ce dossier, nous estimons que l'action gouvernementale devrait allier un volet incitatif – offrant un financement et un programme de prévention – à un volet plus coercitif qui fixe des balises claires aux gestionnaires locaux et aux municipalités.

¹⁸ Contrecoeur Touristique – Nautisme. En ligne : <http://www.contrecoeurtouristique.com/attraits-activites-services/nautisme/> (consulté le 25 octobre 2021).

¹⁹ Neveu, Tanya, 26 août 2021. *Un projet de marina pour le développement touristique de Kebaowek*. Radio-Canada, ICI Abitibi-Témiscamingue. En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1819558/station-essence->

[tourisme-bateaux-autochtone](#) (Consulté le 7 novembre 2021).

²⁰ Au sujet des pouvoirs réglementaires municipaux, voir en ligne : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/protection-de-l'environnement/limites-concernant-la-navigation-de-plaisance/>

Sécurité nautique

Depuis 2017, la Chaire de tourisme Transat et Nautisme Québec, soutenus par Transports Canada, collaborent à une étude sur les pratiques des plaisanciers au Québec, dont un volet est consacré à la sécurité nautique. Selon un sondage en ligne réalisé à l'automne 2018 auprès de 629 plaisanciers membres de Nautisme Québec, les deux tiers des répondants jugent avoir une très bonne ou même une excellente connaissance des lois et des règlements entourant le vêtement de flottaison individuel (VFI). La quasi-totalité des répondants (97 %) indiquent également vérifier si leurs gilets de sauvetage sont de la bonne taille et en bon état pour tous les passagers avant de partir sur l'eau.

Pourtant, dans la pratique, une proportion élevée de plaisanciers adultes mentionne adopter des comportements plutôt laxistes à cet égard : seuls 41 % mentionnent porter toujours ou souvent leur VFI à bord de leur embarcation principale. Plus alarmant encore, 40 % déclarent le porter rarement ou jamais. Les utilisateurs d'embarcations sans moteur tels que voiliers, chaloupes, canots, kayaks et planches à pagaie semblent plus assidus dans le port du VFI que leurs pairs privilégiant les

embarcations à moteur. En effet, plus de la moitié d'entre eux (61 %) indiquent porter fréquemment leur VFI, contre seulement 30 % des utilisateurs d'embarcations à moteur

Interrogés sur leurs connaissances en matière de sécurité nautique, les nouveaux adeptes déclarent ne pas être familiers avec la lecture d'une carte marine (20 %), le respect des nuisances sonores (18 %), les limitations de vitesse (11 %) ainsi que les obligations en matière de permis et d'immatriculation d'embarcation (7 %). Toutefois, 47 % des nouveaux adeptes jugent les exigences actuelles suffisantes en matière de compétence et de formation, proportion plus élevée que parmi les habitués de plaisance (37 %). De ce fait, conscients de leurs lacunes, la moitié des nouveaux initiés sont ouverts à payer pour la formation liée à leur embarcation principale, proportion plus élevée que chez les habitués (43 %). Des cours ou des formations pratiques pourraient donc être développés afin de compléter les connaissances des nouveaux plaisanciers et par la même occasion, les séduire pour les convertir en pratiquants plus assidus (Chaire de tourisme Transat, 2021.a).



RELEVER LES DÉFIS DE LA TRANSFORMATION

On l'a vu, la pratique des activités nautiques connaît un engouement croissant et soutenu que la pandémie n'a fait qu'accélérer. Les nouveaux plaisanciers sont de plus en plus des plaisancières, ces adeptes sont plus jeunes et plus scolarisés. La demande dans ce secteur ne fait pas que croître, elle se transforme. Parallèlement, le réseau des marinas, qui peinait déjà à répondre à la demande dans l'Archipel du Grand Montréal, se retrouve confronté à des fermetures. Individuellement, certains tirent leur épingle du jeu. Collectivement, nous nous retrouvons confrontés à la menace de fuites économiques vers les installations nautiques ontariennes et américaines. Comment donc répondre aux nouveaux besoins ? Comment faire face aux enjeux qui perdurent depuis (trop) longtemps, alors que de nouvelles problématiques émergent ?

Infrastructures nautiques et potentiel de relance économique

Selon une étude de marché réalisée en 2018 pour le compte de Tourisme Québec, les infrastructures nautiques au Québec souffrent depuis nombre d'années d'un manque d'investissement, lié à des contraintes structurelles telles que leur petite taille, des revenus peu diversifiés, la lourdeur des investissements requis, des difficultés rencontrées pour obtenir du financement. L'apport gouvernemental pourrait atténuer, en partie, ces problématiques à l'instar du support offert à d'autres secteurs ayant des contraintes sectorielles similaires. (RCGT, 2018).

Le montant moyen requis pour mettre à niveau les marinas du Québec était estimé en 2018 à 500 420 \$ par marina, ce qui représentait un total d'environ 107 M \$ d'investissement nécessaire à l'échelle du Québec. Si on applique cette valeur moyenne aux 50 marinas dans l'archipel du Grand Montréal, on peut estimer sommairement à 25 M\$ le montant requis pour la mise à niveau de l'infrastructure nautique. Si ces investissements étaient réalisés, les marinas estiment pouvoir bénéficier d'un **gain de**

croissance de leur chiffre d'affaires de 16 %, soit des revenus additionnels de 48 000 \$ par marina, par année. Ceci équivaudrait à 10M \$ de revenus annuels pour l'ensemble du Québec, ou 2,4 M\$/année dans l'Archipel du Grand Montréal.

Nous déduisons de ces données qu'un programme d'infrastructures nautiques dans l'Archipel du Grand Montréal devrait viser la mise à niveau des marinas et l'augmentation du nombre de places saisonnières et réservées aux visiteurs. L'évaluation sommaire des investissements requis est de 500 420\$/marina, pour 50 installations donc de 25 M\$. Les retombées de ces investissements en termes d'augmentation du chiffre d'affaires des marinas sont de 2,4 M\$/années. En ajustant ces montants de 2018 en dollars de 2021²¹, la valeur des investissements requis sont estimés à 26,7 M\$ et l'augmentation du chiffre d'affaires des marinas de 2,6 M\$ par année.

Par ailleurs, en utilisant les estimations réalisées par l'Association des plaisanciers du

²¹ Banque du Canada, Feuille de calcul de l'inflation. En ligne : <https://www.banqueducanada.ca/taux/renseignement/>

[ents-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/](https://www.banqueducanada.ca/taux/renseignement/)

Port de plaisance de Lachine, il est possible d'évaluer la valeur économique du manque de places à quai dans les marinas. Si on estime que les retombées des 500 places de Lachine sont de 9,7 M\$/an (ou 19 400\$/année par place) pour l'ensemble du Québec, celles des 3 300 places manquantes seraient de l'ordre de 64 M\$/an. C'est donc le coût économique du déficit actuel de places dans les infrastructures nautiques au Québec.

On peut donc estimer qu'un programme d'infrastructures nautiques destiné à sécuriser et à rehausser le potentiel d'accueil des marinas a le potentiel d'augmenter significativement le chiffre d'affaires de ces organisations, tout en générant des dépenses

de l'ordre de 19 400\$/année par place à quai sauvegardée ou créée. De plus, comme l'apport de clientèle hors Québec (24 %) est assez significatif, l'intérêt économique s'en trouve augmenté.

La mise à niveau de ces infrastructures est nécessaire et pourra soutenir également le développement d'un réseau de navettes fluviales ainsi que de soutenir les entreprises impliquées dans le tourisme nautique (virage numérique, location d'embarcations, croisières nautiques, etc.). Un programme d'infrastructures nautiques structurant permettra de supporter les marinas dans leurs efforts de bonification et d'augmentation de la qualité de leur offre de services.

Avis

La mise en place d'un programme d'infrastructures nautiques dans l'Archipel du Grand Montréal est nécessaire pour assurer la transformation des marinas, notamment pour assurer l'augmentation du nombre de places saisonnières et réservées aux visiteurs.



Programme de certification et soutien au réseau de marinas

Implanté il y a plus de dix ans, le programme de Classification de l'Alliance a fait l'objet depuis 2018 d'une démarche de réflexion approfondie en vue d'en revoir les paramètres. L'objectif étant de mieux desservir les gestionnaires de marinas et la communauté des plaisanciers et relancer l'adhésion au programme.

Depuis plusieurs années, l'Alliance est présente sur le terrain et visite plusieurs marinas chaque année notamment par notre tournée des régions nautiques du Québec. Nous avons pu constater que le programme de Classification représentait pour les marinas visitées une valorisation importante de leurs infrastructures et services. Pour leurs gestionnaires, cette mise en valeur se traduit de manière tangible en termes de visibilité et de validation de leurs efforts visant à inciter un plus grand nombre de plaisanciers à découvrir leur région et à s'arrêter chez eux.

Le « label » de qualité de marina représente d'ailleurs une réelle « valeur ajoutée » pour toutes les marinas qui participent au programme. En publicisant leur adhésion au programme et à ses normes de qualité, les marinas participantes peuvent bénéficier de retombées en termes d'achalandage, tant

auprès des plaisanciers locaux, que ceux venant de l'extérieur de leur région ou du Québec, ainsi qu'auprès de leurs partenaires et de leurs concitoyens.

Nautisme Québec a amorcé l'implantation de son programme de Certification revisité. Dorénavant, les marinas pourront obtenir deux niveaux de certification soit « CERTIFIÉ Nautisme Québec » et « EXCELLENCE Nautisme Québec ». Ce programme permettra :

- > De s'assurer que les marinas certifiées respectent des critères minimaux à la fois environnementaux, quantitatifs et qualitatifs;
- > D'intégrer un processus de gestion des commentaires et plaintes attaché au dossier des marinas;
- > Une approche-conseil de la part de l'Alliance envers les gestionnaires de marina afin de les accompagner dans l'exploitation et le développement de leur infrastructure et de leurs services;
- > Avec ce programme, nous serons en mesure de mieux accompagner les marinas dans leur développement et leurs pratiques de gestion.

Avis

Le programme triennal de Certification offert par Nautisme Québec permet d'accompagner les marinas dans le processus de transformation en cours. Ce processus structurant permet aux marinas de relever les nouveaux défis et d'assurer la transformation de l'industrie nautique, en lien avec l'évolution des besoins de la clientèle.

Ce programme devrait être davantage soutenu par les autorités publiques afin d'accélérer le mouvement. La certification pourrait être une condition d'admissibilité pour toute marina qui désire obtenir un appui financier des instances gouvernementales.

Un soutien financier gouvernemental à l'Alliance de l'industrie nautique\Nautisme Québec est nécessaire pour embaucher et déployer une équipe dédiée à accompagner et soutenir les entreprises dans la transformation.

La valeur des investissements requis est estimée à 26,7 M\$ avec un impact positif sur l'augmentation du chiffre d'affaires des marinas de 2,6 M\$ par année.

Un réseau intelligent et connecté

Il nous apparaît essentiel de soutenir et de favoriser le virage numérique, ainsi que de bonifier l'intégration de données des marinas. Il s'agit de faciliter l'accès aux plaisanciers et de les aider dans la planification de leurs séjours nautiques. Très peu de marinas ont implanté un système de gestion numérique et connecté. Un programme de soutien financier ainsi qu'un accompagnement des gestionnaires serait essentiel pour faire cheminer notre industrie vers une économie nautique intelligente.

Avec un soutien, l'Alliance pourrait assurer cet accompagnement et recueillir des données notamment sur la provenance des visiteurs, la durée des séjours, ainsi que les types et les grandeurs des embarcations. La possibilité d'y ajouter une interface de réservation pour les places à quai et pour la location d'embarcations permettrait également d'améliorer l'expérience du visiteur à destination.

L'industrie nautique constitue un milieu d'affaires relativement pauvre en données. Cette réalité est encore plus évidente dans le domaine du tourisme nautique où nous évoluons presque en mode aveugle. Le monitoring des comportements et des déplacements des clientèles constitue l'une des pièces maîtresses qui permettra d'élaborer des stratégies vis-à-vis des différents groupes : clientèles locale et extérieure.

La notion de réseau intelligent et connecté s'avère particulièrement pertinente, ce que mentionne fort justement le document. La mise en réseau des différents ports de plaisance pour élaborer et échanger des données constitue une petite révolution culturelle à instaurer dans un milieu d'affaires encore trop cloisonné.

Avis

Le virage numérique des marinas contribuerait à la transformation de l'écosystème nautique, faciliterait l'accès aux places et aux services, tout en permettant la collecte des données nécessaires pour augmenter la résilience de l'industrie.

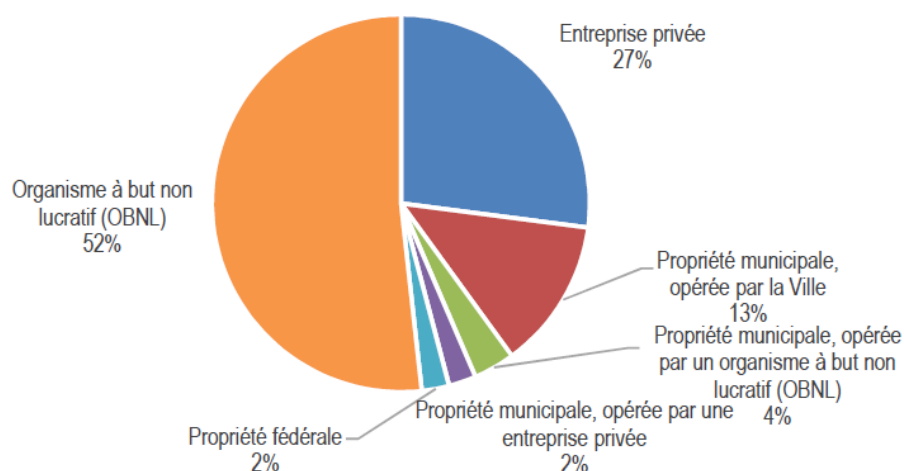


La gouvernance des marinas et ports de plaisance

La gouvernance des marinas est souvent évoquée pour soulever des enjeux d'accessibilité et de démocratisation de l'accès aux plans d'eau. Ces enjeux sont inévitablement soulevés lorsque vient le moment d'investir des deniers publics dans les infrastructures nautiques.

Les marinas et ports de plaisance dans l'Archipel reposent sur des modèles variés de propriété et le mode de gestion. La figure V présente la structure de propriété des marinas au Québec (RCGT, 2018). On remarque que 52% des marinas sont la propriété d'organisme à but non lucratif (OBNL), 27% de propriété privée, 19% de propriété municipale et 2% appartiennent gouvernement fédéral. Parmi les marinas de propriété municipale, 13% sont opérées par la ville, 4% par des OBNL et 2% par un mandataire privé.

Figure V. Structure de propriété des marinas.



Source: Raymond, Chabot, Grant, Thornton, 2018. Étude de marché pour le développement du tourisme nautique dans les voies d'entrée navigables du Saint-Laurent. Rapport présenté au ministère du Tourisme du Québec, mai 2018.

On remarque donc que les marinas de propriété privée (OBNL et entreprises) représentent 79% des installations. Les autorités publiques peuvent difficilement imposer les orientations de gouvernance à ces organisations. Les marinas de propriété municipales et celles relevant du gouvernement fédéral peuvent toutefois donner l'exemple en matière d'accessibilité et de démocratisation. Elles peuvent rendre publiques et diffuser leurs politiques internes en matière d'accessibilité et de responsabilité sociale. L'attribution d'aide financière publique provenant des municipalités et des gouvernements pourraient poser des obligations de service public et des conditions en matière de gouvernance, notamment en ce qui concerne la cohabitation des usages et la participation des plaisanciers à la prise de décision.

Avis

À l'instar des principes de gouvernance proposés par le label « Pavillon Bleu », les gestionnaires de marinas recevant l'appui financier du gouvernement pourraient être soumis à des obligations de service public, telles que :

- > Assurer la continuité du service offert;
- > Favoriser la cohabitation des usages (embarcations motorisées et non-motorisées, baignade, conservation des écosystèmes);
- > Respecter l'égalité des usagers et usagères;
- > Appliquer la réglementation en vigueur;
- > Réserver des places à quai pour les plaisanciers de passage;
- > Assurer la sécurité et la surveillance des installations;
- > Implanter un conseil des usagers composé de plaisanciers, d'un gestionnaire de la marina et des autres usagers des installations. Ce conseil se réunit au moins une fois par année et est consulté sur les décisions tarifaires, les travaux, les politiques internes.

Avis

Le programme « Suivez la vague », basé sur la concertation de l'ensemble des acteurs du milieu, est déjà appliqué par Nautisme Québec dans quelques municipalités au Québec. Il permet d'adresser à la fois les problématiques de stationnement, de lavage des embarcations, d'éducation, de sensibilisation et de soutien à la surveillance des plans d'eau. Avec un appui élargi de la part du Gouvernement, Nautisme Québec est disposé à offrir ce programme aux municipalités de l'Archipel du Grand Montréal.

Avis

Pour mettre de l'avant la cohabitation des divers usagers de l'eau, il pourrait être judicieux de mettre en place un programme permettant de promouvoir et de valoriser les lieux de rassemblement, les attractions et les activités dans les secteurs riverains et appuyer l'organisation, dans ces secteurs, de festivals, d'événements sportifs et d'attractions patrimoniales qui favorisent la sensibilisation au fleuve Saint-Laurent et qui encouragent une utilisation durable des berges.

Le nautisme de l'avenir

Si nous devions établir le portrait-type de la marina de l'avenir dans l'Archipel du Grand Montréal, la vision d'une pratique du nautisme idéale, les observations recueillies dans ce rapport nous donneraient à peu près ceci :

- > Des intervenants mobilisés à l'échelle de l'Archipel du Grand Montréal pour offrir une expérience nautique tant aux citoyens locaux qu'aux plaisanciers de passage, peu importe leur provenance dans le monde.
- > Des pôles nautiques intégrés, réunissant les intérêts touristiques et culturels, mettant en valeur la beauté des attraits locaux et tenant en compte les valeurs environnementales des consommateurs.
- > Des marinas et ports de plaisance conçus comme des milieux de vie générateurs de rencontres sociales et d'expérience de toutes sortes.
- > Des marinas et ports de plaisance favorisant la cohabitation des différents usages, des embarcations de tous types, motorisés et à propulsion humaine.
- > Des marinas et ports de plaisance inclusifs, embrassant avec générosité leur responsabilité d'offrir un service public aux membres de leur communauté d'accueil.
- > Des marinas et ports de plaisance électrifiés, contribuant activement à la transition vers la carboneutralité.
- > Des marinas et ports de plaisance ayant pris le virage numérique, connectés entre eux et avec les plaisanciers.

La feuille de route permettant d'opérer cette nécessaire transformation demeure à tracer. Il s'avère évident qu'un accompagnement accru des divers niveaux de gouvernement sera nécessaire. Nous avons identifié dans ce rapport une source d'auto-financement, soit l'autoperception par les particuliers de la TVQ sur la vente d'embarcations. En plus d'assurer l'équité entre les propriétaires de véhicules hors-route (les embarcations étant le seul type échappant à la TVQ), les fonds levés par cette harmonisation profiteraient à l'ensemble de la communauté nautique.



CONCLUSION

Le présent rapport, destiné à informer la ministre responsable de la métropole et la ministre du Tourisme du Québec, permet de broser un portrait de la situation actuelle de l'écosystème nautique de l'Archipel du Grand Montréal, de Salaberry-de-Valleyfield à Sorel-Tracy. Il dresse aussi un bilan économique des activités du nautisme, en relevant les opportunités de relance économique dans un contexte post pandémie.

Nous avons pu documenter l'apport des activités nautiques dans l'Archipel, particulièrement dans le contexte où la situation sanitaire a modifié les habitudes d'un grand nombre de personnes. Les plus récentes enquêtes dans le domaine confirment l'augmentation et l'évolution du profil des adeptes de nautisme sous toutes ses formes.

Les différents enjeux d'actualité ont été examinés. Bien que forts divers, ils tendent tous dans la même direction : la transformation des attitudes, des habitudes et des attentes. Comme nous avons pu le constater au fil des pages, l'écosystème nautique repose sur une infrastructure, les marinas et ports de plaisance, qui peinent à se maintenir au sommet de la vague. Alors que la pratique augmente, le nombre de places stagne et tend à diminuer. Maintenant que de nouvelles clientèles émergent, les installations prennent de l'âge. Bien que plusieurs initiatives encourageantes soient entreprises dans

l'Archipel pour saisir les nouvelles tendances du tourisme global, elles ne trouvent peut-être pas tout l'écho qu'elles mériteraient.

Bref, le Gouvernement du Québec gagnerait à suivre la vague et à investir dans l'industrie nautique, dans l'Archipel du Grand Montréal comme ailleurs au Québec. Les quelques propositions énoncées dans ce document ont été retenues comme étant les principales priorités qui font consensus auprès d'un grand nombre d'intervenants.

La feuille de route permettant d'opérer cette nécessaire transformation demeure à tracer. Il s'avère évident qu'un accompagnement accru des divers niveaux de gouvernement sera nécessaire. Nous avons identifié dans ce rapport une source d'auto-financement, soit l'auto-perception par les particuliers de la TVQ sur la vente d'embarcations. En plus d'assurer l'équité entre les propriétaires de véhicules hors-route (les embarcations étant le seul type de véhicule échappant à la TVQ), les fonds levés par cette harmonisation profiteraient à l'ensemble de la communauté nautique.

Si l'on devait ne retenir qu'un seul message, ce serait celui-ci :

Les acteurs de l'écosystème nautique de l'Archipel du Grand Montréal sont passionnés. On peut compter sur eux pour intensifier leurs efforts, pour transformer leur industrie. Durablement.

BIBLIOGRAPHIE

Association des plaisanciers du Port de plaisance de Lachine (2020). La contribution économique du Port de plaisance de Lachine. Le 25 novembre 2020, 16 pages.

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.

Chaire de tourisme Transat (2021.a). Enquête en ligne portant sur le profil des plaisanciers du Québec et sur leur connaissances en sécurité nautique, réalisée pour Nautisme Québec, juin 2021 (version préliminaire).

Chaire de tourisme Transat (2021.b). Enquête en ligne portant sur les intentions de voyage des Québécois et des Ontariens à l'été 2021, réalisée pour le ministère du Tourisme, avril 2021.

Chaire de tourisme Transat (2019). Étude sur la plaisance et la sécurité nautique au Québec, mars 2019.

Chaire de tourisme Transat (2018). Présentation de l'étude sur la plaisance et la sécurité nautique au Québec. Symposium de l'Association maritime du Québec, Beloeil, le 5 avril 2018.

Destination Northern Ontario (2019). Northern Ontario Boating Product Development Strategy, 24 pages.

Groupe DBSF (2002). Plan stratégique de développement et de marketing du tourisme nautique; Faits saillants et sommaire des priorités d'action. Août 2002. 14 pages.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune des Parcs (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 des Forêts, de la Faune et des Parcs (2018). Guide des bonnes pratiques en milieu aquatique dans le but de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes. 32 pages.

Ministère des Transports du Québec, et Pêches et Océans Canada (2004). Stratégie de navigation durable pour le Saint-Laurent. Comité de concertation navigation. Saint-Laurent Vision 2000.

Nautisme Québec (2019). « Vêtement Flottaison Individuel : Faites votre choix! », nautismequebec.com

National Maritime Manufacturers Association Canada (2018). Canadian Recreational Boating Statistical Abstract; The Economic Impact of Recreational Boating in Canada 2016. 23 pages.

Nuno ID inc. (2021). *État de situation et étude de positionnement; Secteur nautisme de la Région de Sorel-Tracy*. Présenté à Tourisme Région de Sorel-Tracy, Juin 2021 (version préliminaire).

Parcs Canada (2018). Plan directeur; LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DU CANAL-DE-LACHINE, 2018, 25 pages.

Rabillard, A. (2021). *POPULARITÉ EN HAUSSE DES PLANS D'EAU : QUI SONT LES NOUVEAUX PLAISANCIERS?* Réseau de veille en tourisme, Chaire de tourisme Transat, 21 septembre 2021. En ligne <https://veilletourisme.ca/2021/09/21/nouveaux-plaisanciers-popularite-hausse-nautisme/>

Raymond, Chabot, Grant, Thornton, 2019. *Dossier sur une taxe de vente d'embarcations entre particuliers*. Présentation à l'Alliance de l'industrie nautique du Québec, mars 2019.

Raymond, Chabot, Grant, Thornton, 2018. Étude de marché pour le développement du tourisme nautique dans les voies d'entée navigables du Saint-Laurent. Rapport présenté au ministère du Tourisme du Québec, mars 2018.

ANNEXE I. MARINAS DE L'ARCHIPEL DU GRAND MONTRÉAL

MARINAS DE L'ARCHIPEL DU GRAND MONTRÉAL		
Société	NBR Quais	visiteur
Lord Reading Yacht Club	110	3
Groupe Thomas Marine inc. (Marina St-Charles sur Richelieu	80	0
Club nautique de Longueuil	106	3
Club de voile Deux-Montagnes	212	5
Port de Plaisance La Ronde	185	30
Société Rive et Parcs de Longueuil - Port de Plaisance Réal-Bouvier	475	25
La Halte des 103 Îles	100	15
Marina Au Quai du Capitaine	99	7
Châteauguay Marine	45	2
Marina Bo-Bi-No Inc.	75	2
Yacht Club de Beaconsfield	166	6
Marina Valleyfield	400	40
Club de yacht Laval-sur-le-Lac	70	1
Société du Vieux-Port de Montréal (Port d'escale du Vieux-Port de Montréal)	125	70
Port de Plaisance de Lachine	0	0
R.L. Marine et Sports	100	0
Yacht Club Pointe-aux-Anglais	260	20
Parc Nautique de Sorel-Tracy (Marina de Saurel)	250	10
Yacht Club de Montréal	245	40
Club de voile Senneville	73	2
Société du Vieux Canal de Beauharnois (280 mètres d'appontement)	0	80
Club de voile des Laurentides	70	2
Hudson Yacht Club	100	5
Club de yacht de Saint-Lambert	60	4
Marina de Boucherville	99	20
Kenmont Marine	6	6
Marina Allard Enr.	60	1
Marina Bo-Bi-No Pointe Calumet	99	5
Marina Bo-Bi-No Sport Laval	60	2
Marina Commodore	64	10
Marina Coteau du Lac	30	0
Marina de la Rive-Nord	86	2
Marina Melocheville Inc.	63	4
Marina de Repentigny	120	10
Marina d'Oka	140	4
Marina du Phare de Beloeil	100	6
Marina Île-Perrot	150	10
Marina Kahnawake	66	6
Marina Mariposa	27	2
Marina P.A.T.	100	10
Marina Sainte-Rose (Groupe Thomas Marine)	30	10
Marine Sainte-Anne	12	2
Parc Nautique de Contrecoeur	85	6
Yacht Club de Baie d'Urfé	72	2
Yacht Club Royal St-Laurent	300	10
Yacht Club de Pointe-Claire	154	4
Marina Émérillon Plus	45	3
Club Nautique Île Perrot	100	0
Parc nautique Regard-Sur-Le-Fleuve (Marina de Saurel)	220	10
Club nautique de Mézy	106	0
Total places à quai	5800	517

Source : Info-Marina.ca