

Rapport de consultation

Processus de consultation portant sur la réglementation encadrant la navigation sur les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph, ainsi que sur la Petite rivière à Saint-Adolphe-d'Howard – Juin 2023

Table des matières

1. Contexte	2
2. Objectifs du processus de consultation.....	2
3. Quelques faits saillants	3
4. Étapes du processus de consultation.....	3
5. Diffusion de l'information	4
6. Sondage des parties prenantes	6
6.1 Identification du répondant et habitudes de fréquentation des plans d'eau.....	7
6.2 Problèmes relatifs à la navigation, causes et répercussions	11
6.3 Évaluation des solutions essayées	17
6.4 Évaluation des solutions potentielles associées au RRVUB	18
7. Mémoires reçus	22
8. Consultations publiques	22
8.1 Évaluation des solutions alternatives	24
9. Proposition de la Municipalité.....	28
9.1 Proposition de modification réglementaire de la Municipalité.....	28
9.2 Évaluation de la proposition de modification réglementaire.....	32
9.2.1 Éléments de la proposition relatifs à l'Annexe 6	32
9.2.2 Éléments de la proposition relatifs à l'Annexe 7	33
9.2.3 Éléments de la proposition relatifs à l'Annexe potentielle (surf sur sillage).....	34
10. Évaluation du processus consultatif.....	35
10.1 Démarche de consultation	35
10.2 Mécanismes de consultation	35
10.3 Déroulement des consultations publiques.....	36
11. Conclusion	36
ANNEXES	37
Annexe 1. Communiqué de presse	38
Annexe 2. Affichage public en face de la caserne 1 (route 329).....	42
Annexe 3. Lettre disponible à l'Hôtel de ville et envoyée aux résidents permanents.....	43
Annexe 4. Texte de l'annonce radiophonique diffusée à la radio CIME-FM.....	44

1. Contexte

En 2020, la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a entrepris des démarches auprès de Transports Canada dans le but de trouver des solutions relatives aux enjeux touchant la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que sur la Petite rivière.

Ce rapport présente les méthodes qui ont été utilisées pour informer et pour consulter les différentes parties prenantes dans le cadre du processus de consultation exigé par Transports Canada, ainsi que les résultats obtenus. Le processus de consultation a été élaboré sur la base du *Guide des administrations locales – Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)* produit par Transports Canada.

Pour bien comprendre le contexte du projet, notons que deux autres documents peuvent être consultés, et ce, de manière complémentaire au présent rapport, soit :

- Le plan de consultation (version publique) (mis en ligne sur le site Web de la Municipalité en mars 2023) ;
- La proposition de modification réglementaire (mise en ligne sur le site Web de la Municipalité en mai 2023).

2. Objectifs du processus de consultation

A. Informer les parties prenantes au sujet ...

- Des caractéristiques des plans d'eau visés et des usages
- Des problèmes, de leurs causes et des personnes touchées, en lien avec la navigation
- Des répercussions des problèmes sur la sécurité publique, l'environnement et l'intérêt public
- Des solutions essayées ou explorées et des résultats obtenus

B. Documenter :

- Les préoccupations des différentes parties prenantes
- Tout autre problème, cause et personne touchée
- Toute autre répercussion observée

C. Consulter les parties prenantes sur leurs idées, ainsi que sur les avantages et inconvénients des :

- Mesures réglementaires :
 - Réglementation actuelle (municipale et RRVUB)
 - Possibilité de modification du RRVUB
- Mesures non réglementaires :
 - Solutions alternatives essayées
 - Nouvelles solutions alternatives



3. Quelques faits saillants

De manière générale, environ la moitié des répondants au sondage est d'accord avec l'analyse des problèmes effectuée par la Municipalité. Cette évaluation varie selon le problème et le type de répondant.

Globalement, environ la moitié des répondants au sondage considère que les solutions alternatives essayées ou explorées (autres que RRVUB) sont efficaces face aux problèmes documentés par la Municipalité. D'autres solutions alternatives ont été proposées, sans toutefois faire consensus.

Plus de la moitié des répondants au sondage a signifié son désaccord avec l'idée de réglementer par le biais des annexes 1, 2, 3, 4 et 8 du RRVUB.

Les répondants au sondage étaient d'avis partagé concernant l'idée de réglementer par le biais des annexes 6 et 7, ainsi que par l'annexe potentielle (surf sur sillage) du RRVUB.

La proposition préliminaire de modification réglementaire de la Municipalité via les Annexes 6, 7 et potentielle ne fait pas consensus et comporte des impacts perçus tant positifs que négatifs. Les commentaires reçus guideront la Municipalité dans sa prise de décisions relative à l'encadrement de la navigation.

La population semble avoir été interpellée fortement par le sujet de la consultation, comme en témoignent le nombre de répondants au sondage et les présences aux consultations publiques.

4. Étapes du processus de consultation

Mars 2023

- Annonce du processus de consultation
- Diffusion de l'information
- Réception des commentaires sur le plan de consultation
- Sondage des parties prenantes
- Réception de mémoires

Avril 2023

- Traitement des résultats du sondage
- Réception et lecture des mémoires
- Préparation d'une proposition de modification réglementaire par la Municipalité

Mai 2023

- Diffusion de la proposition de modification réglementaire
- Tenue de trois consultations publiques (une consultation virtuelle le 25 mai 2023 et deux consultations au Mont Avalanche les 27 et 30 mai 2023)

Juillet 2023

- Production du rapport de consultation

Figure 1 : Étapes du processus de consultation

5. Diffusion de l'information

Afin de rejoindre l'ensemble des parties prenantes ciblées (voir le plan de consultation pour la liste des parties prenantes) et pour favoriser une communication optimale de l'information, divers moyens d'information ont été déployés au printemps 2023. Certains moyens visaient de plus larges publics, alors que d'autres moyens étaient plus ciblés :

Création d'une page Web dédiée, mise en ligne début mars 2023, comprenant les informations suivantes :

- Mise en contexte et objectifs du processus de consultation
- Échéancier du processus de consultation
- Plan de consultation comprenant notamment :
 - La description des plans d'eau
 - Une analyse des problèmes relatifs à la navigation, de leurs causes et de leurs conséquences potentielles, ainsi que des personnes touchées
 - Les solutions mises en place, ainsi que les résultats obtenus
 - Les parties prenantes à consulter, ainsi que les moyens pour les informer
 - Les moyens de consultation à déployer
- Carnets de santé des lacs et études pertinentes dont :
 - Mercier-Blais, Sara et Yves Prairie. 2014. *Projet d'évaluation de l'impact des vagues créées par les bateaux de type wakeboat sur la rive des lacs Memphrémagog et Lovering*, Université du Québec à Montréal, 31p. Source : https://vite.memphremagog.org/files/userfiles/files/Centre_de_documents/FR/Rapport-Vagues-Wakeboard-2014.pdf
 - Raymond, Sébastien et Rosa Galvez-Cloutier. 2015. *Impact de la navigation en milieu lacustre – Étude sur la remise en suspension des sédiments : Cas du Lac Masson et du Lac des Sables*, Université Laval, 30p. Source : <https://coalitionnavigation.ca/wp-content/uploads/2019/08/Universite-Laval-Wakeboats-Rapport.pdf>
 - Raymond, Sébastien et Rosa Galvez-Cloutier. 2017. *Étude environnementale sur la qualité des sédiments du Lac Noir et les impacts de la navigation de bateaux à moteur*, Université Laval, 53p. Source : https://apelnm.ca/wp-content/uploads/2020/10/Rapport_Lac-Noir_Revisions_2018.pdf
- Un lien et une adresse courriel pour formuler des commentaires sur le plan de consultation
- Un lien pour répondre au sondage
- Un lien pour s'inscrire aux consultations publiques
- Un rappel de la réglementation actuelle
- La proposition de modification réglementaire relative au RRVUB de la Municipalité (cette section a été mise en ligne en mai 2023)

Lien de la page Web : <https://www.stadolphedhoward.qc.ca/108/rrvub-2023>



Tableau 5-1 Autres moyens d'information utilisés et description

Autres moyens d'information utilisés	Description
Envoi courriel	<p>Courriels envoyés aux personnes et organisations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Détenteurs de vignettes (liste de 2022) • Sûreté du Québec • Service secondaire d'appels d'urgence (SSAU) • Centre de communication Santé Laurentides-Lanaudière • Coalition navigation • Société de sauvetage du Québec • Concessionnaires d'embarcations
Publications sur la page Facebook de la Municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • 4 publications sur Facebook (7 mars, 15 mars, 24 mars et 31 mars 2023), incluant le lien vers le sondage et le lien vers la page Web dédiée de la Municipalité • 1 publication sur Facebook concernant les consultations publiques (16 mai 2023)
Communiqué de presse (Annexe 1)	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusé le 3 mars 2023
Affichage public (Annexe 2)	<ul style="list-style-type: none"> • Une affiche en face de la Caserne 1 (route 329) de grandeur 1,2 x 1,56 mètre
Lettre papier (Annexe 3)	<ul style="list-style-type: none"> • Lettre explicative remise aux citoyens visitant l'Hôtel de Ville • Envoi postal à tous les résidents permanents
Articles dans le journal Accès	<ul style="list-style-type: none"> • Article du 10 mars 2023 • Article du 24 mai 2023
Annonce radiophonique (Annexe 4)	<ul style="list-style-type: none"> • Annonce à la radio CIME-FM concernant les 3 consultations publiques (diffusion en mai 2023)

6. Sondage des parties prenantes

Un sondage a été préparé par l'Institut des territoires. Celui-ci a été soumis aux membres de la Table de consultation (composée de l'APEL Saint-Joseph, l'APEL Sainte-Marie et l'Association des sports nautiques de Saint-Adolphe) afin d'obtenir leur rétroaction avant la diffusion publique. Des commentaires de la part de l'APEL Saint-Joseph et de l'APEL Sainte-Marie ont été reçus et des ajustements ont été apportés au sondage.

Le sondage était diffusé via la plateforme SurveyMonkey du 3 mars au 2 avril 2023. Il s'agissait d'un sondage autoadministré, ce qui signifie que les répondants n'étaient pas interviewés. Ils répondaient donc de manière autonome aux questions. Toutes personnes qui se sentaient interpellées par le sujet pouvaient y répondre. Ce type de sondage comprend des avantages, tels que la possibilité d'obtenir une grande quantité de réponses. De plus, la cueillette des réponses est rapide et pratique et il n'y a pas d'influence de la part de l'interviewer. Ce type de sondage comprend aussi des désavantages, tels qu'un biais d'autosélection (ce sont les personnes qui se sont senties interpellées qui ont répondu, ce qui ne correspond pas nécessairement à un échantillon représentatif de toutes les tranches de la population), ainsi qu'un biais de non-couverture (sondage disponible seulement sur Internet, ne rejoignant pas les personnes qui n'ont pas accès à Internet). Des copies papier étaient disponibles sur demande.

Il y a eu 660 répondants au sondage. Le sondage comprenait des questions à choix multiples, des questions avec réponses à cocher (plusieurs réponses possibles) et des questions ouvertes. Il se divisait en cinq sections :

1. Identification du répondant
2. Habitudes de fréquentation et activités pratiquées sur les plans d'eau visés
3. Problèmes relatifs à la navigation, causes et répercussions
4. Évaluation des solutions alternatives au Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)
5. Évaluation des solutions potentielles associées au RRVUB

La compilation et le traitement des résultats et des commentaires ont été réalisés par l'Institut des territoires. La Municipalité n'a pas reçu les résultats bruts. Les résultats ont été présentés au cours des trois consultations publiques.

6.1 Identification du répondant et habitudes de fréquentation des plans d'eau

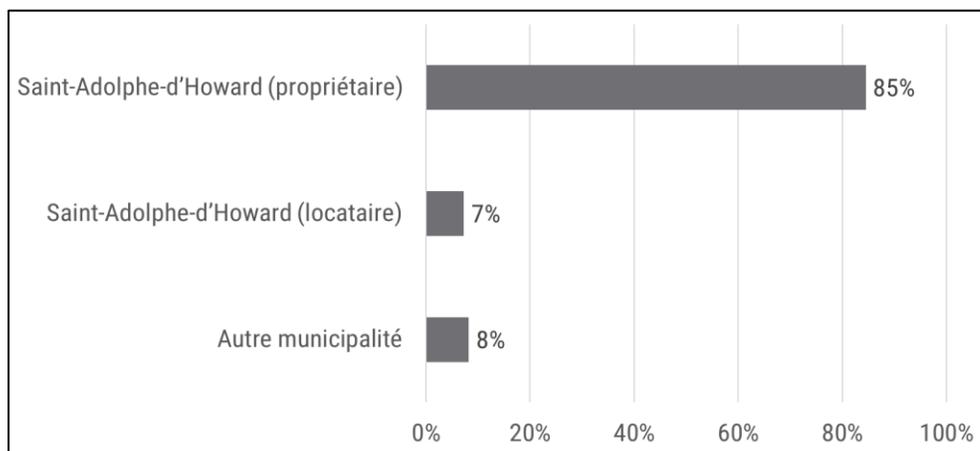


Figure 2 : Lieu de résidence des répondants (n=659)

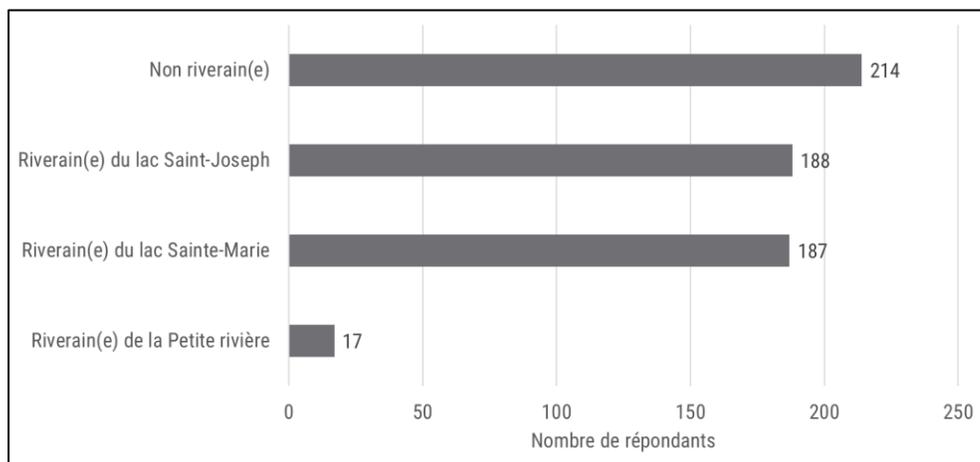


Figure 3 : Répartition des résidents (n=606)

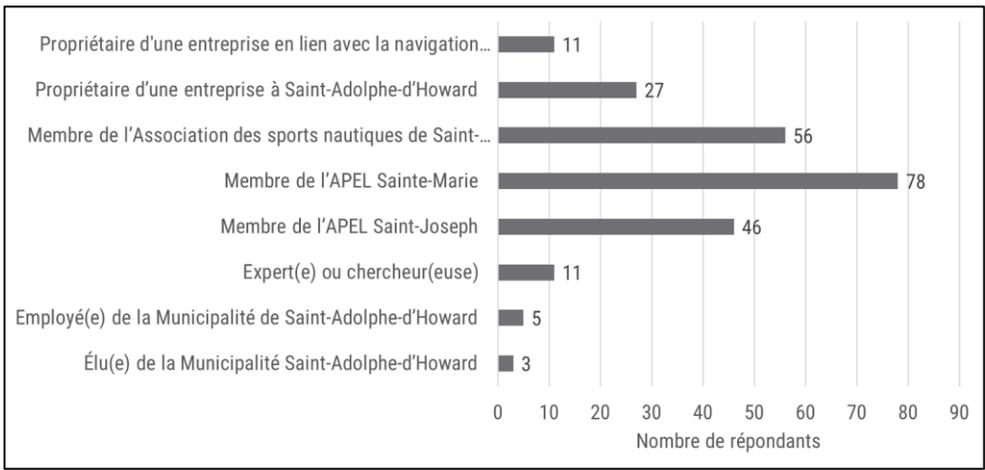


Figure 4 : Autres catégories de répondants (plusieurs réponses possibles) (n=293)

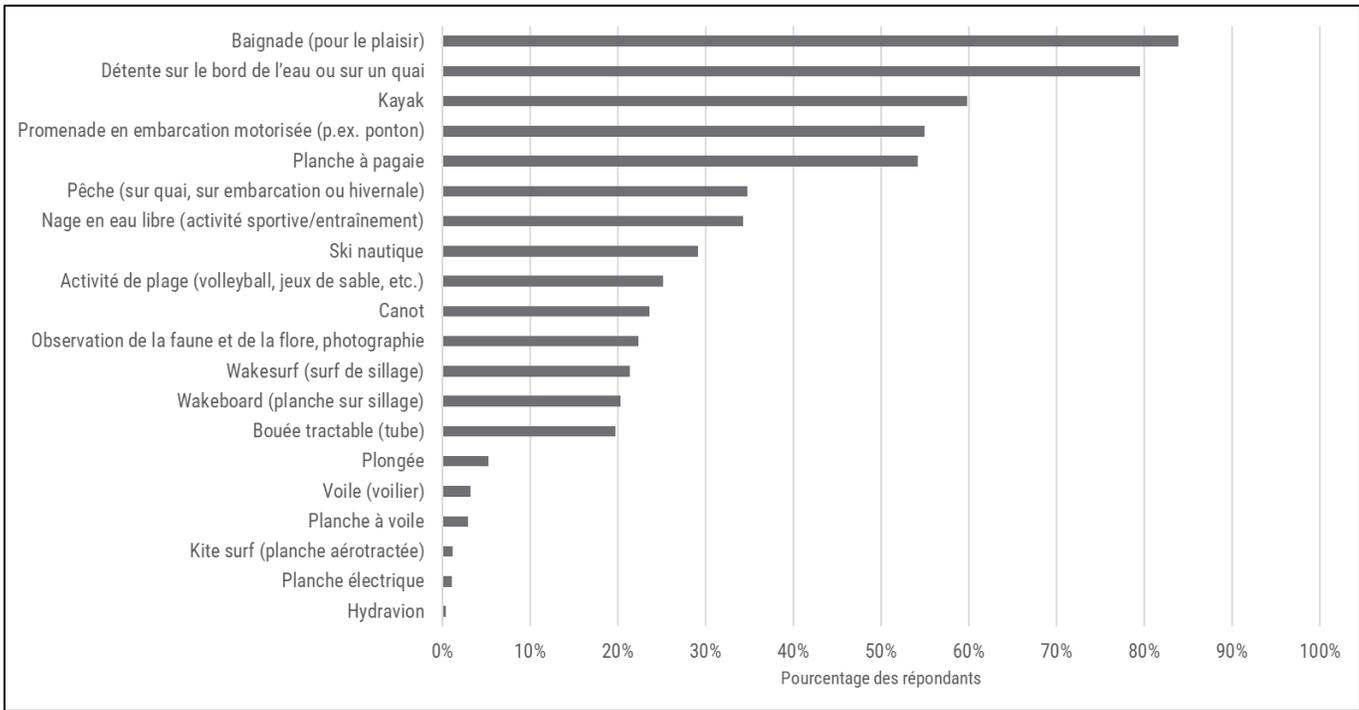


Figure 5 : Activités pratiques sur les plans d'eau visés (plusieurs réponses possibles) (n=644)

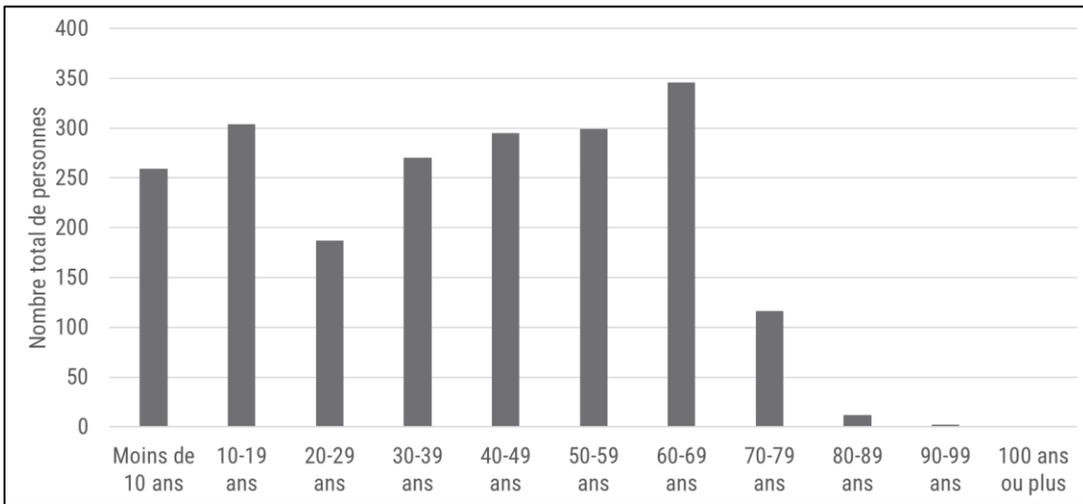


Figure 6 : Composition des ménages des répondants (n=660)

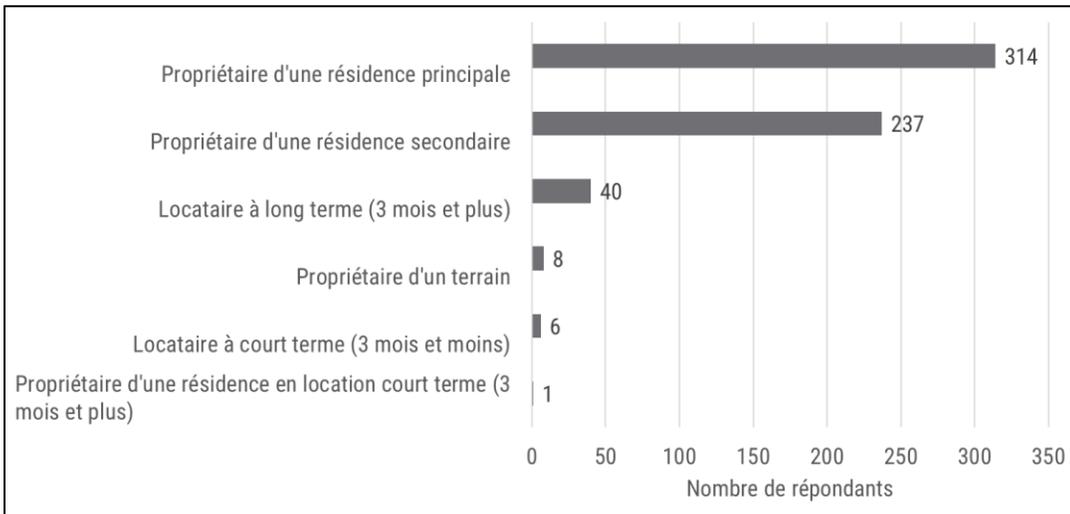


Figure 7 : Répartition des résidents de Saint-Adolphe (n=606)

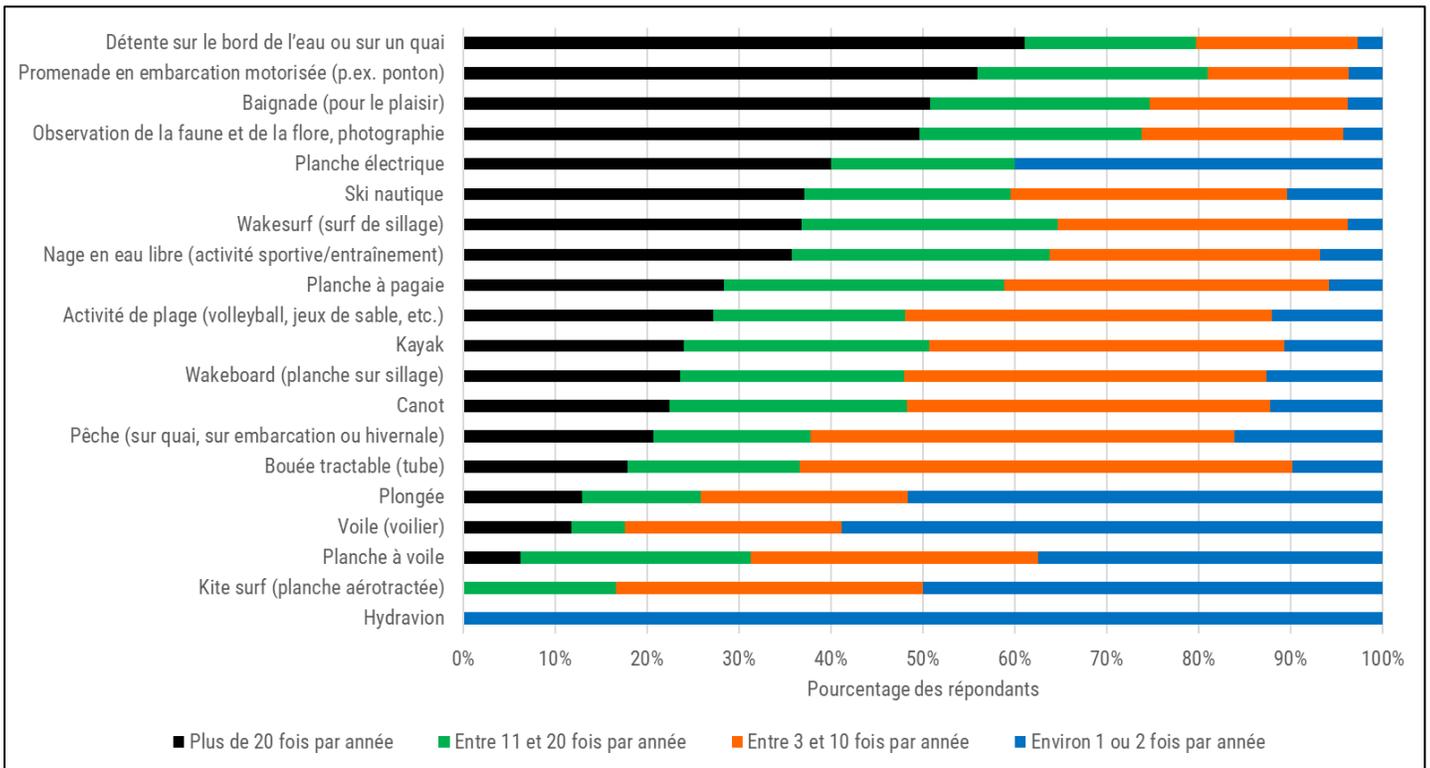


Figure 8 : Fréquence des activités pratiquées (n=644)

6.2 Problèmes relatifs à la navigation, causes et répercussions

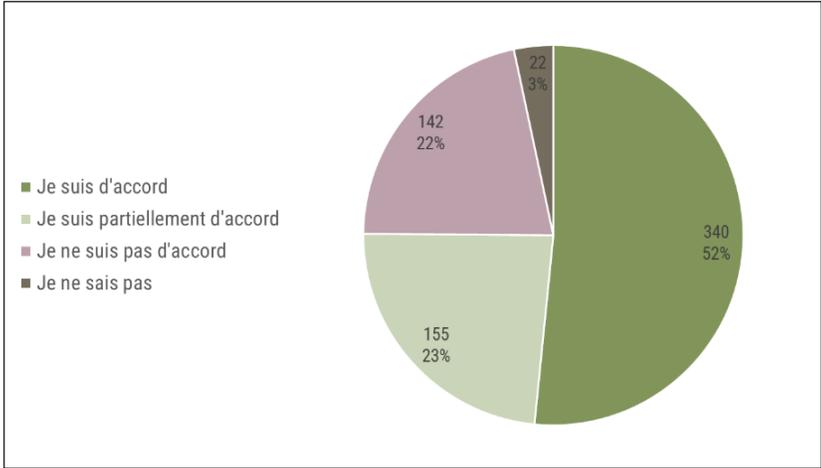
Les problèmes relatifs à la navigation qui étaient présentés dans le plan de consultation et dans le sondage sont ceux que la Municipalité a documentés au cours des dernières années. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur les comptes rendus des rencontres de différents comités et tables, sur les informations relatives aux plaintes reçues, ainsi que sur les observations et informations rapportées aux employés et élus municipaux.

PROBLÈME 1 : ÉROSION DES BERGES ET BRASSAGE DE SÉDIMENTS

Tableau 6-1 : Analyse du problème 1

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"> Passage de bateaux générant des vagues Morphologie des lacs (étroits et peu profonds) Berges des îles non protégées Navigation à proximité des berges Concentration d'embarcations 	<ul style="list-style-type: none"> Dégradation de la qualité de l'eau Enrichissement de l'eau en phosphore pouvant contribuer à la prolifération de plantes aquatiques et d'algues Diminution de la transparence de l'eau Dommages aux aires de fraie Diminution de la valeur des propriétés Dégradation et instabilité des berges, des terrains riverains, incluant les îles, dues à l'érosion 	<ul style="list-style-type: none"> Riverains Baigneurs et autres usagers

Les répondants avaient la possibilité d'expliquer les raisons derrière leur désaccord, leur accord ou leur accord partiel avec l'analyse du problème. L'ensemble de commentaires n'est pas reproduit ici. Toutefois, notons que plusieurs personnes ont



indiqué que les problèmes d'érosion pourraient provenir d'autres causes que la navigation.

Notons également que les résultats à cette question variaient selon le type de répondant. Par exemple, les usagers de wakeboard et de wakesurf étaient moins en accord avec l'analyse du problème 1, alors que les baigneurs (sans bateau) étaient davantage d'accord avec l'analyse du problème 1.

Figure 9 : Répartition des répondants selon leur niveau d'accord avec l'analyse du problème 1 (n=659)

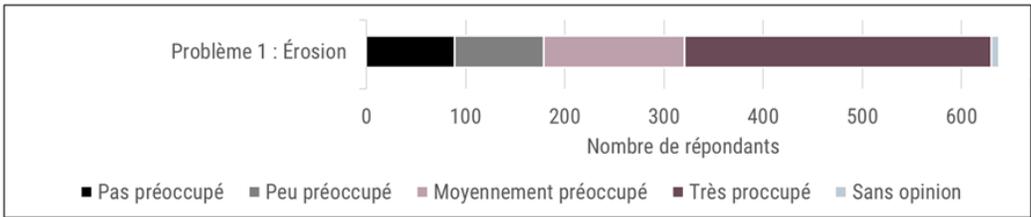
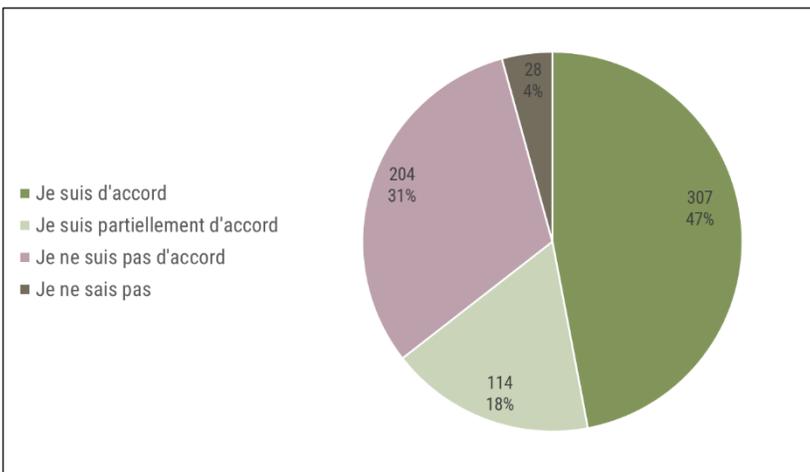


Figure 10 : Niveau de préoccupation envers le problème 1

PROBLÈME 2 : DOMMAGE MATÉRIEL AUX QUAIS, AUX POMPES ET AUX EMBARCATIONS AMARRÉES AUX QUAIS

Tableau 6-2 : Analyse du problème 2

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"> • Passage de bateaux générant des vagues • Morphologie des lacs (étroits et peu profonds) 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'entretien et de réparation pour les propriétaires riverains 	<ul style="list-style-type: none"> • Riverains



123 personnes ont témoigné avoir subi ou observé de tels dommages, dont la valeur variait entre 100\$ et 10 000\$.

Les répondants avaient la possibilité d'expliquer les raisons derrière leur désaccord, leur accord ou leur accord partiel avec l'analyse du problème. L'ensemble de commentaires n'est pas reproduit ici. Toutefois, notons que des personnes ont indiqué que d'autres éléments pourraient être à l'origine de cette problématique. Ce commentaire est revenu à plusieurs reprises lors des consultations publiques.

Figure 11 : Répartition des répondants selon leur niveau d'accord avec l'analyse du problème 2 (n=653)

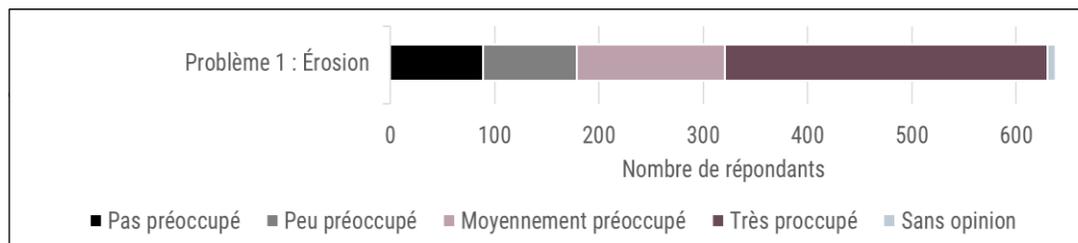
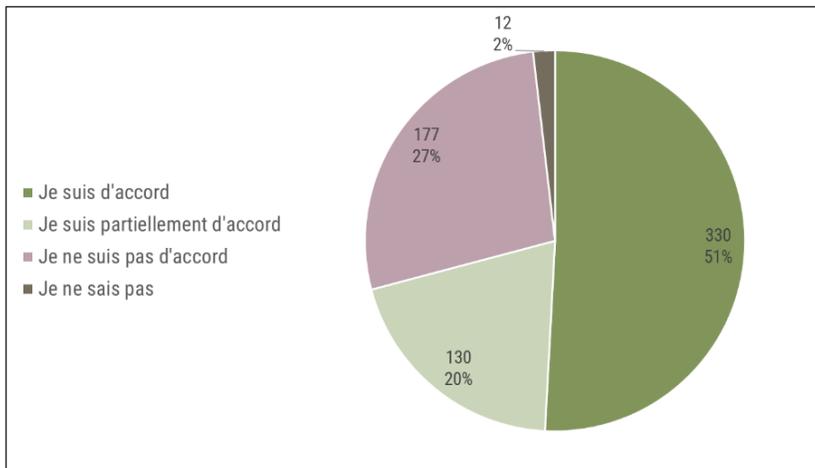


Figure 12 : Niveau de préoccupation envers le problème 2

PROBLÈME 3 : SÉCURITÉ DES USAGERS

Tableau 6-3 : Analyse du problème 3

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"> • Croisement de bateaux motorisés et non motorisés dans les zones étroites • Morphologie des lacs (étroits et peu profonds) • Fortes vagues rendant difficiles la baignade et l'utilisation des embarcations non motorisées • Conduite erratique et dangereuse des embarcations motorisées par certains plaisanciers • Embarcations naviguant au-delà de la vitesse permise • Concentration d'embarcations motorisées dans les mêmes baies en périodes achalandées • Distance inadéquate des bouées par rapport aux berges • Puissance, longueur et tonnage des embarcations 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité compromise pour les baigneurs, les usagers d'embarcations non motorisées et les occupants d'autres embarcations motorisées • Sécurité compromise sur les quais (ex. risque de perte d'équilibre) • Crainte de pratiquer certaines activités à cause des vagues • Blessures potentielles • Plaintes 	<ul style="list-style-type: none"> • Riverains • Baigneurs • Usagers d'embarcations non motorisées et motorisées



318 personnes ont témoigné avoir subi ou avoir été témoins de situation mettant à risque la sécurité.

Notons que les résultats à cette question variaient selon les usagers. En effet, les non-usagers d'embarcations motorisées étaient davantage d'accord avec l'analyse du problème 3, alors que les usagers d'embarcations motorisées étaient davantage en désaccord avec l'analyse du problème.

Figure 13 : Répartition des répondants selon leur niveau d'accord avec l'analyse du problème 3 (n=649)

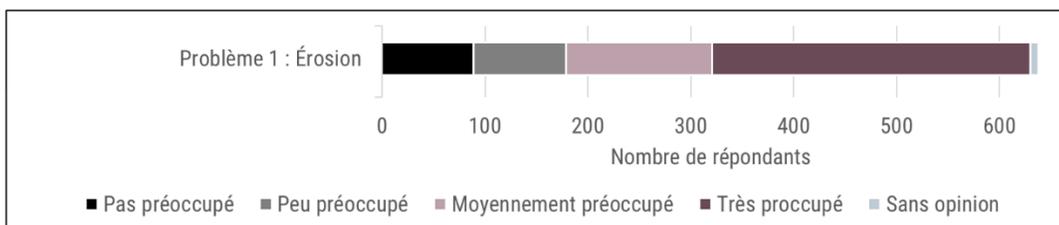
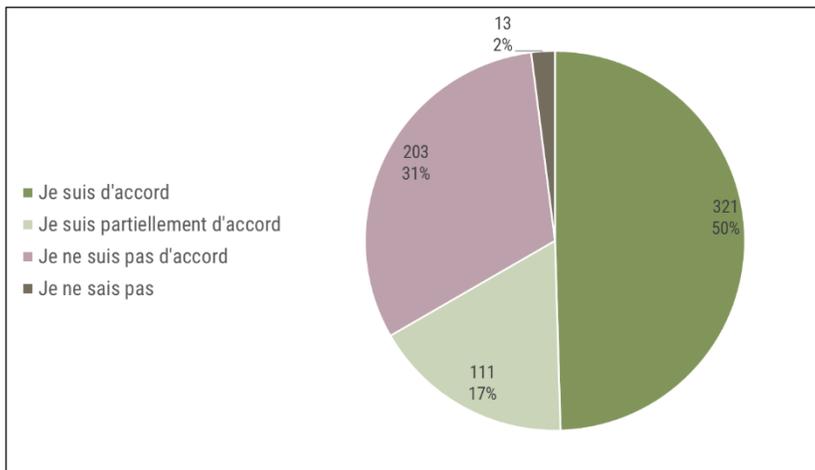


Figure 14 : Niveau de préoccupation envers le problème 3

PROBLÈME 4 : PERTURBATION DE LA QUIÉTUDE DES RIVERAINS

Tableau 6-4 : Analyse du problème 4

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre d'embarcations • Circulation près des berges d'embarcations motorisées qui ne respectent pas la vitesse d'embrayage • Activité de traîne et de surf à des heures inappropriées • Musique forte provenant des embarcations • Concentration d'embarcations 	<ul style="list-style-type: none"> • Conflit d'usage • Perte de jouissance des riverains à proximité et des résidents à proximité des plans d'eau • Plaintes 	<ul style="list-style-type: none"> • Riverains • Résidents à proximité des plans d'eau



Les répondants avaient la possibilité d'expliquer les raisons derrière leur désaccord, leur accord ou leur accord partiel avec l'analyse du problème. L'ensemble de commentaires n'est pas reproduit ici. Toutefois, notons que des personnes ont indiqué que d'autres éléments pourraient être à l'origine des perturbations de la quiétude des riverains.

Figure 15 : Répartition des répondants selon leur niveau d'accord avec l'analyse du problème 4 (n=648)

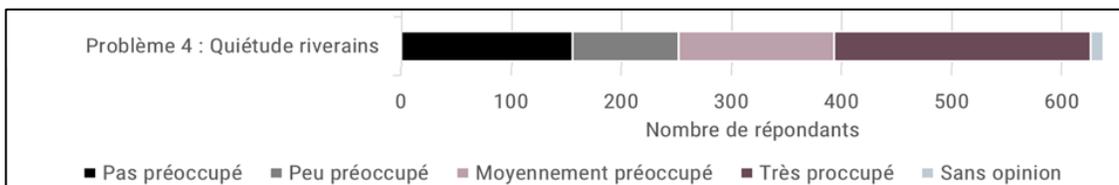


Figure 16 : Niveau de préoccupation envers le problème 4

PROBLÈME 5 : PERTURBATION DE LA QUIÉTUDE DES USAGERS

Tableau 6-5 : Analyse du problème 5

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre d'embarcations • Circulation près des berges d'embarcations motorisées qui ne respectent pas la vitesse d'embrayage • Activité de traîne et de surf à des heures inappropriées • Musique forte provenant des embarcations • Concentration d'embarcations • Passage d'embarcations générant des vagues 	<ul style="list-style-type: none"> • Conflit d'usage • Perte de jouissance des riverains à proximité et des résidents à proximité des plans d'eau • Plaintes • Crainte de pratiquer certaines activités durant les périodes achalandées 	<ul style="list-style-type: none"> • Baigneurs • Usagers d'embarcations non motorisées et motorisées

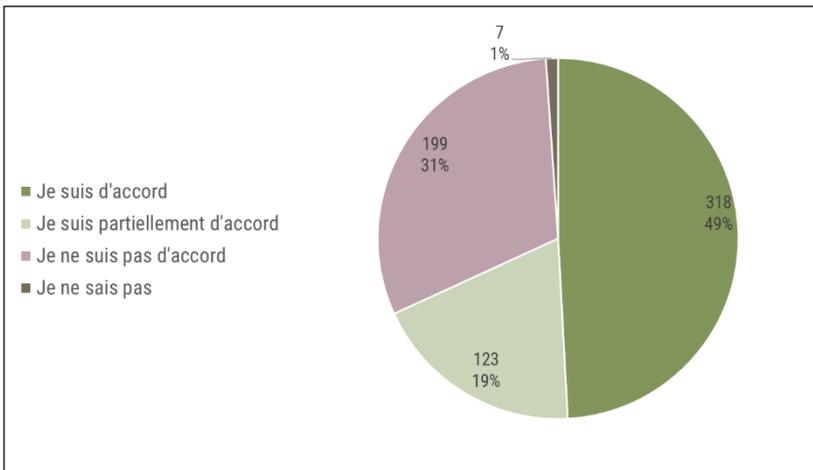


Figure 17 : Répartition des répondants selon leur niveau d'accord avec l'analyse du problème 5 (n=647)

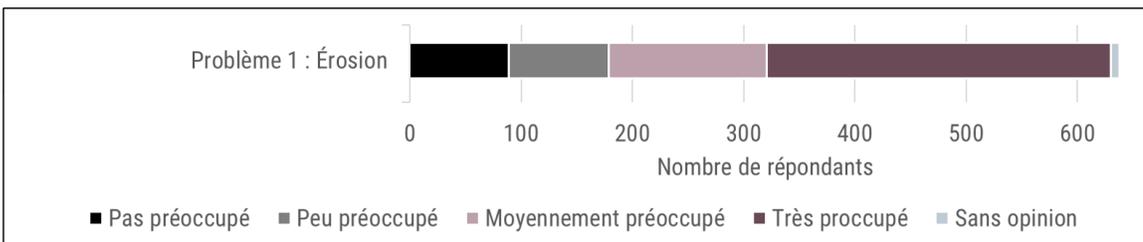
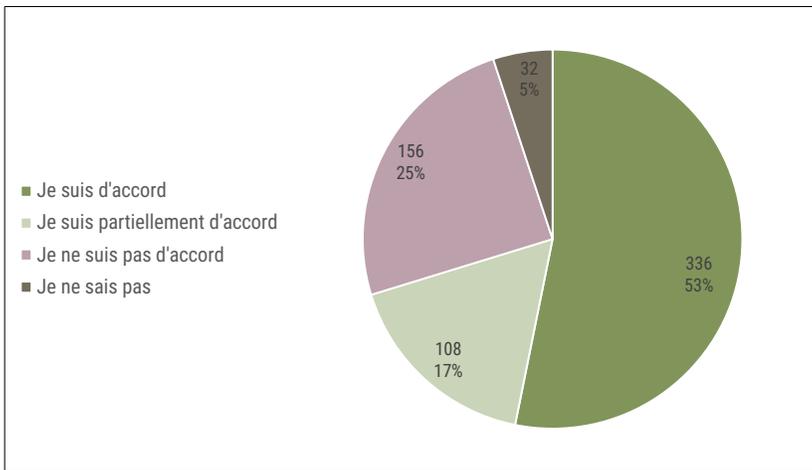


Figure 18 : Niveau de préoccupation envers le problème 5

PROBLÈME 6 : PERTURBATION DES ÉCOSYSTÈMES

Tableau 6-6 : Analyse du problème 6

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"> • Passage de bateaux générant des vagues 	<ul style="list-style-type: none"> • Dommages aux habitats fauniques • Diminution du succès de reproduction des poissons (colmatage des frayères) • Obstruction des branchies des poissons • Blessures ou perturbations à d'autres espèces • Perturbation de la végétation aquatique et riveraine 	<ul style="list-style-type: none"> • Riverains • Pêcheurs • Toute personne s'adonnant à l'observation de la faune et de la flore



Les répondants avaient la possibilité d'expliquer les raisons derrière leur désaccord, leur accord ou leur accord partiel avec l'analyse du problème. L'ensemble de commentaires n'est pas reproduit ici. Toutefois, notons que des personnes ont indiqué que d'autres causes pouvaient être à l'origine de la problématique de la perturbation des écosystèmes (p. ex. la question du lavage des embarcations). Notons également que les résultats à cette question variaient selon les types de répondants (les résidents étant davantage d'accord que les non-résidents).

Figure 19 : Répartition des répondants selon leur niveau d'accord avec l'analyse du problème 6 (n=632)

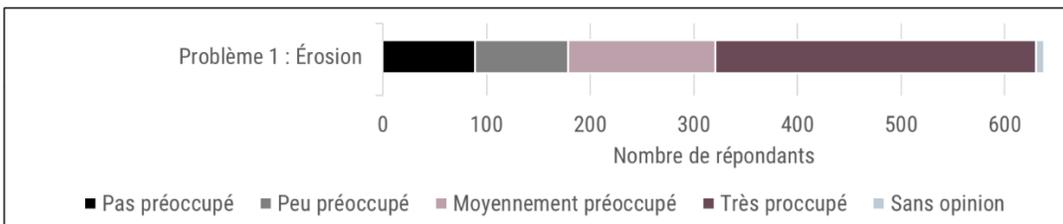


Figure 20 : Niveau de préoccupation envers le problème 6

6.3 Évaluation des solutions essayées ou explorées

Plusieurs solutions alternatives au RRVUB sont actuellement mises en place ou ont été essayées sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ainsi que sur la Petite rivière. Rappelons que le plan de consultation et le sondage incluait une description de ces solutions, ainsi que des constats et observations relatifs à ces solutions. Ces solutions alternatives incluent :

- Règlement 889 sur la protection des berges, des plans d'eau et de l'accès aux lacs
- Règlement 714 sur les nuisances
- Code d'éthique (dépliant nautique)
- Patrouille nautique
- Bouées
- Centralisation et uniformisation des plaintes
- Optimisation du débarcadère
- Comité nautique
- Table de consultation
- Modification du formulaire d'achat des vignettes

Les répondants au sondage ont été questionnés quant à l'efficacité des solutions actuellement en place (solutions alternatives au RRVUB). Globalement, environ la moitié des répondants considèrent que les solutions actuelles sont efficaces face aux problèmes documentés par la Municipalité (Figure 21). Notons que cette évaluation varie selon le type de répondant. De manière générale, les usagers d'embarcations motorisées considèrent davantage que ces solutions sont efficaces. C'est le contraire pour les non-usagers d'embarcations motorisées, qui eux, estiment davantage que les solutions actuelles sont inefficaces pour faire face aux problèmes.

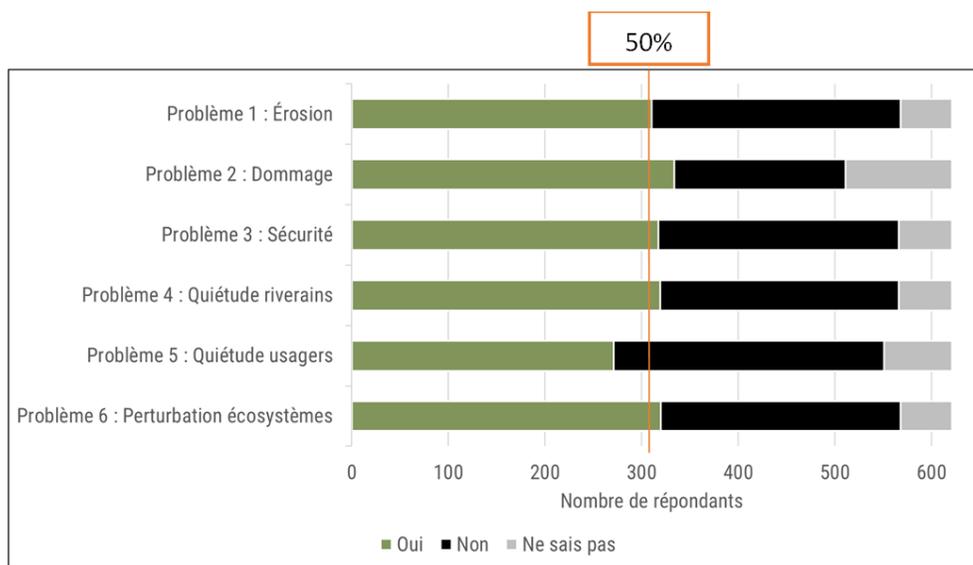


Figure 21 : Réponse à la question « Ces solutions sont-elles efficaces face aux problèmes ? »

6.4 Évaluation des solutions potentielles associées au RRVUB

Le sondage contenait une section sur les solutions potentielles relatives au RRVUB. Toutes les annexes du RRVUB ont été considérées, incluant l'annexe potentielle relative au surf sur sillage. Les répondants ont ainsi indiqué leur niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais d'une annexe ou l'autre. Ils ont également formulé des suggestions et des commentaires.

Tableau 6-7 : Liste des annexes du RRVUB

Annexe 1	Eaux interdites à tous les bâtiments
Annexe 2	Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont interdits
Annexe 3	Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW sont interdits
Annexe 4	Eaux de parcs publics et étendues d'eau à accès contrôlé dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale
Annexe 6	Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une vitesse maximale
Annexe 7	Eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment
Annexe 8	Eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit
Annexe potentielle	Restriction des activités de surf sur sillage

Plus de la moitié des répondants ont signifié leur désaccord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 1 (Figure 22), l'annexe 2 (Figure 23), l'annexe 3 ou 4 (Figure 24) et l'annexe 8 (Figure 25) du RRVUB.

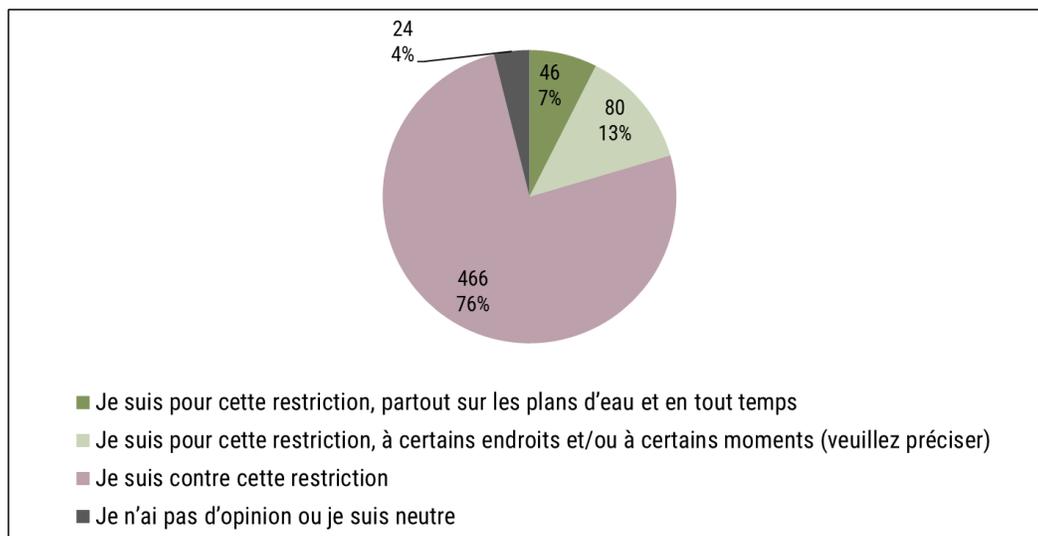


Figure 22 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 1 du RRVUB

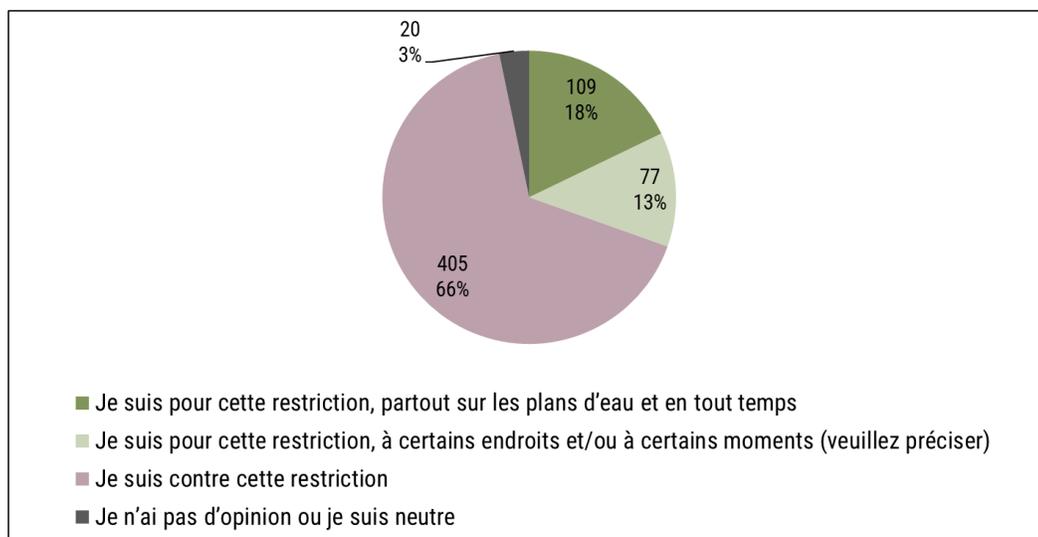


Figure 23 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 2 du RRVUB

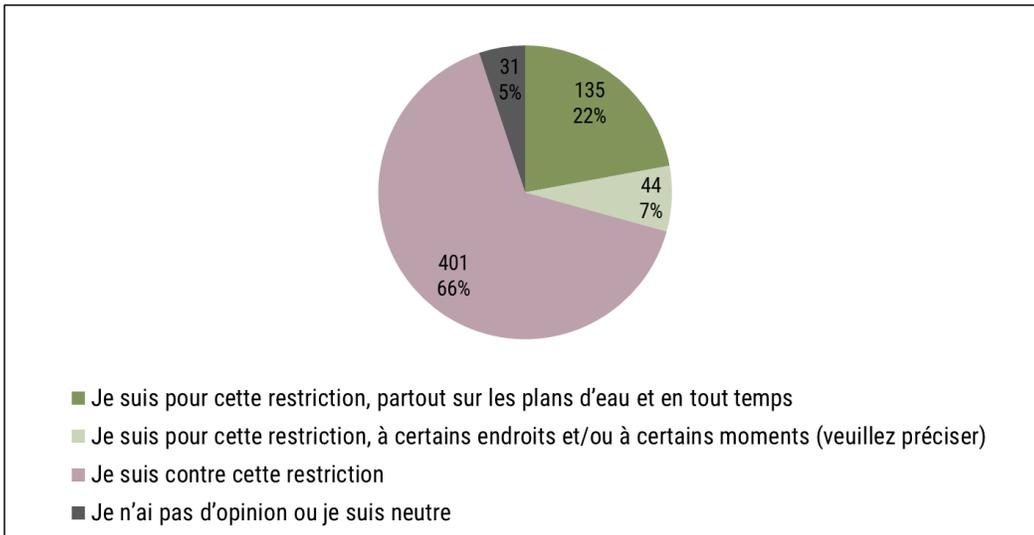


Figure 24 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 3 ou de l'annexe 4 du RRVUB

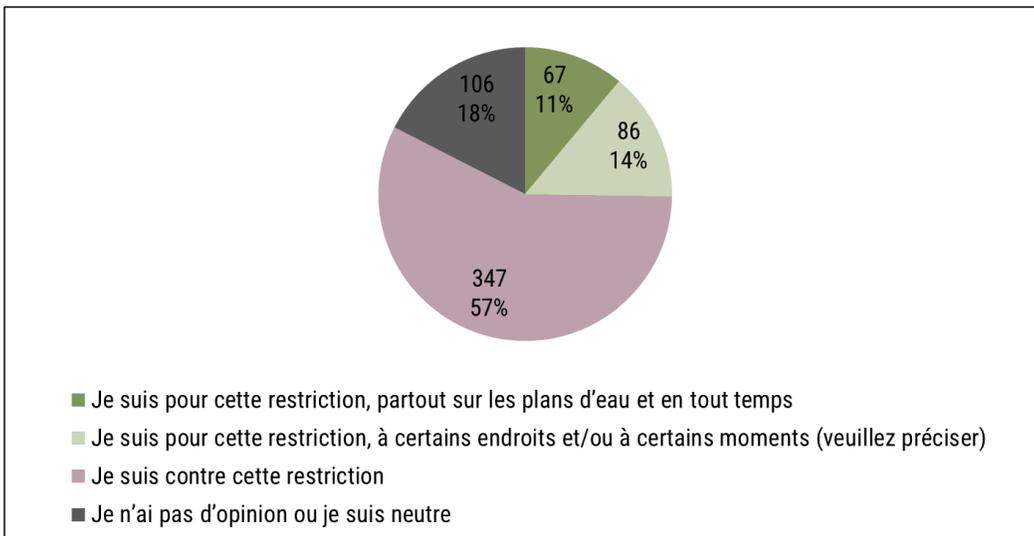


Figure 25 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 8 du RRVUB

Pour les annexes 6 et 7 du RRVUB, ainsi que l'annexe potentielle (surf sur sillage), les avis étaient davantage partagés (Figure 26 à Figure 28).

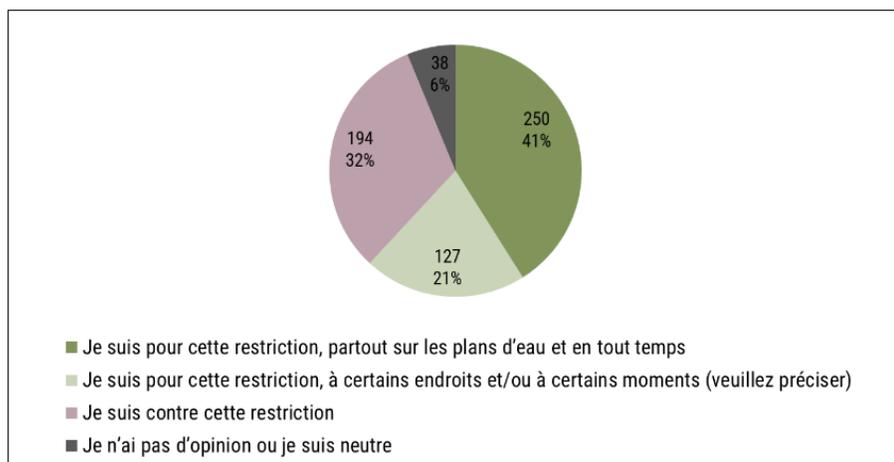


Figure 26 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 6 du RRVUB

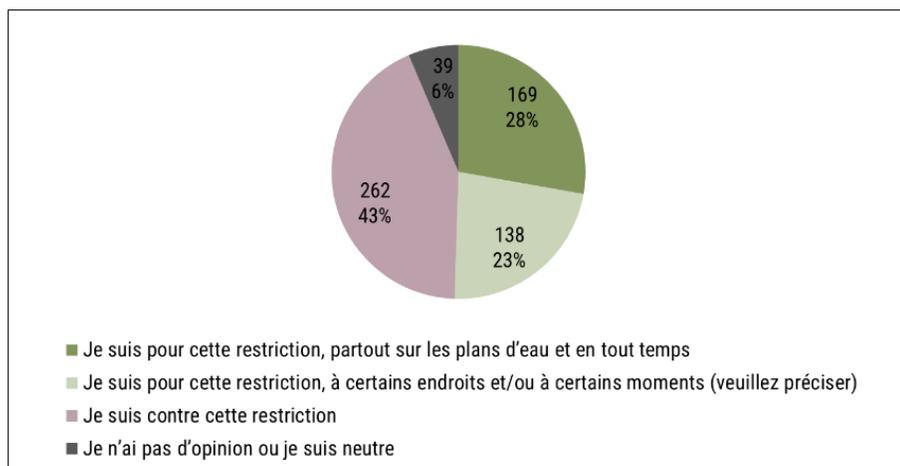


Figure 27 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 7 du RRVUB

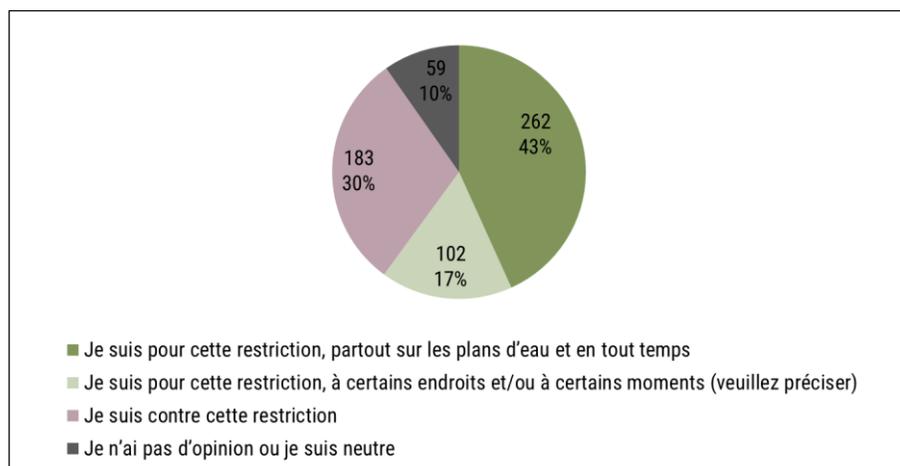


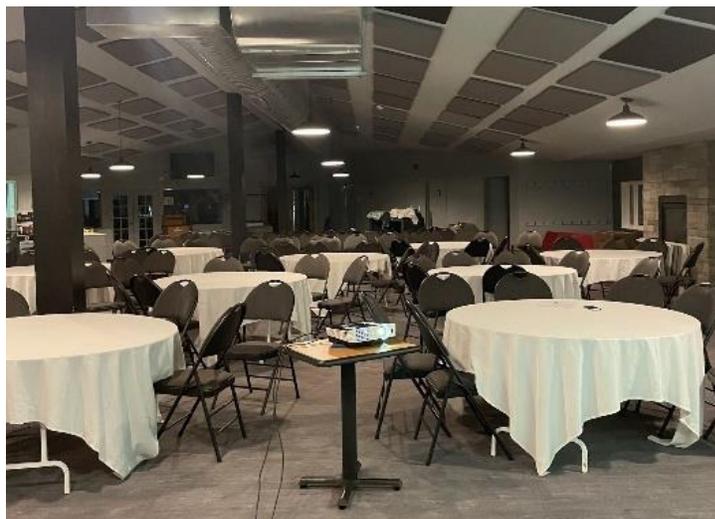
Figure 28 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe potentielle (surf sur sillage) du RRVUB

7. Mémoires reçus

La Municipalité a reçu quatre mémoires, soit un de la part de l'APEL Saint-Joseph, un de la part de l'APEL Sainte-Marie, ainsi que deux de la part de citoyens. Comme ce fut le cas pour le sondage et les consultations publiques, les avis étaient variables d'un mémoire à l'autre. Ceux-ci ont tous alimenté les réflexions de la Municipalité dans la préparation de sa proposition de modification réglementaire, ainsi que dans l'identification de solutions alternatives à la réglementation.

8. Consultations publiques

La première consultation s'est tenue en virtuel, via la plateforme Zoom, le 25 mai 2023, de 18h30 à 21h30. Un total de 71 personnes y ont participé. Le samedi 27 mai (8h30 à 11h30), 79 signatures (présences) ont été récoltées. Mardi soir, le 30 mai (18h30 à 21h30), 55 signatures ont été compilées. Il y a une certaine incertitude par rapport au nombre de personnes présentes puisque quelques personnes ont quitté la consultation avant la fin. Aussi, notons que certaines personnes se sont présentées à plus d'une consultation. Par ailleurs, bien que la signature du registre des présences était obligatoire, certaines personnes pourraient être entrées sans l'avoir fait.



Le déroulement prévu de chaque séance de consultation publique était le même, soit :

1. Mot de bienvenue de la Municipalité :

- Ouverture de la séance de consultation
- Explication de l'historique du dossier et des étapes réalisées jusqu'à présent
- Explication du rôle du comité de travail (composé de trois employés municipaux et d'une élue) et de la Table de consultation (composée de l'APEL Saint-Joseph, de l'APEL Sainte-Marie et de l'Association des sports nautiques de Saint-Adolphe-d'Howard)

2. Mise en contexte :

- Présentation des animatrices de l'Institut des territoires et de leurs rôles dans la consultation publique
- Présentation des personnes-ressources de la Municipalité et de leurs rôles dans la consultation publique
- Objectifs et déroulement de la consultation
- Consignes générales à suivre lors de la consultation publique
- Étapes du processus de demande de restriction en vertu du RRVUB
- Étapes du processus de consultation
- Encadrement actuel via le RRVUB pour les plans d'eau visés
- Code d'éthique en vigueur
- Aperçu des études scientifiques disponibles
- Cartes bathymétriques des lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph

3. Résultats du sondage :

- Présentation, par l'Institut des territoires, des résultats du sondage en ligne

4. Proposition à l'étude

- Présentation, par la Municipalité, de la proposition préliminaire de modification réglementaire (selon les différentes annexes du RRVUB)

5. Pause

6. Période de questions et de commentaires sur la proposition à l'étude de la Municipalité

- Explication des consignes et du code de conduite à respecter
- Parole aux participants
 - Pour la séance de consultation virtuelle : les participants pouvaient utiliser l'outil « Converser » de Zoom ou intervenir de vive voix (à main levée)
 - Pour les séances de consultation en personne : les participants étaient invités à prendre parole à tour de rôle au micro

7. Présentation des solutions alternatives

- Rappel des solutions déjà mises en place et de l'efficacité perçue par les répondants au sondage pour répondre aux problèmes
- Présentation des solutions alternatives proposées par les répondants au sondage et issues des mémoires

8. Évaluation des solutions alternatives

- Réception des commentaires sur les solutions alternatives présentées ou sur d'autres idées de solutions alternatives
 - Pour la séance de consultation virtuelle : les participants pouvaient utiliser l'outil « Converser » de Zoom ou intervenir de vive voix (à main levée)
 - Pour les séances de consultation en personne : les participants étaient invités à ajouter leurs idées et commentaires de manière écrite sur des feuilles grand format

9. Évaluation du niveau d'appui envers la proposition

- À la fin de chaque consultation, un questionnaire était disponible pour recueillir les commentaires ainsi que le niveau d'accord des participants envers les différents éléments de la proposition de modification réglementaire (RRVUB) présentée par la Municipalité.
 - Pour la séance de consultation virtuelle : un lien de questionnaire en ligne était fourni
 - Pour les séances de consultation en personne : un questionnaire papier était fourni

10. Prochaines étapes

- Explication des prochaines étapes de la démarche

11. Fin de la consultation

8.1 Évaluation des solutions alternatives

Les parties prenantes ont proposé d'autres solutions alternatives au RRVUB. Un total de 293 commentaires a été formulé dans le sondage à cet effet, en plus des idées soulevées dans les mémoires reçus. Les solutions alternatives proposées le plus fréquemment ont été classées en cinq catégories de mesures qui sont présentées à la figure suivante :

1. Améliorer la patrouille	2. Augmenter les efforts de sensibilisation	3. Gérer les droits d'accès (vignettes)
<ul style="list-style-type: none"> • Patrouille plus fréquente • Patrouille donnant davantage de constats d'infraction relativement à la réglementation actuelle • Patrouille davantage équipée (radar, sonomètre) • Avoir 2 patrouilles 	<ul style="list-style-type: none"> • Davantage de sensibilisation • Partager davantage d'informations sur l'état de santé des lacs afin de sensibiliser et prendre conscience de la situation • Document de sensibilisation par type d'embarcation et pour les non usagers d'embarcations : préciser les restrictions, les attentes, etc. • Porte-parole pour passer les messages de sensibilisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des coûts des vignettes pour les non-résidents (ou selon le nombre d'embarcations par personne) • Limiter le nombre de vignettes émises (p. ex. limiter le nombre de vignettes quotidiennes, limiter à 2 embarcations par résidence) • Suspension de vignettes après un certain nombre d'infractions • Coûts pour accès aux plages publiques (non-résidents) • Formation obligatoire (pour la vignette)
Problèmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6	Problèmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6	Problèmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6
4. Améliorer la signalisation et le visuel	5. Autres idées	
<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter des bouées • Obliger l'utilisation de bouées de sécurité pour les nageurs qui s'aventurent loin • Obliger un observateur dans le bateau lors d'activités de traîne ou de surf • Identifier un couloir sécuritaire pour embarcations non motorisées 	Faire respecter la réglementation sur la bande riveraine	Problème 1
	Permettre la navigation motorisée sur d'autres plans d'eau pour réduire l'achalandage sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie	Problèmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6
	Revenir au niveau d'eau d'origine du lac qui avait été augmenté pour accommoder les grands bateaux	Limiter la navigation, donc problèmes 1, 2, 3, 4, 5 et 6
	Modifier le règlement sur les nuisances pour inclure certaines heures et zones	Problèmes 4 et 5
	Mieux contrôler les mises à l'eau et le lavage des embarcations (impliquant une meilleure connaissance du nombre d'embarcations motorisées ou non)	Problème 6
Problèmes 1, 2 et 3		

Figure 29 : Mesures alternatives proposées par les parties prenantes

Lors de la consultation virtuelle, une période de questions a été prévue pour discuter des idées de solutions alternatives proposées par les parties prenantes. Pour les deux consultations tenues au Mont Avalanche en présentiel, un atelier a été préparé pour recueillir des commentaires sur les diverses solutions alternatives proposées par les parties prenantes et pour colliger de nouvelles idées. Étant donné le retard accumulé lors de la consultation du 27 mai, cette deuxième partie de la consultation n'a pas pu être réalisée. Les différentes interventions au micro lors de la période de questions ont tout de même permis de recueillir divers commentaires sur les mesures alternatives actuelles et potentielles. La dernière consultation publique (30 mai) a permis de récolter une dizaine de commentaires sur les solutions alternatives au RRVUB, en plus de ceux qui ont été émis lors de la période de questions. De plus, les commentaires soulevés sur les solutions alternatives actuelles et potentielles dans le sondage ont été ajoutés pour compléter l'évaluation présentée ci-dessous.

SOLUTION ALTERNATIVE 1 : AMÉLIORER LA PATROUILLE NAUTIQUE

Principaux commentaires	
Pour quelles raisons croyez-vous que l'amélioration de la patrouille ne serait pas une solution suffisante pour régler les enjeux relatifs à la navigation ?	Pour quelles raisons croyez-vous que l'amélioration de la patrouille serait préférable à une nouvelle réglementation ?
<ul style="list-style-type: none"> • La patrouille n'a aucun pouvoir en regard du surf si l'annexe potentielle n'est pas mise en vigueur par Transports Canada • La patrouille nautique ne permet pas de régler toutes les problématiques causées par les vagues des activités nautiques • La patrouille nautique n'a pas assez de pouvoir pour intervenir • Il n'y a pas assez de patrouilleurs sur les lacs 	<ul style="list-style-type: none"> • La patrouille nautique permet de protéger nos lacs et sa mission va bien au-delà de la seule réglementation • La patrouille nautique pourrait axer ses interventions sur la sensibilisation plutôt que la coercition • Une patrouille nautique plus stricte serait potentiellement plus efficace qu'une nouvelle réglementation

Lors du sondage, des périodes de questions et dans le questionnaire sur le niveau d'accord avec la proposition, des personnes ont partagé des commentaires sur la patrouille nautique, dont voici les principaux :

- Il serait intéressant de planifier des rencontres avec la patrouille à différents moments, par exemple à l'automne pour discuter des points à améliorer (spécifiques à la patrouille), et une présentation par la patrouille en début de saison pour tous les usagers des deux lacs
- La patrouille nautique pourrait être complétée par des riverains bénévoles
- Avoir un patrouilleur nautique par lac sur des heures prolongées serait intéressant
- Augmenter la patrouille nautique (plus fréquente) permettrait de faire respecter le code d'éthique et d'augmenter les constats d'infractions (la modification au RRVUB ne sera donc plus nécessaire).

SOLUTION ALTERNATIVE 2 : AUGMENTER LES EFFORTS DE SENSIBILISATION

Principaux commentaires	
Pour quelles raisons croyez-vous que la sensibilisation <u>ne serait pas une solution suffisante</u> pour régler les enjeux relatifs à la navigation	Pour quelles <u>raisons</u> croyez-vous que la sensibilisation serait préférable à une nouvelle réglementation sur la navigation ?
<ul style="list-style-type: none">• La sensibilisation a été essayée durant 15 ans, et ce, sans succès (<i>traduction libre de l'anglais</i>)• Les règlements sont efficaces seulement lorsqu'ils sont mis en place (<i>traduction libre de l'anglais</i>)	<ul style="list-style-type: none">• Plusieurs personnes ont mentionné que « la sensibilisation, l'éducation et la communication » sont préférables à la nouvelle réglementation. Une nouvelle réglementation est perçue par certains comme étant précipitée et trop contraignante

Lors du sondage, des périodes de questions et dans le questionnaire sur le niveau d'accord avec la proposition, des personnes ont partagé des commentaires sur les efforts de sensibilisation, dont voici les principaux :

- Il est important de sensibiliser particulièrement les non-résidents sur le code d'éthique
- Augmenter et améliorer la diffusion du code d'éthique à travers différentes plateformes médiatiques électroniques et papiers
- Prévoir plus d'employés pour effectuer la sensibilisation, lors des périodes achalandées
- Avoir un appui supplémentaire de la Sûreté du Québec sur les lacs

SOLUTION ALTERNATIVE 3 : GÉRER LES DROITS D'ACCÈS

Principaux commentaires	
Pour quelles raisons croyez-vous que la gestion des droits d'accès <u>ne serait pas une solution suffisante</u> pour régler les enjeux relatifs à la navigation ?	Pour quelles raisons croyez-vous que la gestion des droits d'accès serait <u>préférable</u> à une nouvelle réglementation ?
<ul style="list-style-type: none">• Il y a une trop grande facilité pour l'accès au lac Saint-Joseph, particulièrement pour les planches à pagaie. Plusieurs ne font pas laver leur planche, représentant un risque associé aux plantes envahissantes. Il faut obliger le lavage des embarcations non motorisées.	<ul style="list-style-type: none">• Une gestion payante de la plage pour les non-résidents serait préférable à une nouvelle réglementation. Elle permettrait de diminuer la mise à l'eau de l'équipement nautique des non-résidents. La gestion payante des droits d'accès favoriserait la sensibilisation des non-résidents envers les problématiques des lacs.

Lors du sondage, des périodes de questions et dans le questionnaire sur le niveau d'accord avec la proposition, des personnes ont partagé des commentaires sur la gestion des droits d'accès, dont voici les principaux :

- Limiter à deux embarcations par riverain
- Limiter la taille des embarcations motorisées et interdire les bateaux d'une certaine dimension
- Interdire les bateaux à essence
- Interdire l'accès pour un temps déterminé, et éventuellement retirer la vignette, pour les personnes récalcitrantes
- Limiter le nombre de vignettes totales par saison et limiter le nombre de vignettes par résidence
- Limiter le nombre d'embarcations sur chacun des deux lacs
- Contrôler davantage les accès de mise à l'eau non officiels sur les terrains de la Municipalité

SOLUTION ALTERNATIVE 4 : AMÉLIORER LA SIGNALISATION ET LE VISUEL

Peu de commentaires écrits ont été recueillis lors des ateliers concernant ce type de solution. Par contre, quelques personnes ont soulevé leur préoccupation vis-à-vis le non-respect des zones identifiées pour les activités de wakesurf.

Lors du sondage, des périodes de questions et dans le questionnaire sur le niveau d'accord avec la proposition, des personnes ont partagé des commentaires sur l'amélioration de la signalisation et le visuel, dont voici les principaux :

- Il y a un manque de bouées indicatives pour les vitesses maximales et les zones à vitesse d'embrayage
- Améliorer la signalisation en place pour éviter de possibles confusions sur ce qui est permis ou interdit
- Ajouter une bouée de limitation de vitesse entre l'île et la berge se situant en bordure du chemin Minto (passage très étroit)

SOLUTIONS ALTERNATIVES – AUTRES IDÉES

Autres idées proposées lors du sondage et dans les mémoires reçus, et sur lesquelles les participants pouvaient émettre des commentaires en consultation:

- Faire davantage respecter la bande riveraine
- Permettre la navigation motorisée sur d'autres plans d'eau pour réduire l'achalandage sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie. Notons que peu de commentaires ont été émis par rapport à cette idée, mais ceux qui ont été recueillis étaient plutôt en désaccord avec cette idée.
- Revenir au niveau d'eau d'origine du lac qui avait été augmenté pour accommoder les grands bateaux. Peu de commentaires ont été recueillis, mais quelques personnes ont suggéré d'abaisser légèrement (10 cm) le niveau du lac.
- Modifier le règlement sur les nuisances pour inclure certaines heures et certaines zones
- Mieux contrôler les mises à l'eau et le lavage des embarcations (impliquant une meilleure connaissance du nombre d'embarcations motorisées ou non)

Autres idées de solutions alternatives proposées lors des consultations publiques et dans le questionnaire sur le niveau d'accord avec la proposition :

- Interdire la musique forte au-delà d'une certaine heure
- Revoir le code d'éthique avec l'APEL Sainte-Marie, l'APEL Saint-Joseph et l'Association des sports nautiques de Saint-Adolphe
- Instaurer un code uniforme de construction des quais incluant les compagnies reconnues par la Municipalité pour limiter les dommages et favoriser la durabilité des installations
- Clôturer les plages
- Encadrer les activités nautiques par des heures

9. Proposition de la Municipalité

En plus de ses propres observations et constats, la Municipalité s'est appuyée sur les résultats et les commentaires recueillis dans le sondage, ainsi que sur les mémoires reçus et les études disponibles pour réaliser une proposition préliminaire de réglementation RRVUB qui puisse répondre aux problèmes liés à la navigation. Cette proposition était disponible sur le site Web de la Municipalité et a été présentée lors des consultations publiques.

9.1 Proposition de modification réglementaire de la Municipalité

La Municipalité n'a fait aucune proposition en lien avec les annexes 1, 2, 3, 4 et 8 du RRVUB. Sa proposition portait plutôt sur les annexes 6, 7 et potentielle (surf sur sillage)

Tableau 9-1 : Proposition de réglementation via l'annexe 6

Annexe du RRVUB	Titre de l'annexe	Encadrement actuel	Proposition préliminaire (mai 2023)	Explications sur la proposition
Annexe 6	Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une vitesse maximale	Limite de vitesse à 70 km/h partout sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que sur la Petite rivière, sauf à 30 mètres ou moins de la rive où la vitesse y est limitée à 10 km/h.	<p>Limite de vitesse à 5 km/h sur la Petite rivière.</p> <p>Limite de vitesse à 55 km/h partout sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, sauf :</p> <p>A. À 45 mètres ou moins des rives (la vitesse y étant limitée à 5 km/h)</p> <p>B. À 60 mètres ou moins des rives pour la portion entre la plage et l'entrée de la Petite rivière au Lac Saint-Joseph (la vitesse y étant limitée à 5 km/h)</p>	<p>Diminution générale de la limite de vitesse pour des raisons de sécurité et de cohabitation des usages. La vitesse de 55 km/h permet la pratique de la plupart des activités nautiques. Cette limite à 55 km/h est utilisée par plusieurs administrations dans l'annexe 6 du RRVUB. Elle a également été proposée par plusieurs citoyens dans le sondage, ainsi que dans les mémoires reçus.</p> <p>La vitesse près des rives passerait de 10 km/h à 5 km/h, ceci correspondant à la vitesse d'embrayage. Pour des raisons de sécurité et de cohabitation des usages à proximité des rives, la portion sur laquelle s'appliquerait la limite de 5 km/h passerait de 30 à 45 mètres des rives, ainsi qu'à 60 mètres dans la portion entre la plage et l'entrée de la Petite rivière. Ces distances permettent également de réduire la vitesse dans certaines sorties de baies qui sont plus étroites.</p>

Tableau 9-2 : Proposition de réglementation via l'annexe 7 et l'annexe potentielle

Annexe du RRVUB	Titre de l'annexe	Encadrement actuel	Proposition (mai 2023)	Explications sur la proposition
Annexe 7	<p>Eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées</p> <p>(Cette annexe cible donc le ski nautique, le surf sur sillage, la planche de sillage, la bouée tractée ou tout autre équipement permettant de tirer une personne ou de la laisser surfer sur le sillage)</p>	Aucun	<p>Délimitation de 4 zones (voir carte Annexe 7) dans lesquelles seraient permises les activités de traîne et de surf (ces activités seraient donc interdites ailleurs). Il serait possible pour les bateaux de circuler jusqu'à ces zones, mais la pratique d'activités serait limitée aux zones prédéfinies. Cette interdiction pourrait être combinée avec l'annexe potentielle, qui elle permettrait de définir des zones dans lesquels les activités de traîne seraient permises, mais pas les activités de surf sur sillage.</p>	<p>Ces zones ont été délimitées en s'inspirant de ce qui est déjà présent dans le code d'éthique et en tenant compte de la profondeur des plans d'eau, ainsi que de la distance par rapport aux rives (minimum 60 mètres) pour limiter les conflits d'usages. Il a également été considéré que si l'on réduisait trop les espaces destinés aux activités de traîne et de surf, cela pourrait entraîner une concentration à certains endroits (et donc une accentuation des enjeux à ces endroits). Ceci explique pourquoi des zones ont été identifiées sur les 2 lacs.</p>
Annexe potentielle	<p>Annexe en élaboration par Transports Canada ciblant spécifiquement les activités de surf sur sillage</p>	Aucun	<p>Délimitation de 2 zones (voir carte Annexe potentielle) dans lesquelles seraient permises les activités de surf sur sillage (ces activités seraient donc interdites ailleurs). Il serait possible pour les bateaux de circuler jusqu'à ces zones, mais la pratique d'activités serait limitée aux zones prédéfinies.</p>	<p>Ces zones ont été délimitées en s'inspirant de ce qui est déjà présent dans le code d'éthique et en respectant une distance minimale de 100 mètres avec les rives. Cette distance vise à minimiser les impacts des fortes vagues sur les rives (protection de l'environnement).</p>

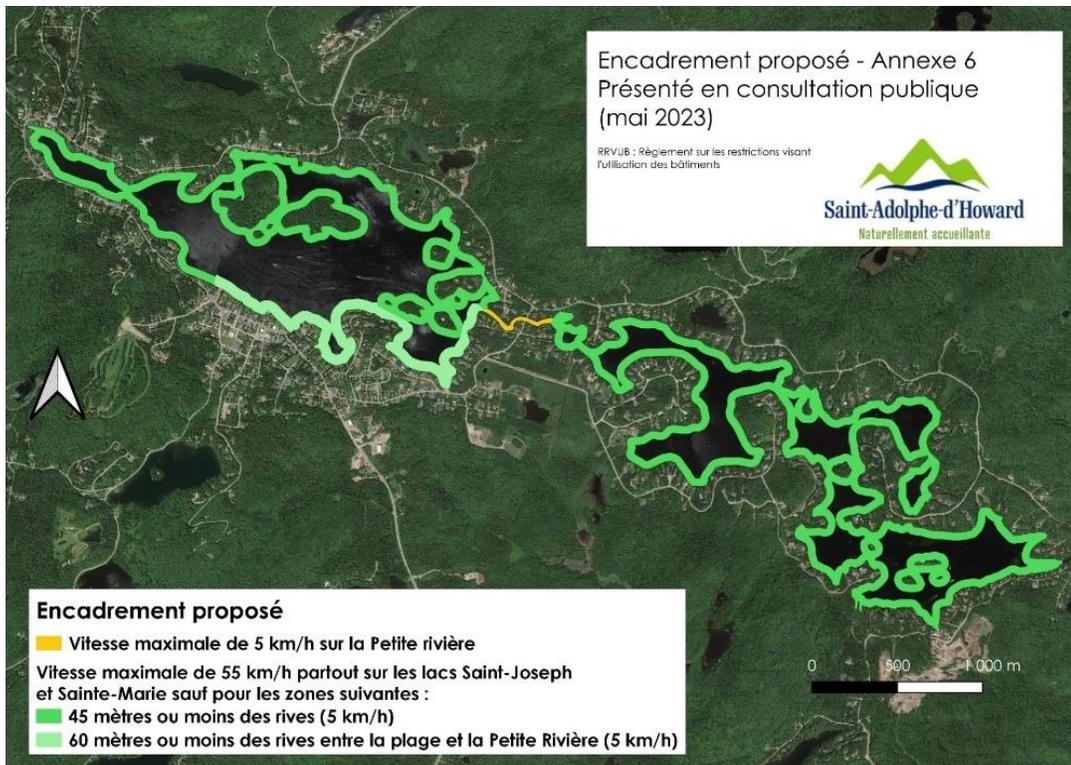


Figure 30 : Représentation visuelle de l'encadrement proposé pour l'annexe 6

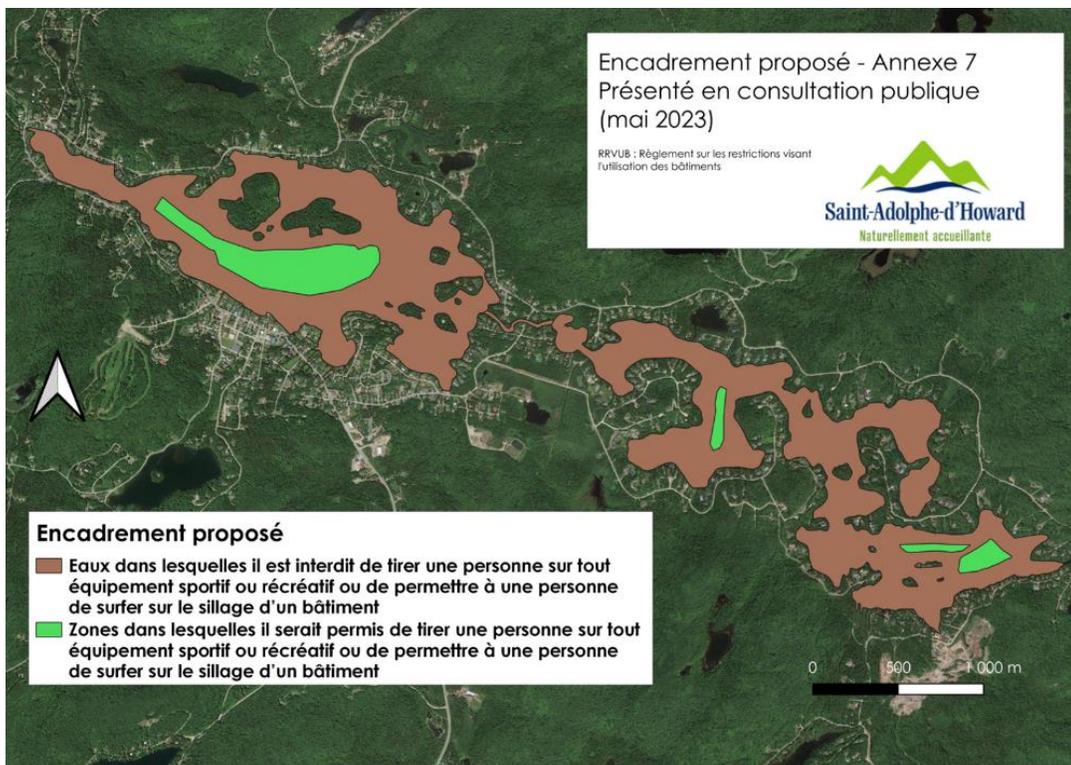


Figure 31 : Représentation visuelle de l'encadrement proposé pour l'annexe 7

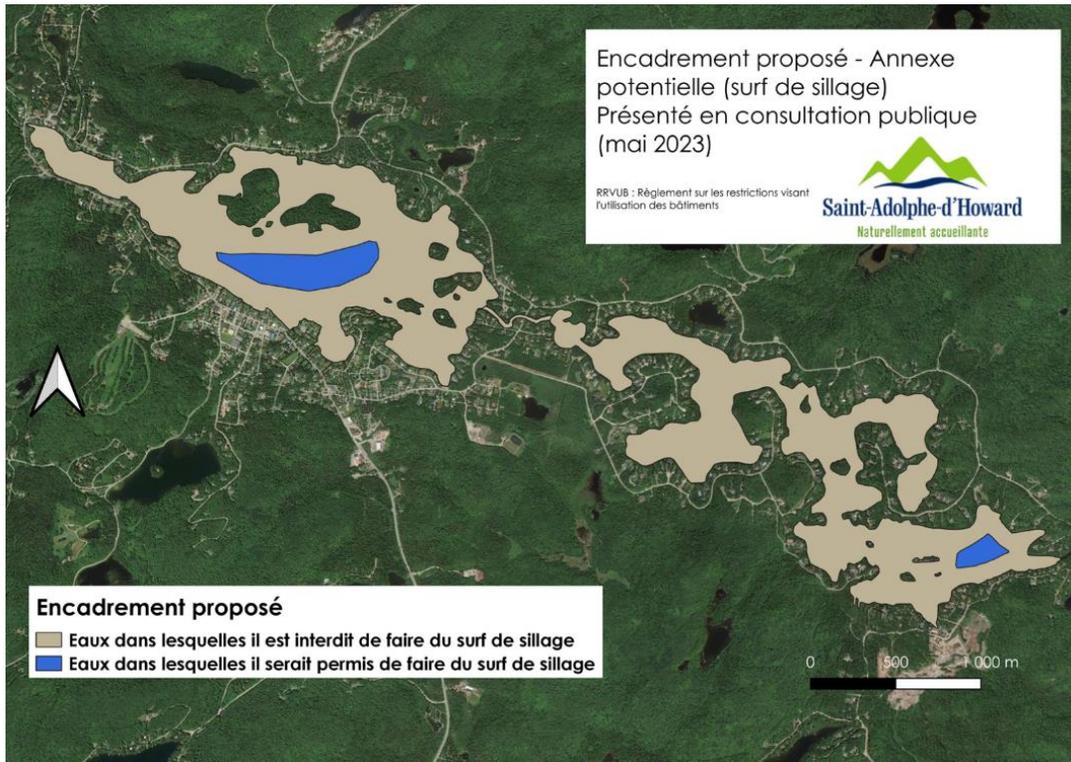


Figure 32 : Représentation visuelle de l'encadrement proposé pour l'annexe potentielle

9.2 Évaluation de la proposition de modification réglementaire

Finalement, les trois consultations publiques ont permis de recueillir divers commentaires relativement aux différents éléments de la proposition de modification réglementaire présentée par la Municipalité. Les commentaires ont été recueillis lors des périodes de questions et commentaires, ainsi que via le questionnaire d'évaluation de la proposition distribuée à la fin des consultations (plus de 70 commentaires écrits compilés). Notons que certaines personnes ont participé à plus d'une consultation et pourraient avoir remis le questionnaire plus d'une fois. De plus, étant donné le caractère non probabiliste de l'échantillon de répondants (échantillon non représentatif de la population), les résultats de l'évaluation de la proposition de la Municipalité comprennent des biais, et l'interprétation des résultats doit donc se faire avec prudence. Un résumé qualitatif de cette évaluation est présenté ci-dessous, de même qu'un résumé des impacts positifs et négatifs perçus pour chaque annexe de la proposition.

9.2.1 Éléments de la proposition relatifs à l'Annexe 6

A. VITESSE MAXIMALE DE 55 KM/H PARTOUT (SAUF DANS LES ZONES À 5 KM/H)

Principaux commentaires recueillis :

- Cette vitesse maximale est encore trop élevée
- Cette réduction de vitesse permettrait de limiter la vitesse excessive de certains bateaux, surtout lorsqu'ils font le tour des îles sur le lac Saint-Joseph
- La limite maximale pourrait être augmentée à 60 km/h ou 65 km/h pour ne pas limiter la pratique de certains sports qui nécessitent une vitesse plus élevée, comme le ski nautique et le *barefoot*.
- La vitesse devrait être à 58 km/h pour correspondre à la vitesse de compétition de ski nautique
- Cette réduction de vitesse est souhaitable pour réduire les problèmes liés à la sécurité
- Le problème n'est pas la limite de vitesse. Plus la vitesse d'un bateau est élevée plus sa vague sera petite
- La limite de vitesse actuelle de 70 km/h est respectée actuellement
- Cette proposition limite trop le ski nautique qui semble pourtant être l'activité la moins problématique par rapport aux vagues
- Maintenir la réglementation en vigueur, mais améliorer la surveillance par la patrouille nautique
- La vitesse ne semble pas être la cause des problématiques présentées lors des consultations. La différence entre 70 km/h et 55 km/h ne résout pas les problèmes liés aux vagues. Le véritable problème est le surf sur sillage, pas la vitesse
- Une personne s'interroge sur les effets économiques d'une telle proposition sur les lacs

B. VITESSE MAXIMALE DE 5 KM/H À 45 M OU MOINS DES RIVES

Principaux commentaires recueillis :

- La limite de vitesse de 5 km/h pourrait être remplacée par la vitesse d'embrayage
- La limite de vitesse de 5 km/h ne correspond pas à la vitesse d'embrayage de plusieurs bateaux
- La bande tampon actuelle de 30 mètres est suffisante
- La limite de vitesse dans la bande tampon devrait être d'au moins 10 km/h
- Cette limite de vitesse ainsi que l'augmentation de la bande tampon sont incompatibles avec certains sports nautiques (le ski nautique dans la section des îles et les activités de pêche)
- La vitesse maximale devrait être à 8 km/h ou 10 km/h avec une bande de 45 m (distance primordiale).

C. VITESSE MAXIMALE DE 5 KM/H À 60 MÈTRES OU MOINS DES RIVES ENTRE LA PLAGE ET L'ENTRÉE DE LA PETITE RIVIÈRE AU LAC SAINT-JOSEPH

Principaux commentaires recueillis :

- Cette mesure (distance de 60 m) devrait être appliquée seulement près de la plage
- La vitesse d'embrayage et une bande de 45 mètres partout seraient suffisantes
- La vitesse maximale de 5 km/h n'est pas compatible avec plusieurs bateaux
- La bande de 60 m limite les endroits où pratiquer certains sports nautiques
- La vitesse maximale devrait être augmentée à 10 km/h
- Le 30 m actuel est suffisant

Tableau 9-3 : Impacts positifs et négatifs perçus d'une réglementation via l'Annexe 6 (commentaires recueillis dans le sondage)

Impacts positifs perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sécurité • Amélioration de la qualité de vie des riverains et usagers incommodés par les excès de vitesse • Diminution de l'érosion et protection des berges • Diminution du brassage de sédiments et amélioration de la qualité de l'eau • Diminution des vagues • Compromis pour protéger l'environnement sans causer des préjudices aux propriétaires d'embarcations
Impacts négatifs perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Perte de jouissance • Diminution de l'attractivité de la Municipalité et possible perte économique • Mécontentement des usagers de bateaux • Ne règle pas la problématique des bateaux de wakeboard et des vagues • Contraignant pour certaines activités nautiques (ski nautique, activités de traîne, surf sur sillage, <i>barefoot</i>) • Difficilement applicable (comment faire respecter ces nouvelles vitesses maximales et qui surveillera?)

9.2.2 Éléments de la proposition relatifs à l'Annexe 7

D. DÉLIMITATION DE QUATRE ZONES DANS LESQUELLES SERAIENT PERMISES LES ACTIVITÉS DE TRAÎNE

Principaux commentaires recueillis :

- Le lac Sainte-Marie est trop peu profond pour les activités de traîne
- Le ski nautique pourrait avoir lieu partout sur les deux lacs
- Le ski nautique n'a pas d'impact sur les enjeux causés par les vagues
- L'effet de concentration des activités nautiques dans seulement quatre zones pourrait compromettre la sécurité et l'harmonie sur les lacs
- Le ski nautique (activité qui ne nécessite aucune vague) et les autres activités nautiques (activités qui engendrent des vagues) sont incompatibles
- La pratique de sports nautiques peut être bénéfique pour la santé physique et mentale des jeunes, donc il est important de ne pas trop restreindre ces activités
- Les zones prévues dans le dépliant nautique actuel sont satisfaisantes telles quelles
- Permettre toutes les activités sur les deux lacs, mais proposer des heures d'utilisation par activité

Tableau 9-4 : Impacts positifs et négatifs d'une réglementation via l'Annexe 7 (commentaires recueillis dans le sondage)

Impacts positifs perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de l'érosion et protection des berges • Amélioration de la quiétude • Amélioration de la sécurité • Diminution des vagues • Diminution du brassage de sédiments et amélioration de la qualité de l'eau
Impacts négatifs perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Difficilement applicable (comment faire respecter ces nouvelles vitesses maximales et qui surveillera?) • Mécontentement des usagers de bateaux • Diminution de l'attractivité de la Municipalité et possible perte économique • Perte de jouissance • Diminution de la valeur des propriétés (lacs navigables)

9.2.3 Éléments de la proposition relatifs à l'Annexe potentielle (surf sur sillage)

E. DÉLIMITATION DE DEUX ZONES DANS LESQUELLES SERAIENT PERMISES LES ACTIVITÉS DE SURF SUR SILLAGE

Principaux commentaires recueillis :

- Le surf sur sillage devrait être interdit partout sur les deux lacs
- Permettre les autres activités nautiques à l'extérieur des deux zones
- Le surf sur sillage doit se pratiquer aux endroits désignés dans le code d'éthique
- Il serait préférable que le surf sur sillage soit interdit
- Il serait préférable que le surf sur sillage soit interdit sur le lac Sainte-Marie
- Les zones proposées dans le code d'éthique sont satisfaisantes
- L'effet de concentration du surf sur sillage dans deux zones ne serait pas sécuritaire
- Les trois zones proposées dans le code d'éthique sont satisfaisantes
- Cette proposition est injuste pour les résidents vivant près de ces deux zones (augmentation des nuisances pour eux)
- Le RRVUB n'est pas la solution pour résoudre la problématique des vagues. Les solutions alternatives suffisent.
- Cette proposition a déjà été mise en place dans le code d'éthique, il y a deux ans. Cette solution n'a pas été respectée.
- Limiter la zone de surf sur sillage dans le lac Saint-Joseph en face de l'église

Tableau 9-5 : Impacts positifs et négatifs d'une réglementation via l'annexe potentielle (commentaires recueillis dans le sondage)

Impacts positifs perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de l'érosion et protection des berges • Diminution du brassage de sédiments et amélioration de la qualité de l'eau • Diminution des vagues • Amélioration de la sécurité • Protection des quais • Amélioration de la quiétude
Impacts négatifs perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution de l'attractivité de la Municipalité et possible perte économique • Perte de jouissance • Mécontentement des usagers de bateaux • Frustration des concessionnaires de bateaux (diminution possible de ventes) • Certaines personnes ne pourront plus pratiquer le surf sur sillage

Finalement, des personnes ont partagé des commentaires d'ordre plus général sur la proposition de la Municipalité lors des périodes de questions :

- La proposition de la Municipalité ne tient pas compte des accès ouverts (non officiels) pour les mises à l'eau d'embarcations non motorisées, un enjeu plus important aux yeux de certaines personnes
- La qualité de l'eau pour les générations futures doit être la priorité pour la prise de décision
- Les pontons créent aussi des vagues lorsqu'ils passent près des rives, ce qui endommage les quais
- Les propositions de l'Annexe 7 et de l'Annexe 6 ne permettent pas de régler tous les problèmes soulevés par la Municipalité
- La proposition sur la limite de vitesse n'a pas d'impact sur l'environnement ou sur la sécurité
- La proposition pourrait avoir un impact négatif sur l'économie de la Municipalité (fermeture de commerces)
- Le lavage des embarcations n'est pas pris en considération dans la proposition
- Les problèmes s'aggravent d'année en année. La mise en place d'une réglementation est légitime.

10. Évaluation du processus consultatif

10.1 Démarche de consultation

Le processus de consultation a été élaboré par l'Institut des territoires, un organisme à but non lucratif de la région des Laurentides. En s'appuyant sur des notions de risque social et de démocratie citoyenne, les professionnels de l'Institut ont conçu et animé des dizaines de processus participatifs dans le cadre de nombreux projets territoriaux. Les trois professionnels de l'Institut impliqués dans le processus consultatif cumulent 47 années d'expérience en matière de participation publique, ainsi que 19 années d'expérience en matière de gestion intégrée des ressources en eau. Deux d'entre eux sont également des médiateurs accrédités par l'Institut de médiation et d'arbitrage du Québec. Par son impartialité sur les points de vue échangés lors de la démarche de consultation, l'équipe de l'Institut des territoires a soutenu un processus participatif constructif basé sur une communication efficace avec différents groupes d'intervenants.

Certains participants aux consultations ont axé leurs interventions non pas sur la proposition présentée par la Municipalité ou encore sur les solutions alternatives, mais plutôt sur la légitimité et la validité du processus consultatif. Notons que le processus consultatif a été élaboré sur la base du *Guide des administrations locales* de Transports Canada, et que la rédaction des questions du sondage a été basée sur les bonnes pratiques proposées dans le document *Méthodes et pratiques d'enquête* de Statistique Canada, un guide pratique pour la planification, la conception, et la réalisation d'enquêtes. Les participants avaient accès au plan de consultation plus de deux mois avant la tenue des consultations et avaient la possibilité d'effectuer des commentaires. Les commentaires portant sur le processus consultatif ont été pris en compte dans la démarche de consultation.

10.2 Mécanismes de consultation

Tout au long du processus de consultation, différents mécanismes ont été mis en place afin d'assurer que toutes les parties prenantes avaient l'opportunité de partager leurs commentaires et de poser leurs questions. Outre la possibilité d'émettre leurs points de vue via le sondage et la soumission d'un mémoire, les participants aux consultations publiques ont pu se prononcer de vive voix (lors des périodes de questions/commentaires) et par écrit (atelier pour l'évaluation des solutions alternatives, questionnaire sur l'évaluation de la proposition de la Municipalité, papiers disponibles pour questions anonymes ou de dernière minute). La Municipalité s'est également engagée à publier sur son site Web les réponses aux

questions demeurent sans réponses lors des consultations publiques. Ces différentes options de participation au processus consultatif a donc permis de faciliter l'expression des points de vue de la population.

10.3 Déroutement des consultations publiques

Un code de conduite pour participer aux consultations a été publié dans le plan de consultation. Ces règles de participation sont celles que l'on retrouve couramment dans les processus participatifs et le processus de médiation. Un rappel du code de conduite a également été effectué à chacune des consultations publiques. À la suite des séances de consultation, des participants ont indiqué à la Municipalité s'être sentis intimidés par les propos de certains participants et avoir eu le sentiment de ne pas pouvoir s'exprimer librement, en particulier à la consultation du 27 mai 2023. D'autres ont fait part de leur préoccupation concernant la mobilisation accrue de certains regroupements de citoyens aux consultations publiques et pouvant influencer le poids de certains résultats obtenus. Notons que Transports Canada « accepte des restrictions visant l'utilisation des bâtiments en fonction du besoin et du mérite de la proposition, pas seulement en fonction du nombre de personnes qui y sont favorables » (*Guide des administrations locales de Transports Canada*).

11. Conclusion

À la lumière des résultats du processus consultatif, la Municipalité pourra poursuivre ses réflexions quant au meilleur scénario possible pour régler les problèmes identifiés relatifs à l'environnement, à la sécurité publique et à l'intérêt public. Il n'existe pas de solution unique aux problèmes qui fera consensus, et l'avenue choisie pourrait ne pas répondre aux besoins et préoccupations de l'ensemble des parties prenantes. La Municipalité devra ainsi tenter de viser un équilibre durable entre assurer la sécurité des usagers, permettre la pratique d'activités sur les plans d'eau, et assurer la protection du lac.

Les prochaines étapes pourraient inclure, par exemple :

- A. Analyser le rapport de consultation et prendre une décision quant à la poursuite de la demande de restriction en vertu du RRVUB. Le cas échéant, et sur la base des commentaires reçus, la Municipalité pourra décider des éléments à inclure dans cette demande, incluant les éléments de sa proposition préliminaire qui pourraient être retirés ou modifiés.
- B. Si la Municipalité choisit de déposer une demande de restriction concernant l'Annexe potentielle visant le surf sur sillage, qui n'est pas encore en vigueur, clarifier auprès de Transports Canada la faisabilité de déposer une demande cette année.
- C. Prendre une décision sur le choix et l'application de mesures complémentaires, telles que la patrouille, les mesures d'information et de sensibilisation et la gestion des accès. Cette étape devra être cohérente avec la décision prise relative au RRVUB.
- D. Assurer une communication efficace de la suite du processus à l'ensemble des parties prenantes.

ANNEXES



COMMUNIQUÉ DE PRESSE Pour diffusion immédiate

LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD LANCE UNE CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA RÉGLEMENTATION ENTOURANT LA NAVIGATION SUR LES LACS SAINT-JOSEPH ET SAINTE- MARIE AINSI QUE SUR LA PETITE RIVIÈRE RELIANT CES DEUX LACS

Saint-Adolphe-d'Howard – 3 mars 2023 – De plus en plus prisée dans diverses villes et municipalités, la navigation de plaisance a atteint des sommets en popularité depuis quelques années, mais aussi en nombre d'incidents. En réponse à divers enjeux de sécurité, d'environnement et d'intérêt public, la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a entrepris une démarche auprès de Transports Canada dans le but de revoir la réglementation encadrant la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ainsi que sur la Petite Rivière reliant ces deux lacs. La consultation des parties prenantes est exigée par Transports Canada, l'organisation qui administre le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB).

Ainsi, dans le cadre de cette démarche, la Municipalité, accompagnée par l'Institut des territoires, a mis en place un processus de consultation publique qui consiste à recueillir les préoccupations, les besoins, les intérêts et les idées des diverses parties prenantes qui participeront au processus. La Municipalité pourra donc s'appuyer sur le résultat des consultations, ainsi que sur les différentes études disponibles, notamment en matière d'environnement, pour décider de la suite du processus de révision de la réglementation.

OBJECTIF DU PROCESSUS CONSULTATIF

L'objectif du processus consultatif est d'informer le public sur les problèmes connus liés à la navigation sur les lacs Saint-Joseph, Sainte-Marie et sur la Petite rivière (p. ex. la nature des problèmes, les causes potentielles, les personnes touchées, les répercussions sur la sécurité, l'environnement et l'intérêt public), ainsi que sur les solutions déjà mises en place et les résultats obtenus. Les participants auront l'occasion de partager leurs préoccupations, de même que toute information sur d'autres problèmes vécus ou répercussions observées. Le processus de consultation permettra également d'obtenir une rétroaction de la population sur la réglementation actuelle, sur les possibilités de modification réglementaire, ainsi que sur des solutions alternatives à la réglementation.

QUI PEUT PARTICIPER AU PROCESSUS CONSULTATIF?

Les principales parties prenantes à consulter dans le cadre de la demande auprès de Transports Canada sont présentées au Tableau 1. Les parties prenantes sont les personnes, les organisations

(entreprises, organismes, etc.) et les groupes dont les intérêts et besoins pourraient être affectés d'une façon ou d'une autre par la démarche.

Tableau 1 : Description des parties prenantes

Catégorie de parties prenantes	Description
Usager d'une embarcation de plaisance propulsée par un moteur	Usager des lacs Saint-Joseph et/ou Sainte-Marie et/ou de la Petite Rivière qui utilise une embarcation motorisée telle que : bateau à moteur et sport connexe (wakeboard, wakesurf, ski nautique), motomarine, etc.
Usager d'embarcation non propulsée par un moteur	Usager des lacs Saint-Joseph et/ou Sainte-Marie et/ou de la Petite Rivière qui utilise une embarcation non motorisée telle que : kayak, canot, pédalo, voilier, planche à pagaie, etc.
Autre usager	Autre usager de ces plans d'eau (sans embarcation), tel que baigneur, utilisateur de parcs riverains, pêcheur en rive ou sur quai, etc.
Riverain	Personne qui réside et entreprise œuvrant dans un rayon de 300m autour de ces plans d'eau
Résident local (non riverain, non utilisateur)	Résident de Saint-Adolphe-d'Howard
Entreprise locale (et organisme économique)	Entreprise œuvrant à Saint-Adolphe-d'Howard
Autre entreprise	Entreprise œuvrant à l'extérieur de Saint-Adolphe-d'Howard mais pouvant être touchée par la réglementation
Organisme local environnemental	Organisme à vocation environnementale œuvrant à Saint-Adolphe-d'Howard (APELS, CRE Laurentides, Abrinord, RAPPEL, etc.)
Municipalité	Élu et employé municipaux
Instance gouvernementale supralocale	MRC et ministère ayant des responsabilités/intérêts relatifs à la gestion des plans d'eau (Transports Canada, MELCC, MFFP, Tourisme Laurentides, etc.)
Chargé de l'intervention d'urgence, de la sécurité et de l'application de la loi	Organisation qui intervient relativement aux urgences, à la sécurité et à l'application de la loi (Sûreté du Québec, service d'incendie de la Municipalité, premiers répondants, etc.)
Expert	Organisation et individu qui ont réalisé des études ou qui possèdent des connaissances sur les plans d'eau concernés.

UN PROCESSUS DE CONSULTATION EN DEUX ÉTAPES

La consultation publique se déclinera en deux étapes, soit par l'administration d'un sondage dans un premier temps, puis par la réalisation de consultations publiques en personne et en ligne par la suite.

1. SONDRAGE EN LIGNE

Le sondage en ligne est proposé en amont de la consultation, de manière à documenter quels sont les besoins, les préoccupations et les intérêts des parties prenantes, et permettra à la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard de recueillir des idées de mesures alternatives qui permettraient de résoudre les enjeux actuels reliés à la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie de même que sur la Petite Rivière.



Celui-ci a une durée d'environ 20 à 35 minutes. Les gens intéressés à répondre à ce sondage en ligne peuvent le faire dès maintenant en visitant le site Internet de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, ou en cliquant **sur ce lien** : <https://fr.surveymonkey.com/r/SADH>

À noter que le sondage demeurera ouvert jusqu'au 2 avril 2023 à minuit, et que les réponses sont traitées de manière confidentielle.

2. CONSULTATION PUBLIQUE VIRTUELLE OU EN PERSONNE

La Municipalité sollicite toutes les parties prenantes à s'inscrire à l'une des trois consultations publiques qui se tiendront durant le mois de mai 2023 afin d'exprimer leurs opinions, préoccupations et idées. Une combinaison de différentes méthodes sera utilisée de manière à répondre aux objectifs détaillés plus haut, tout en tenant compte des ressources disponibles, des délais souhaités et des nombreuses parties prenantes à impliquer. Toute personne qui souhaite participer à l'une des consultations doit **obligatoirement s'inscrire sur le site de la Municipalité en remplissant le formulaire d'inscription** : <https://forms.gle/ff6gxWGhs2oADNMeA>

Trois consultations sont prévues, soit :

- Une consultation virtuelle en soirée: le jeudi le 25 mai 2023 de 18h30 à 21h30. Pour obtenir le lien de connexion, nous invitons toute personne intéressée à remplir notre **formulaire d'inscription. Un lien de connexion vous sera envoyé par courriel au début mai.**
- Une consultation en présentiel en journée: le samedi 27 mai 2023 de 8h30 à 11h30 au Mont Avalanche, situé au 1657, chemin de l'Avalanche, Saint-Adolphe-d'Howard
- Une consultation en présentiel en soirée: le mardi le 30 mai de 18h30 à 21h30 au Mont Avalanche, situé au 1657, chemin de l'Avalanche, Saint-Adolphe-d'Howard

Durant la consultation, des consignes seront données aux participants afin d'assurer le bon déroulement du processus. Ces règles de participation sont celles que l'on retrouve couramment dans les processus participatifs et le processus de médiation.

LIENS UTILES

Pour en savoir davantage sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie et la Petite Rivière, le contexte du processus de consultation, les problèmes, causes et solutions, l'échéancier du processus consultatif et/ou pour accéder au sondage et au formulaire d'inscription aux consultations publiques, nous vous invitons à visiter la page Internet suivante:

<https://www.stadolphedhoward.qc.ca/108/rrvub-2023>



À PROPOS DE LA VILLE DE SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD

Perché à 370 mètres au-dessus du niveau de la mer et lauréat de plusieurs prix nationaux en tourisme et environnement, notre pittoresque village est situé au bord du Lac Saint-Joseph, le plus grand des 85 lacs de la municipalité.

La municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard offre aux citoyens des activités de loisirs : physiques, sportives, culturelles, artistiques et intellectuelles, ainsi que la mise en place d'infrastructures et de nombreux équipements récréatifs afin de développer le bien-être collectif de la communauté.

La municipalité est également l'endroit idéal pour les activités de plein air. Venez découvrir la qualité de nos services et la diversité de nos aménagements.

Avec ses parcs riverains, ses plages, son réseau de sentiers quatre saisons, Saint-Adolphe-d'Howard vous séduira.

Information et source :
Stéphane LaBarre, directeur général
819-327-2044 poste 230
info@stah.ca



Saint-Adolphe-d'Howard

Naturellement accueillante

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA NAVIGATION

Lac Saint-Joseph - Lac Sainte-Marie - Petite rivière

25 mai	18h30 à 21h30	En ligne
27 mai	8h30 à 11h30	Mont Avalanche
30 mai	18h30 à 21h30	Mont Avalanche

Mont Avalanche : 1657 chemin de l'Avalanche, Saint-Adolphe-d'Howard

INSCRIPTION OBLIGATOIRE



Pour toute information supplémentaire:
Consultez notre site internet sous l'onglet Consultations publiques

www.stadolpheedhoward.qc.ca

Annexe 3. Lettre disponible à l'Hôtel de ville et envoyée aux résidents permanents



Saint-Adolphe-d'Howard
Naturellement accueillante

Consultation publique

Règlementation de la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ainsi que sur la Petite Rivière

En réponse à divers enjeux de sécurité, d'environnement et d'intérêt public, la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a entrepris une démarche auprès de Transports Canada dans le but de revoir la réglementation encadrant la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ainsi que sur la Petite Rivière reliant ces deux lacs. La consultation des intervenants est exigée par Transports Canada, l'organisation qui administre le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB).

Ainsi, dans le cadre de cette démarche, la Municipalité, accompagnée par l'Institut des territoires, a mis en place un processus de consultation publique qui consiste à recueillir les préoccupations, les besoins, les intérêts et les idées des diverses parties prenantes qui participeront au processus. La Municipalité pourra donc s'appuyer sur le résultat des consultations, ainsi que sur les différentes études disponibles, notamment en matière d'environnement, pour décider de la suite du processus de révision de la réglementation.

L'objectif du processus consultatif : informer le public sur les problèmes connus liés à la navigation sur ces plans d'eau (p. ex. la nature des problèmes, les causes potentielles, les personnes touchées, les répercussions sur la sécurité, l'environnement et l'intérêt public), ainsi que sur les solutions déjà mises en place et les résultats obtenus. Les participants auront l'occasion de partager leurs préoccupations, de même que toute information sur d'autres problèmes vécus ou répercussions observées. Le processus de consultation permettra également d'obtenir une rétroaction de la population sur la réglementation actuelle, sur les possibilités de modification réglementaire, ainsi que sur des solutions alternatives à la réglementation.

COMMENT PARTICIPER

ÉTAPE 1 - SONDAGE EN LIGNE

Celui-ci a une durée d'environ 20 à 35 minutes. Les gens intéressés à répondre à ce sondage en ligne peuvent le faire dès maintenant en visitant le site Internet de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard. LIEN POUR LE SONDAGE : <https://fr.surveymonkey.com/r/SADH>

À noter que le sondage demeurera ouvert jusqu'au 2 avril 2023 à minuit, et que les réponses sont traitées de manière confidentielle.

ÉTAPE 2 – TROIS CONSULTATIONS SONT PRÉVUES : (inscription obligatoire sur le site internet de la Municipalité)

- Une consultation virtuelle en soirée: le jeudi le 25 mai 2023 de 18h30 à 21h30.
- Une consultation en présentiel en journée: le samedi 27 mai 2023 de 8h30 à 11h30 au Mont Avalanche, situé au 1657, chemin de l'Avalanche, Saint-Adolphe-d'Howard
- Une consultation en présentiel en soirée: le mardi le 30 mai de 18h30 à 21h30 au Mont Avalanche, situé au 1657, chemin de l'Avalanche, Saint-Adolphe-d'Howard

POUR TOUTE INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE ET/OU INSCRIPTION À LA CONSULTATION :

<https://www.stadolphedhoward.qc.ca/108/rrvub-2023>

Annexe 4. Texte de l'annonce radiophonique diffusée à la radio CIME-FM

« Vous avez à cœur la navigation sur les Lacs Saint-Joseph, Sainte-Marie et sur la Petite rivière qui les relie. La municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard vous invite à vous exprimer lors d'une de ses trois consultations publiques. Donner votre avis le 25 mai 18h30 format virtuel ou encore en personne au Mont Avalanche le 27 mai 8h30 et le 30 mai 18h30.

Pour plus d'informations ou pour vous inscrire, visitez le stadolphedhoward.qc.ca et cliquez sur l'onglet Consultation publique. »

LIMITATIONS

Dans le cadre du présent mandat, l'Institut des territoires (IdT) s'engage envers son client à une obligation de moyens. Les conclusions et avis professionnels de la présente étude ne doivent pas être considérés comme des avis légaux.

DROITS ET DEVOIRS DE L'INSTITUT DES TERRITOIRES

Agir pour le client de façon professionnelle et apporter dans l'exécution des services que lui a confiée le client, le soin, la compétence, l'attention, l'habileté et la diligence qui prévalent habituellement dans l'exécution de services relatifs à des projets similaires au présent projet.

Garder confidentielle toute donnée et information transmise par le client et identifiée comme telle. Cette obligation de confidentialité ne peut s'appliquer aux données et informations du domaine public. L'IdT pourra utiliser et donner une description générale du mandat dans le but d'informer d'autres clients ou clients potentiels sur l'expérience et les qualifications de l'IdT.

RÈGLES DE L'ART

Les services fournis par l'IdT ont été réalisés selon le niveau de précaution et d'expertise généralement exercé par les autres membres de la profession soumis aux conditions similaires de limites dans le temps et de contraintes financières, physiques ou autres applicables au mandat.

INFORMATIONS

L'IdT doit être en mesure de se fier aux rapports, données, études, plans, devis, documents et autres informations fournis dans le cadre de la réalisation du mandat. L'IdT n'assume aucune responsabilité quant à leur précision ou leur état complet.

L'IdT ne sera pas responsable des interprétations ou recommandations produites par un tiers et basées, en tout ou en partie, sur les données, les interprétations et les recommandations et informations produites par l'IdT dans le cadre du mandat.

DONNÉES

Les statistiques présentées sont titrées des réponses au sondage et au questionnaire post-consultation. Il s'agit d'échantillon non probabiliste.

TEMPORALITÉ

Les données de l'étude ont été recueillies selon une méthode d'échantillonnage reconnue à l'époque des processus consultatifs. Il est probable que cette méthode évolue dans le temps.

Les constatations présentées dans le rapport sont strictement limitées à la période de leurs évaluations. Les conclusions sont basées sur les informations et documents disponibles, de même que des observations faites lors du ou des processus consultatifs.

UTILISATION DE L'ANALYSE

Les informations et les interprétations présentées dans le rapport ne se rapportent qu'au mandat spécifique octroyé par le client à l'Institut des territoires.

Les réponses données par des participants à des processus consultatifs ou participatifs n'engagent pas l'Institut des territoires et ne constituent pas l'opinion de l'IdT. L'IdT ne peut être tenu responsable des opinions émises par des participants, ou encore d'informations qui seraient divulguées par des participants lors des processus consultatifs.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Tous les plans, devis, schémas et autres documents à préparer/préparés par l'IdT aux fins du mandat sont la propriété de l'IdT. Toutefois, une copie desdits plans, devis, schémas, dessins, avis, rapports et autres documents sera remise au client à sa demande, et pour fins documentaires seulement; le client ne pourra les utiliser ou en permettre l'utilisation, en tout ou en partie, pour un autre projet ou pour l'addition d'autres travaux au projet, sans avoir préalablement obtenu le consentement écrit de l'IdT et moyennant rémunération de ce dernier selon les tarifs en vigueur au moment de la réutilisation desdits plans, devis, schémas, dessins, rapports et autres documents.

ASSURANCES

L'IdT s'engage à maintenir en vigueur pendant la durée du mandat une assurance de responsabilité civile, une assurance de responsabilité professionnelle et déclare être un employeur en règle avec les exigences de la Commission des Normes, de l'Équité et de la santé et de la sécurité au travail (C.N.E.S.S.T.) du Québec, afin d'être adéquatement protégée face à des réclamations pouvant survenir à la suite des services requis par ce contrat.

MODALITÉS JURIDIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

Le contrat est régi et interprété selon les lois du Québec.

Les parties conviennent/ont convenu d'élire domicile dans le district judiciaire de Terrebonne.

L'IdT ne peut garantir l'obtention des autorisations et des permis souhaités et ne peut être tenu responsable des délais causés par des situations hors de son contrôle.

Toute opinion concernant la conformité aux lois et règlements émise dans le rapport sera/est exprimée à titre indicatif ; elle ne sera pas et ne devra pas, en aucun temps, être considérée comme un avis juridique.