

# Lac Saint-Joseph

Saint-Adolphe-d'Howard  
MRC des Pays-d'en-Haut

Fosse ● 32,1 m

45,97413° -74,33832°  
45° 58' 26,9" N 74° 20' 17,9" W

## Légende

	Chemin		Forêt
	Isobathe 3 m		Lac, rivière
	Contour altimétrique		Milieu humide
	Ruisseau permanent		Milieu ouvert
	Ruisseau intermittent		
	Bâtiment		

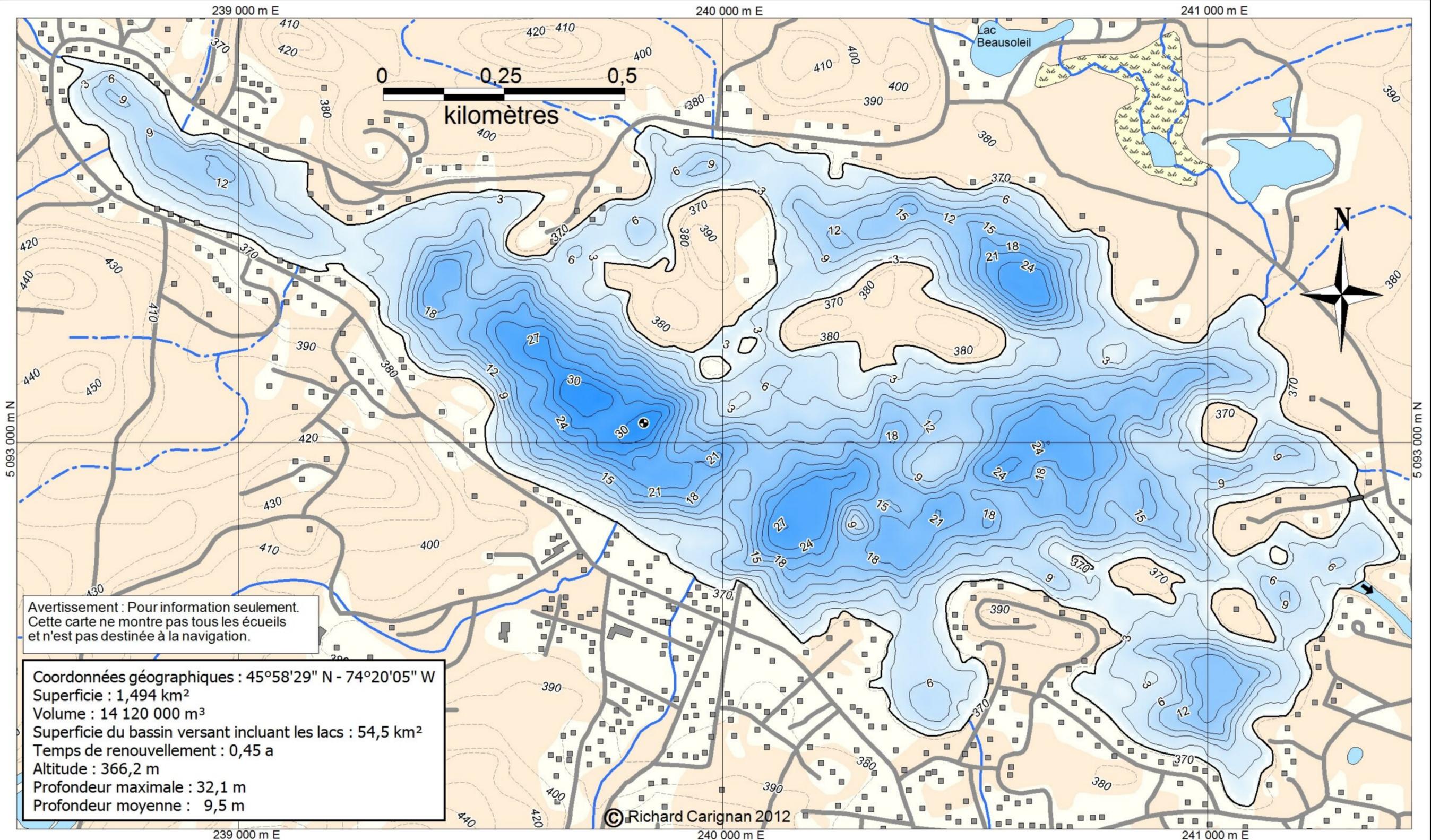
Université   
de Montréal

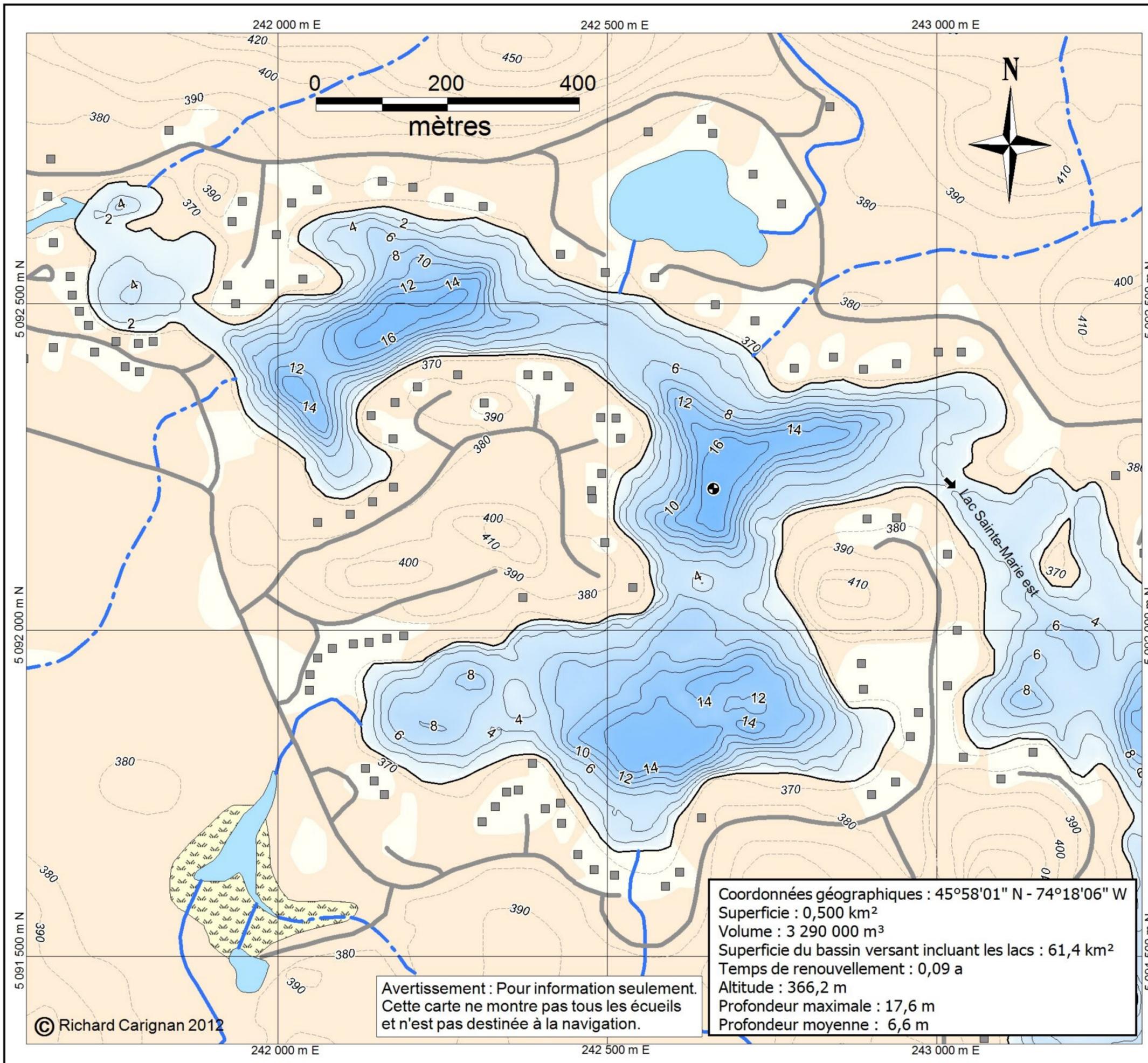


MRN, BDTQ (2009) 1:20 000  
Bassin versant : MDDEFP 2010  
Levés bathymétriques et GPS : 7 juin 2012  
Catherine Lavallée-Chouinard et Philippe Laurin  
Correction différentielle OmniStar HP  
Projection MTM fuseau 8, NAD83  
Référence altimétrique CGVD28

Laboratoire de Richard Carignan  
Station de biologie des Laurentides,  
Université de Montréal - septembre 2012

Produite en collaboration avec le Conseil  
régional de l'environnement des Laurentides





# Lac Sainte-Marie (secteur ouest) (Lac Morgan)

Saint-Adolphe-d'Howard  
MRC des Pays-d'en-Haut

## Légende

- Chemin
- Isobathe 2 m
- Contour altimétrique
- Ruisseau permanent
- Ruisseau intermittent
- Bâtiment
- Forêt
- Lac, rivière
- Milieu humide
- Milieu ouvert

**Fosse 17,6 m**  
 45,96695° -74,30177°  
 45° 58' 01,0" N 74° 18' 6,4" W

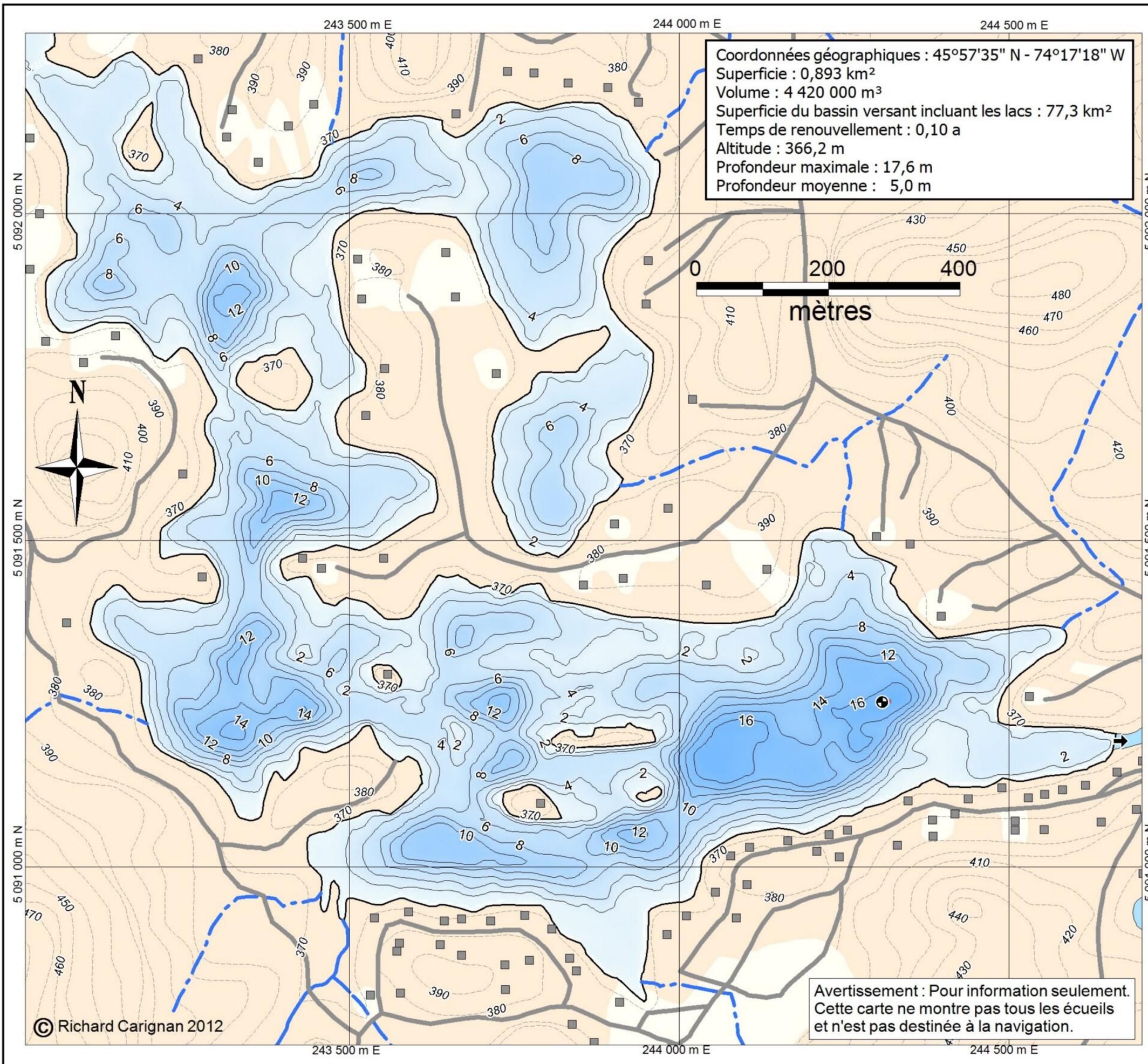


MRN, BDTQ (2009) 1:20 000  
 Bassin versant : MDDEFP 2010  
 Levés bathymétriques et GPS : 5 et 6 juin 2012  
 Philippe Laurin et Catherine Lavallée-Chouinard  
 Correction différentielle OmniStar HP  
 Projection MTM fuseau 8, NAD83  
 Référence altimétrique CGVD28  
 Laboratoire de Richard Carignan  
 Station de biologie des Laurentides,  
 Université de Montréal - septembre 2012  
 Produite en collaboration avec le Conseil  
 régional de l'environnement des Laurentides

Coordonnées géographiques : 45°58'01" N - 74°18'06" W  
 Superficie : 0,500 km<sup>2</sup>  
 Volume : 3 290 000 m<sup>3</sup>  
 Superficie du bassin versant incluant les lacs : 61,4 km<sup>2</sup>  
 Temps de renouvellement : 0,09 a  
 Altitude : 366,2 m  
 Profondeur maximale : 17,6 m  
 Profondeur moyenne : 6,6 m

Avertissement : Pour information seulement.  
 Cette carte ne montre pas tous les écueils  
 et n'est pas destinée à la navigation.

© Richard Carignan 2012



# Lac Sainte-Marie (secteur est)

## Saint-Adolphe-d'Howard MRC des Pays-d'en-Haut

### Légende

- Chemin
- Isobathe 2 m
- Contour altimétrique
- Ruisseau permanent
- Ruisseau intermittent
- Bâtiment
- Forêt
- Lac, rivière
- Milieu humide
- Milieu ouvert

**Fosse 17,6 m**  
 45,95843° -74,28042°  
 45° 57' 30,3" N 74° 16' 49,5" W



MRN, BDTQ (2009) 1:20 000  
 Bassin versant : MDDEFP 2010  
 Levés bathymétriques et GPS : 5 et 6 juin 2012  
 Philippe Laurin et Catherine Lavallée-Chouinard  
 Correction différentielle OmniStar HP  
 Projection MTM fuseau 8, NAD83  
 Référence altimétrique CGVD28

Laboratoire de Richard Carignan  
 Station de biologie des Laurentides,  
 Université de Montréal - septembre 2012  
 Produite en collaboration avec le Conseil  
 régional de l'environnement des Laurentides

**Avertissement : Pour information seulement.  
 Cette carte ne montre pas tous les écueils  
 et n'est pas destinée à la navigation.**



# 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 ou explorées.....	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](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](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/rvvub-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"> <li>• Détenteurs de vignettes (liste de 2022)</li> <li>• Sûreté du Québec</li> <li>• Service secondaire d'appels d'urgence (SSAU)</li> <li>• Centre de communication Santé Laurentides-Lanaudière</li> <li>• Coalition navigation</li> <li>• Société de sauvetage du Québec</li> <li>• Concessionnaires d'embarcations</li> </ul>
Publications sur la <a href="#">page Facebook de la Municipalité</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 1 publication sur Facebook concernant les consultations publiques (16 mai 2023)</li> </ul>
Communiqué de presse (Annexe 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffusé le 3 mars 2023</li> </ul>
Affichage public (Annexe 2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une affiche en face de la Caserne 1 (route 329) de grandeur 1,2 x 1,56 mètre</li> </ul>
Lettre papier (Annexe 3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lettre explicative remise aux citoyens visitant l'Hôtel de Ville</li> <li>• Envoi postal à tous les résidents permanents</li> </ul>
Articles dans le journal Accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Article du 10 mars 2023</a></li> <li>• <a href="#">Article du 24 mai 2023</a></li> </ul>
Annonce radiophonique (Annexe 4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annonce à la radio CIME-FM concernant les 3 consultations publiques (diffusion en mai 2023)</li> </ul>

## 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

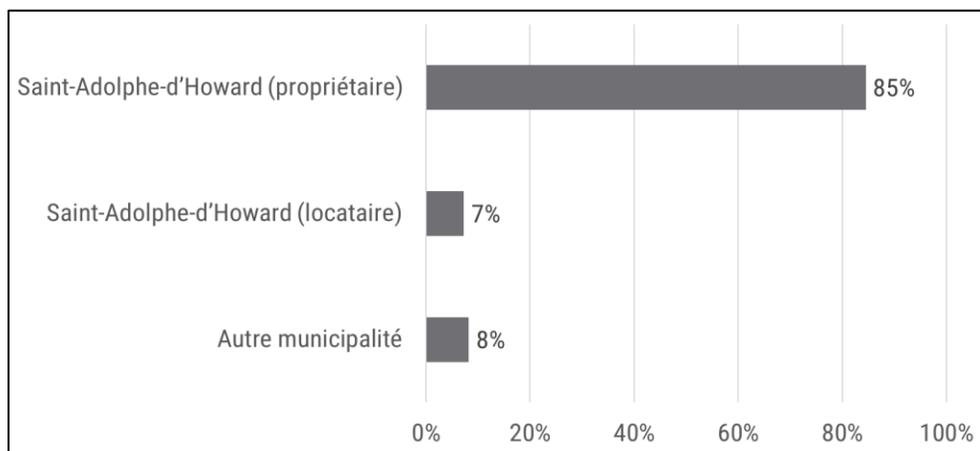


Figure 2 : Lieu de résidence des répondants (n=659)

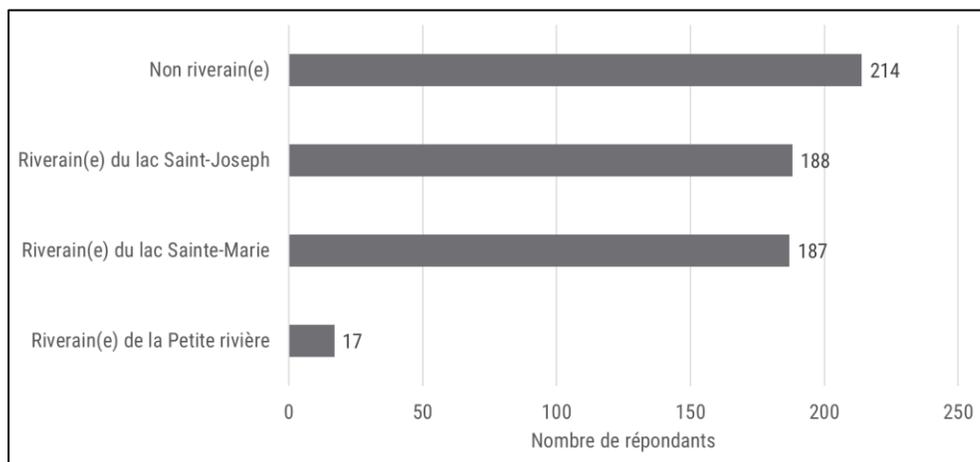


Figure 3 : Répartition des résidents (n=606)

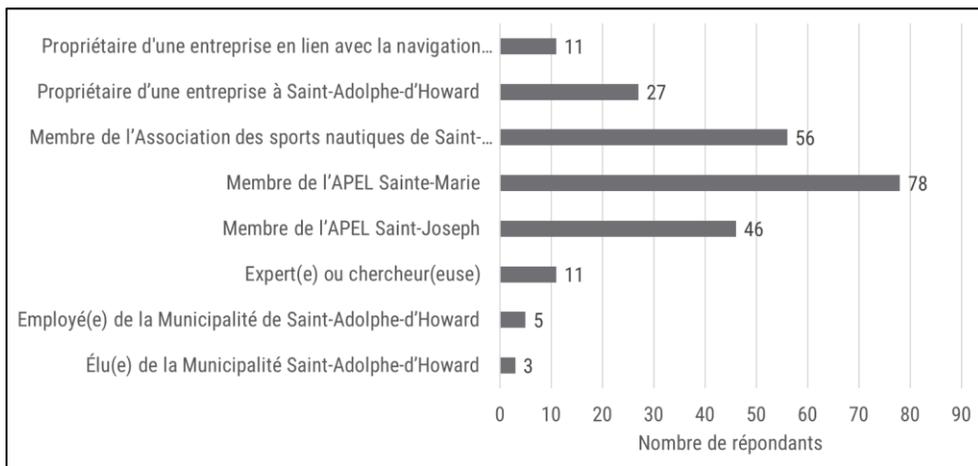


Figure 4 : Autres catégories de répondants (plusieurs réponses possibles) (n=293)

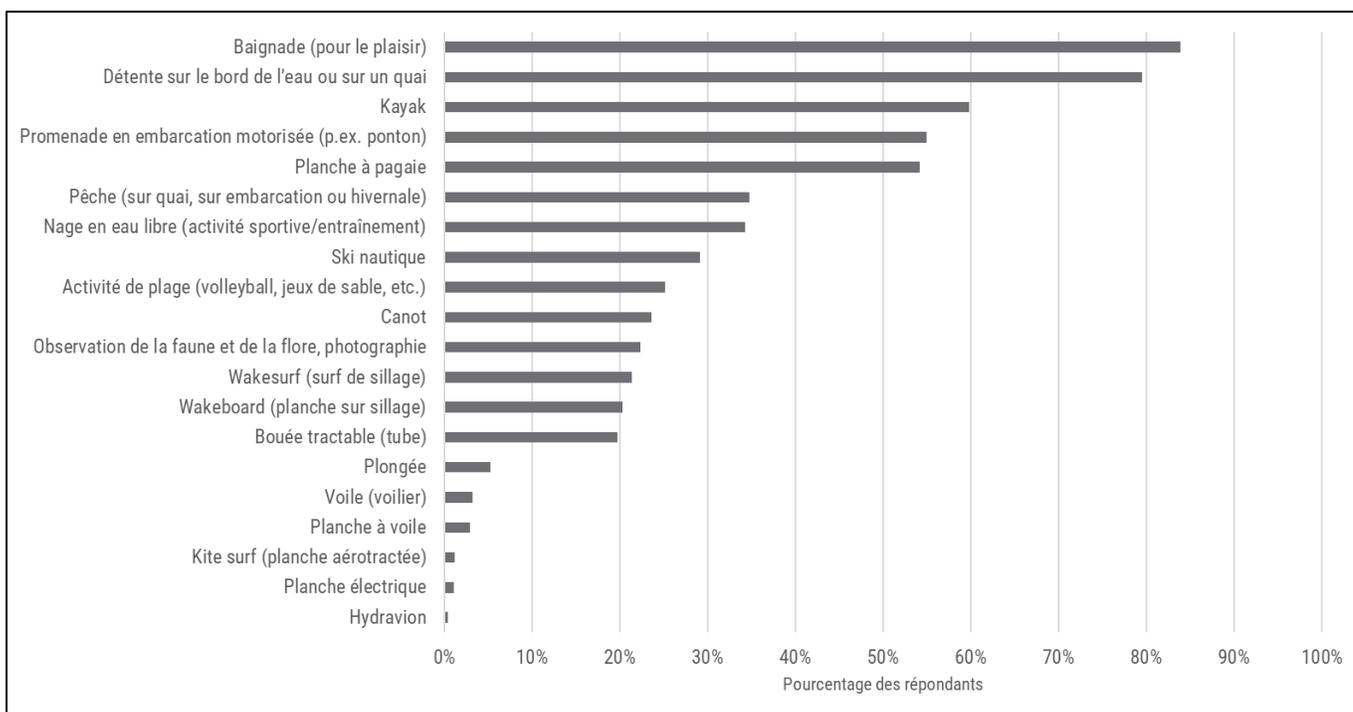


Figure 5 : Activités pratiques sur les plans d'eau visés (plusieurs réponses possibles) (n=644)

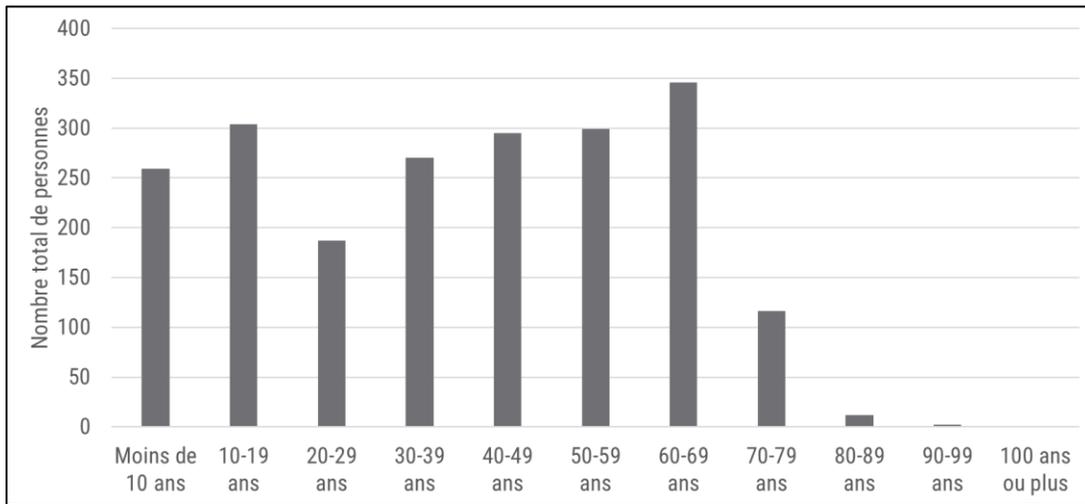


Figure 6 : Composition des ménages des répondants (n=660)

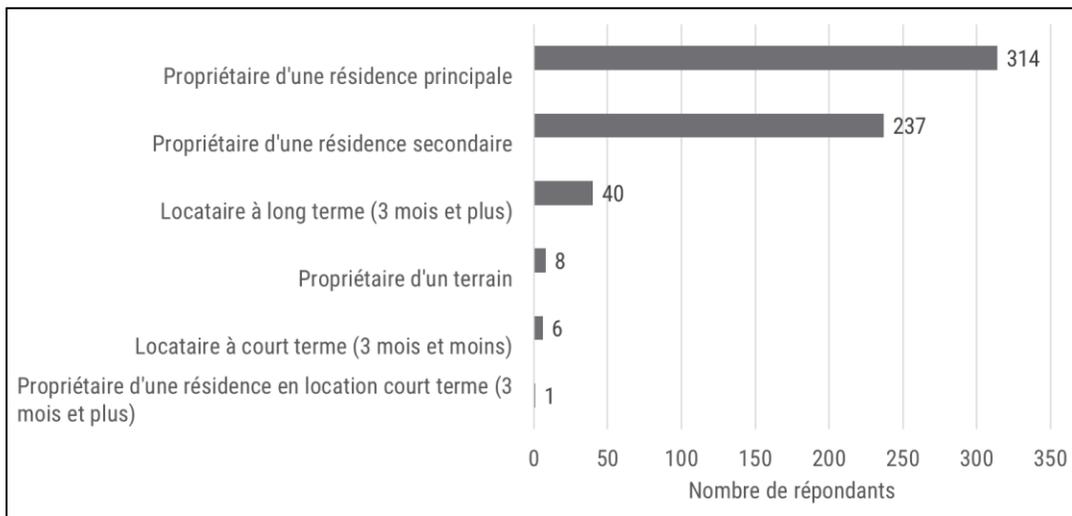


Figure 7 : Répartition des résidents de Saint-Adolphe (n=606)

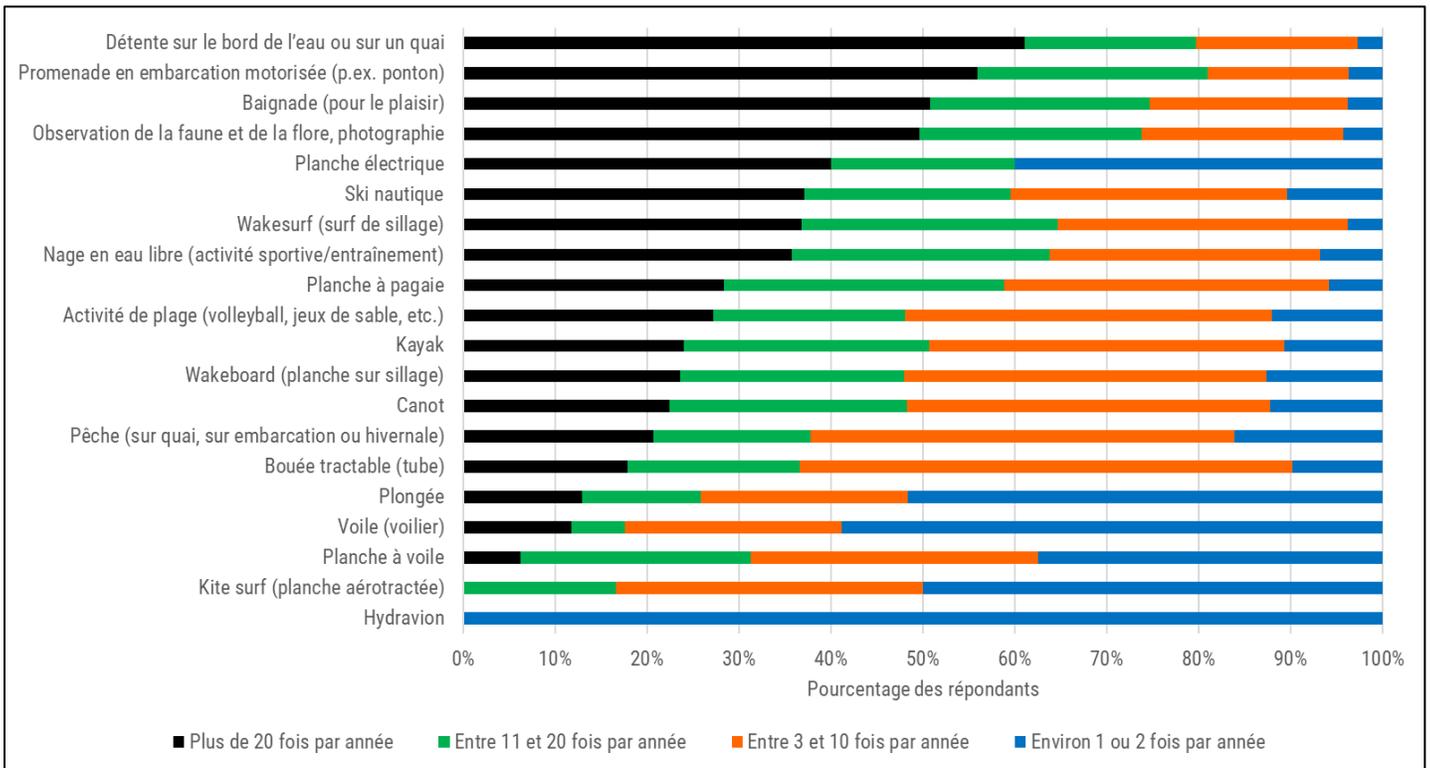


Figure 8 : Fréquence des activités pratiquées (n=644)

## 6.2 Problèmes relatifs à la navigation, causes et répercussions

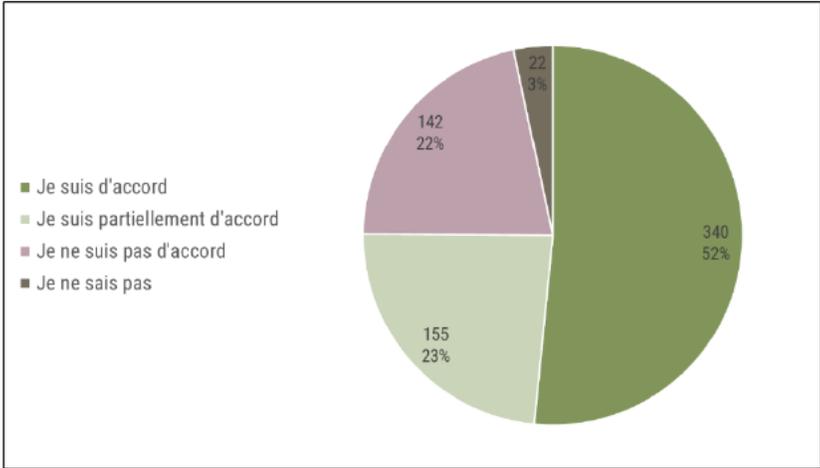
Les problèmes relatifs à la navigation qui étaient présentés dans le plan de consultation et dans le sondage sont ceux que la Municipalité a documentés au cours des dernières années. Pour ce faire, elle s'est appuyée sur les comptes rendus des rencontres de différents comités et tables, sur les informations 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"> <li>• Passage de bateaux générant des vagues</li> <li>• Morphologie des lacs (étroits et peu profonds)</li> <li>• Berges des îles non protégées</li> <li>• Navigation à proximité des berges</li> <li>• Concentration d'embarcations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dégradation de la qualité de l'eau</li> <li>• Enrichissement de l'eau en phosphore pouvant contribuer à la prolifération de plantes aquatiques et d'algues</li> <li>• Diminution de la transparence de l'eau</li> <li>• Dommages aux aires de fraie</li> <li>• Diminution de la valeur des propriétés</li> <li>• Dégradation et instabilité des berges, des terrains riverains, incluant les îles, dues à l'érosion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riverains</li> <li>• Baigneurs et autres usagers</li> </ul>

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)

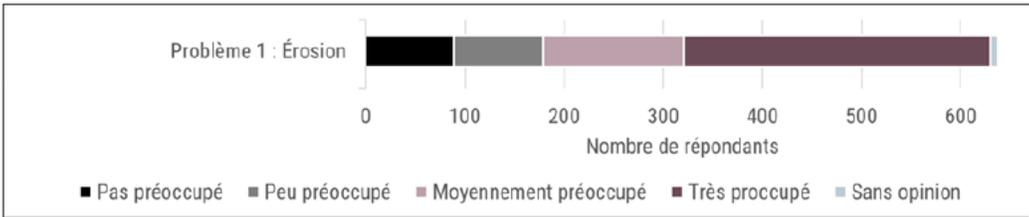
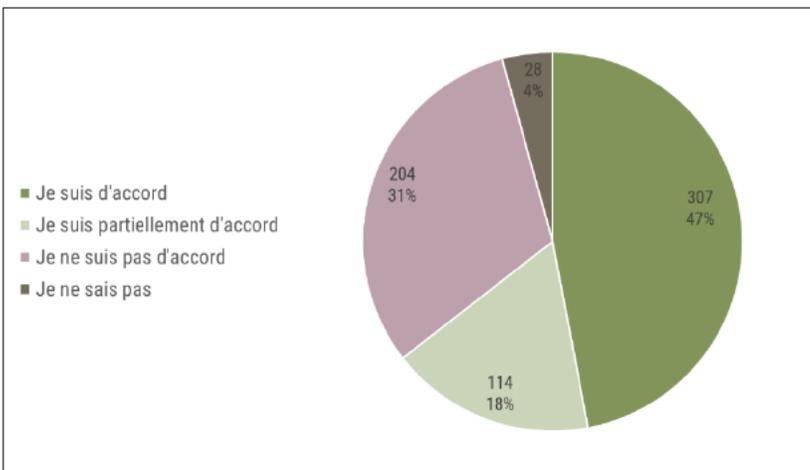


Figure 10 : Niveau de préoccupation envers le problème 1

## PROBLÈME 2 : DOMMAGE MATÉRIEL AUX QUAIS, AUX POMPES ET AUX EMBARICATIONS AMARRÉES AUX QUAIS

Tableau 6-2 : Analyse du problème 2

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



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)

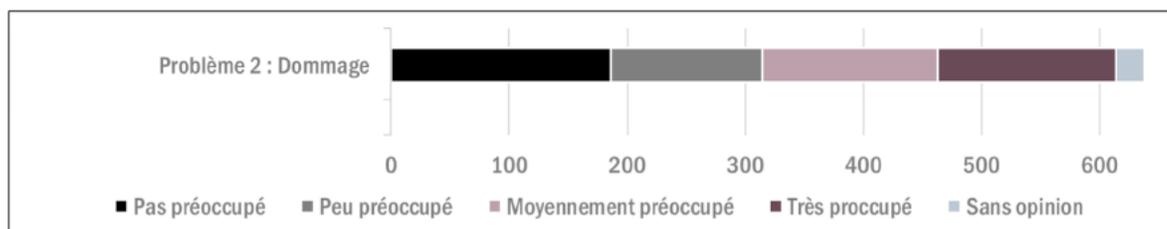
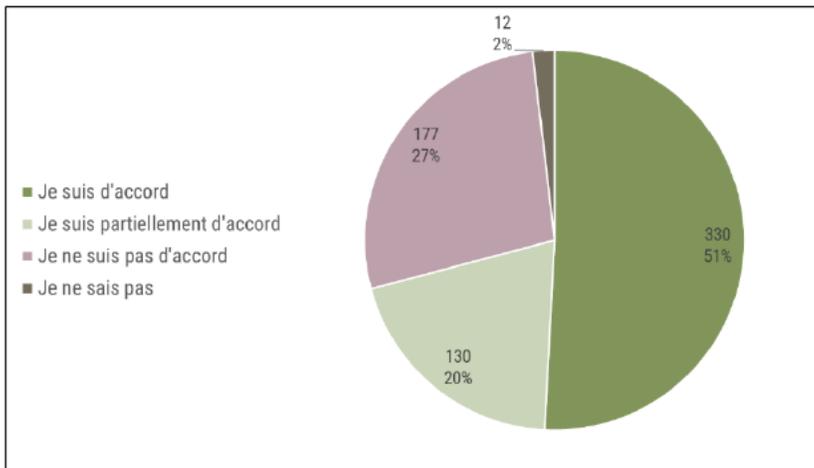


Figure 12. Niveau de préoccupation envers le problème 2

### PROBLÈME 3 : SÉCURITÉ DES USAGERS

Tableau 6-3 : Analyse du problème 3

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



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)

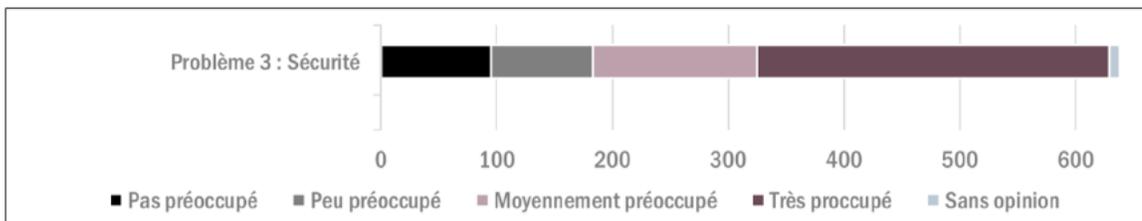
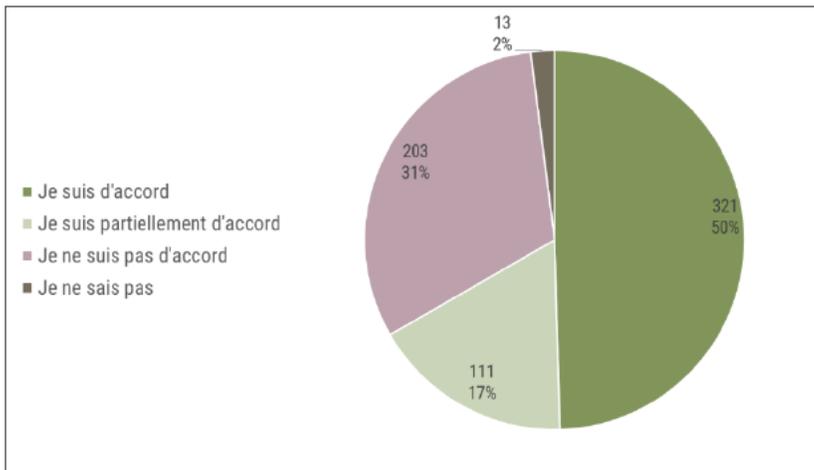


Figure 14 : Niveau de préoccupation envers le problème 3

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



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)

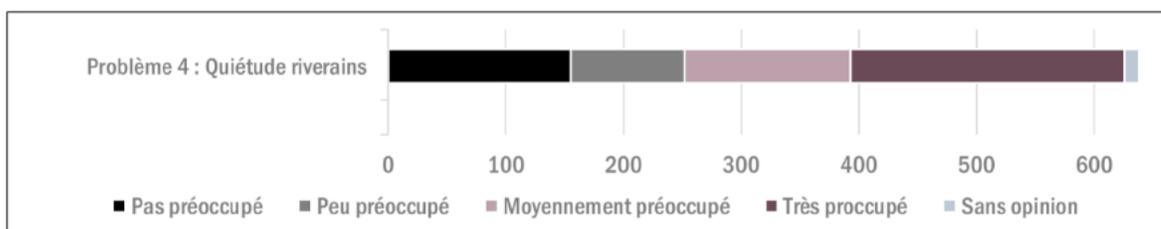


Figure 16 : Niveau de préoccupation envers le problème 4

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

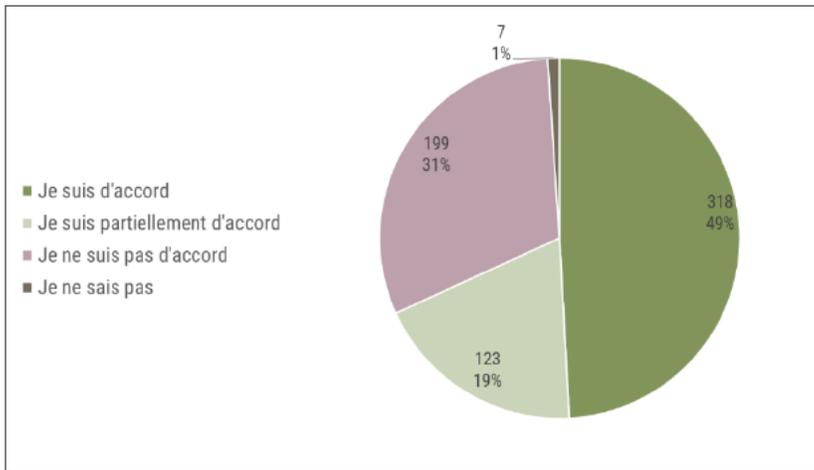


Figure 17 : Répartition des répondants selon leur niveau d'accord avec l'analyse du problème 5 (n=647)

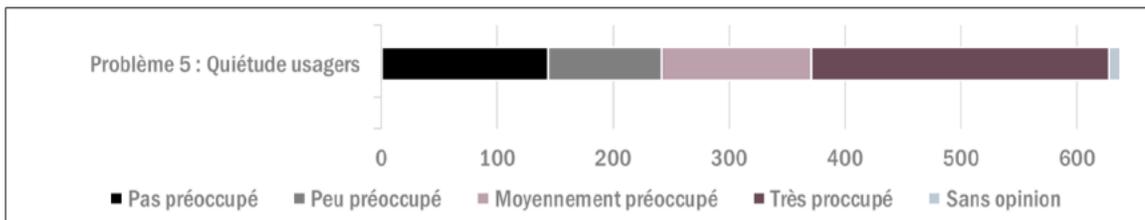
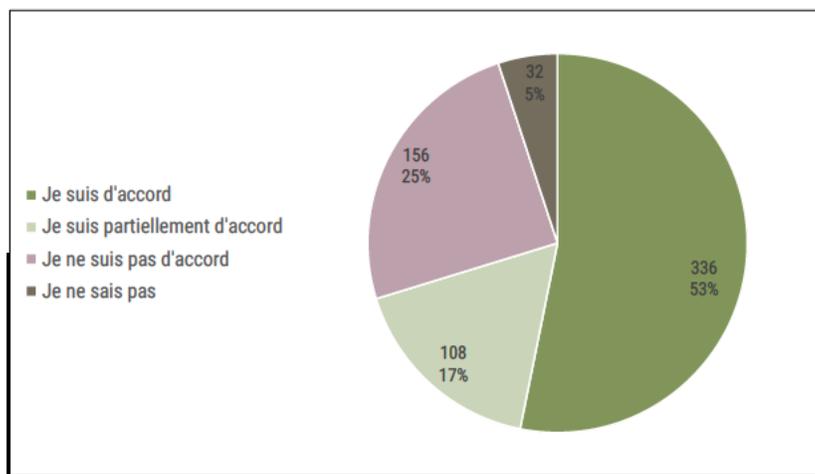


Figure 18 : Niveau de préoccupation envers le problème 5

## PROBLÈME 6 : PERTURBATION DES ÉCOSYSTÈMES

Tableau 6-6 : Analyse du problème 6

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



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)

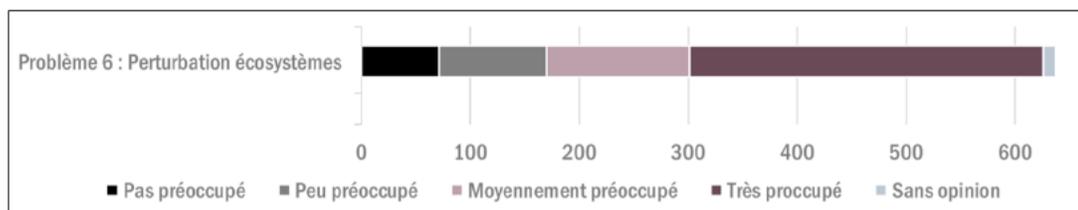


Figure 20 : Niveau de préoccupation envers le problème 6

## 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.

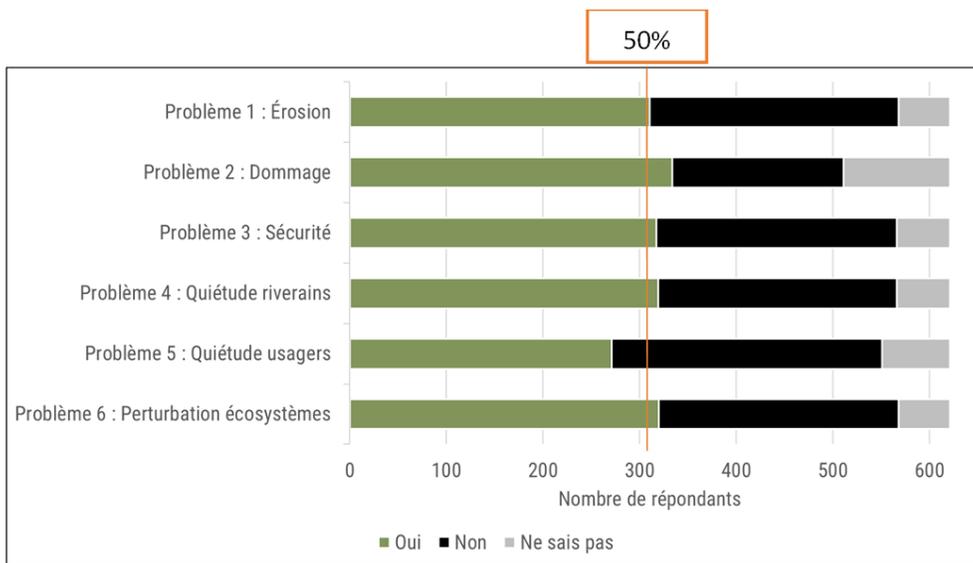


Figure 21 : Réponse à la question « Ces solutions sont-elles efficaces face aux problèmes ? »

## 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.

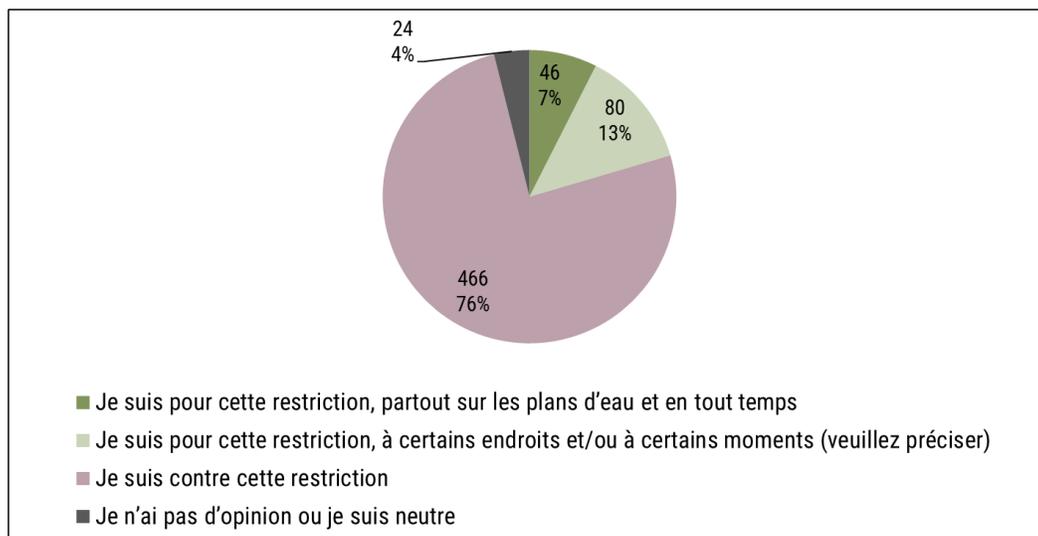


Figure 22 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 1 du RRVUB

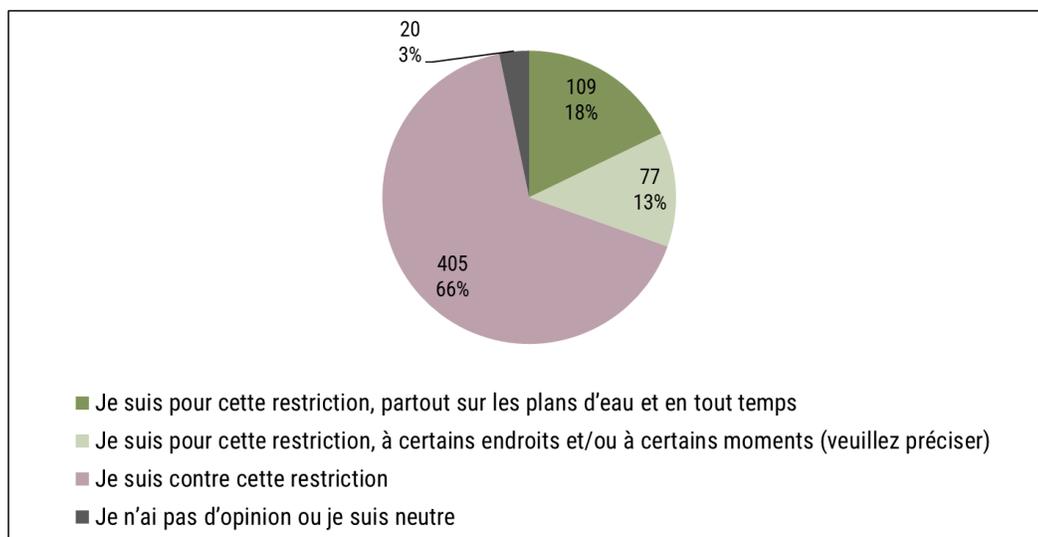


Figure 23 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 2 du RRVUB

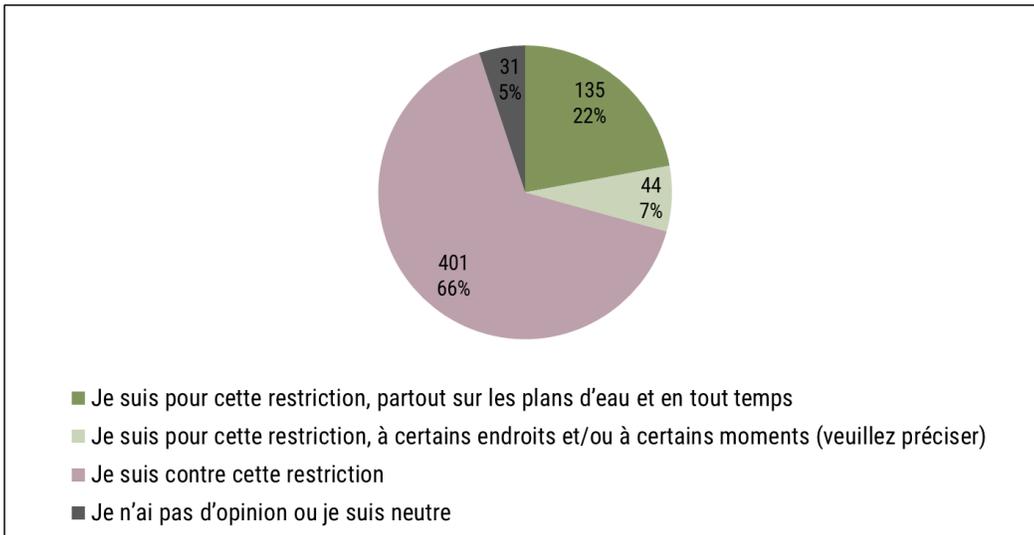


Figure 24 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 3 ou de l'annexe 4 du RRVUB

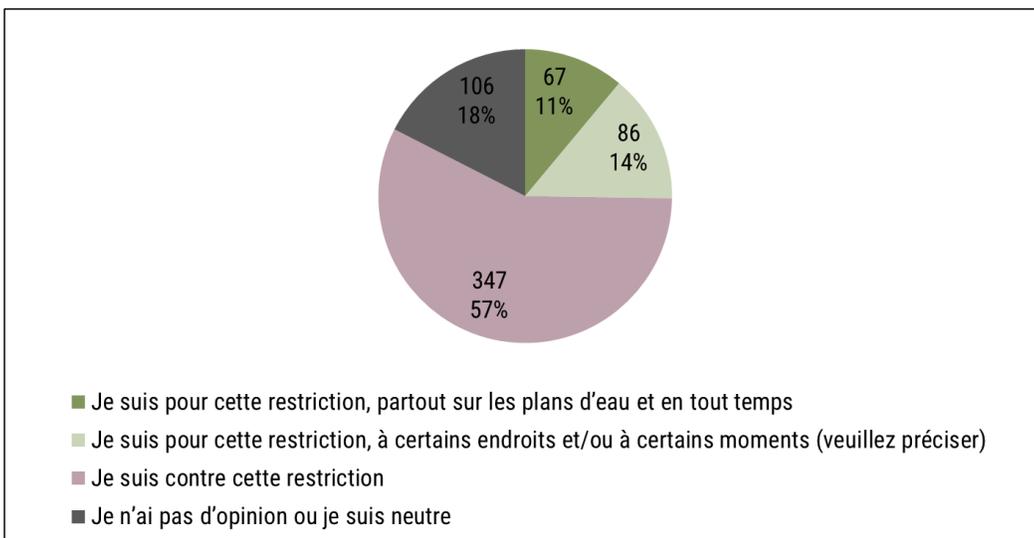


Figure 25 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 8 du RRVUB

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).

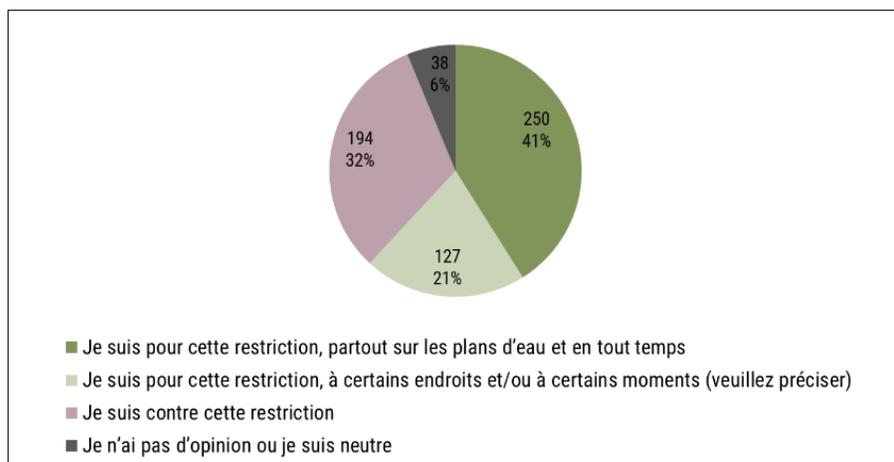


Figure 26 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 6 du RRVUB

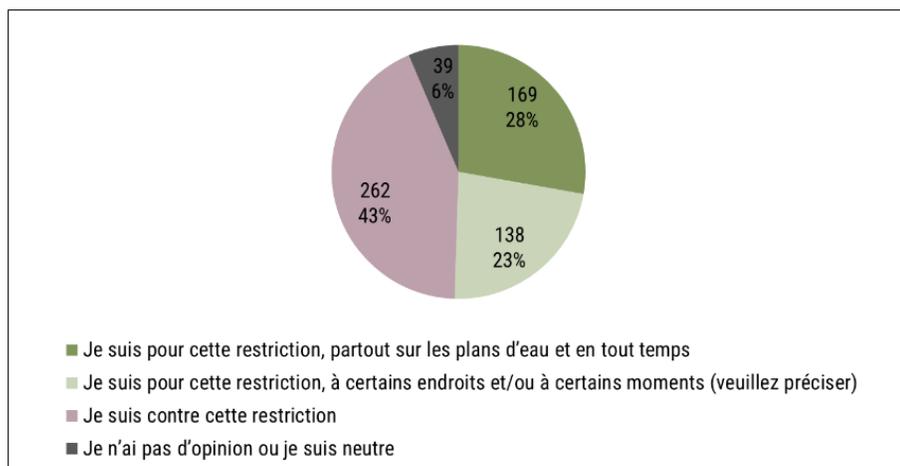


Figure 27 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe 7 du RRVUB

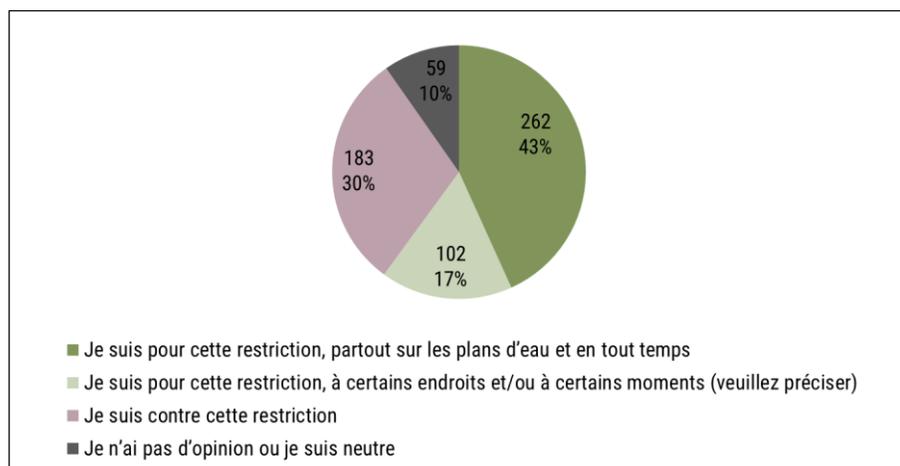


Figure 28 : Niveau d'accord avec l'idée de réglementer par le biais de l'annexe potentielle (surf sur sillage) du RRVUB

## 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"> <li>• Patrouille plus fréquente</li> <li>• Patrouille donnant davantage de constats d'infraction relativement à la réglementation actuelle</li> <li>• Patrouille davantage équipée (radar, sonomètre)</li> <li>• Avoir 2 patrouilles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Davantage de sensibilisation</li> <li>• Partager davantage d'informations sur l'état de santé des lacs afin de sensibiliser et prendre conscience de la situation</li> <li>• Document de sensibilisation par type d'embarcation et pour les non usagers d'embarcations : préciser les restrictions, les attentes, etc.</li> <li>• Porte-parole pour passer les messages de sensibilisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation des coûts des vignettes pour les non-résidents (ou selon le nombre d'embarcations par personne)</li> <li>• Limiter le nombre de vignettes émises (p. ex. limiter le nombre de vignettes quotidiennes, limiter à 2 embarcations par résidence)</li> <li>• Suspension de vignettes après un certain nombre d'infractions</li> <li>• Coûts pour accès aux plages publiques (non-résidents)</li> <li>• Formation obligatoire (pour la vignette)</li> </ul>
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"> <li>• Ajouter des bouées</li> <li>• Obliger l'utilisation de bouées de sécurité pour les nageurs qui s'aventurent loin</li> <li>• Obliger un observateur dans le bateau lors d'activités de traîne ou de surf</li> <li>• Identifier un couloir sécuritaire pour embarcations non motorisées</li> </ul>	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**

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

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"><li>• La sensibilisation a été essayée durant 15 ans, et ce, sans succès (<i>traduction libre de l'anglais</i>)</li><li>• Les règlements sont efficaces seulement lorsqu'ils sont mis en place (<i>traduction libre de l'anglais</i>)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li></ul>

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"><li>• 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.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>

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
<a href="#">Annexe 6</a>	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.	Limite de vitesse à 5 km/h sur la Petite rivière.  Limite de vitesse à 55 km/h partout sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, sauf : A. À 45 mètres ou moins des rives (la vitesse y étant limitée à 5 km/h) 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)	Diminution générale de la limite de vitesse pour des raisons de <b>sécurité</b> et de <b>cohabitation des usages</b> . 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.  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 <b>sécurité</b> et de <b>cohabitation des usages</b> 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.

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
<a href="#">Annexe 7</a>	<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 <b>code d'éthique</b> 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 <b>conflits d'usages</b>. 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>
<a href="#">Annexe potentielle</a>	<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 <b>code d'éthique</b> et en respectant une distance minimale de 100 mètres avec les rives. Cette distance vise à <b>minimiser les impacts</b> des fortes vagues sur les rives (protection de l'environnement).</p>

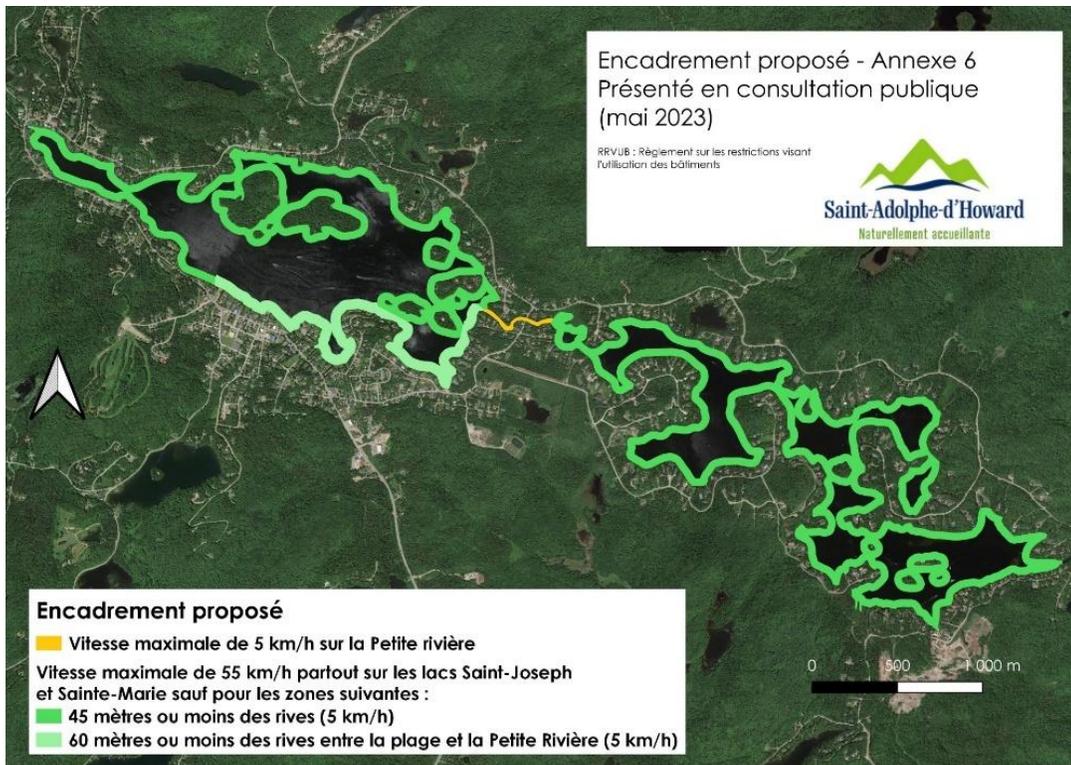


Figure 30 : Représentation visuelle de l'encadrement proposé pour l'annexe 6

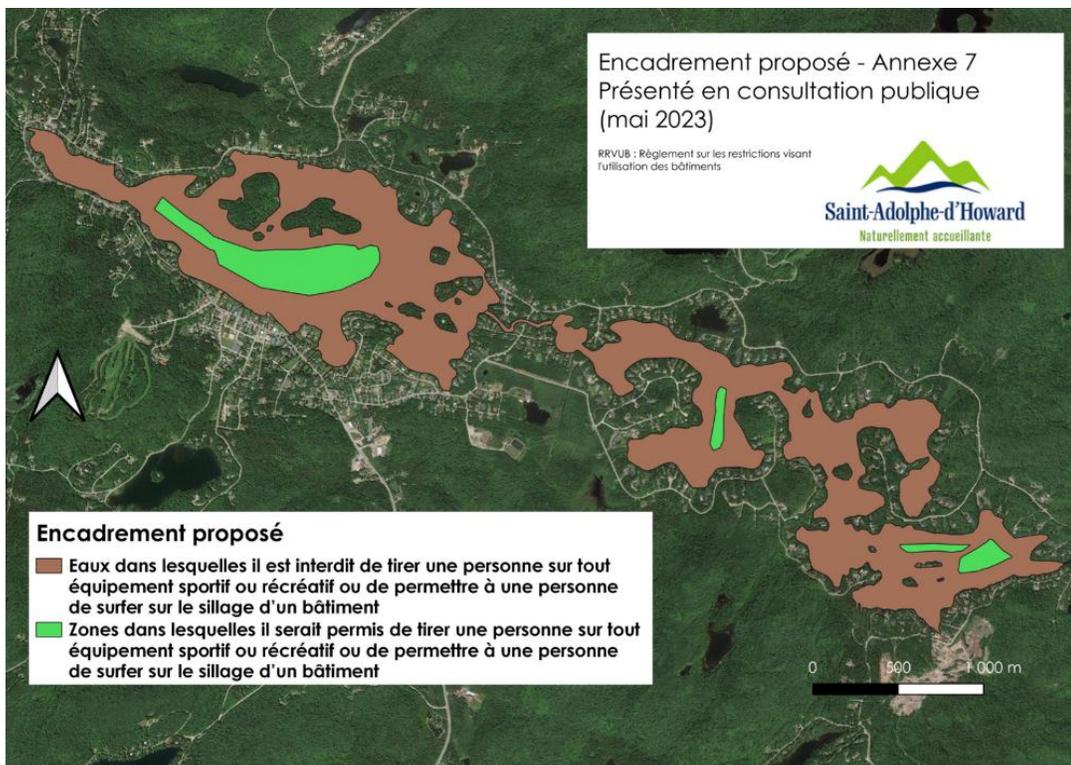


Figure 31 : Représentation visuelle de l'encadrement proposé pour l'annexe 7

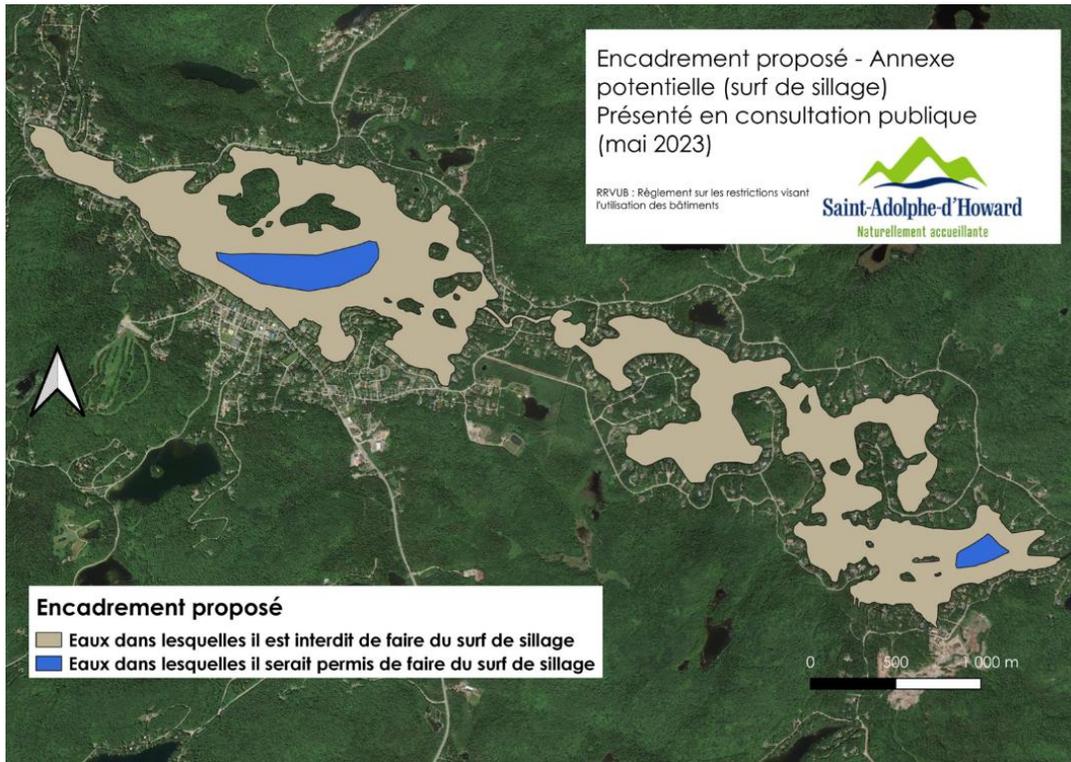


Figure 32 : Représentation visuelle de l'encadrement proposé pour l'annexe potentielle

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

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

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

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. SONDAGE 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](mailto:info@stah.ca)



**Saint-Adolphe-d'Howard**

Naturellement accueillante

# CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA NAVIGATION

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

<b>25 mai</b>	<b>18h30 à 21h30</b>	<b>En ligne</b>
<b>27 mai</b>	<b>8h30 à 11h30</b>	<b>Mont Avalanche</b>
<b>30 mai</b>	<b>18h30 à 21h30</b>	<b>Mont Avalanche</b>

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](http://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.stadolpheedhoward.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](http://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.



# Rapport de consultation

Réglementation encadrant la navigation sur le lac Sainte-Marie, le lac Saint-Joseph et la Petite Rivière, à Saint-Adolphe-D'Howard

Janvier 2025

## Table des matières

1.	Contexte et objectifs de la consultation .....	3
2.	Parties prenantes visées.....	3
3.	Diffusion de l'information .....	4
4.	Ordre du jour et déroulement de la consultation .....	5
5.	Résultats du processus consultatif .....	6
5.1	Séance de consultation publique du 22 octobre 2024.....	6
5.2	Commentaires recueillis par le biais du formulaire en ligne.....	8
5.3	Sommaire des commentaires reçus via le formulaire en ligne.....	11
6.	Annexe .....	17
7.	Limitations .....	75

## 1. Contexte et objectifs de la consultation

La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a tenu une séance de consultation dans le cadre de la demande de restriction qu'elle souhaite déposer à Transports Canada en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB), pour les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que la Petite Rivière. Cette séance a eu lieu le 22 octobre 2024 et fait suite à une démarche de plusieurs années afin de limiter les problématiques documentées par la Municipalité en lien avec la navigation sur les plans d'eau visés. Le processus consultatif incluait également la possibilité pour les parties prenantes de formuler des commentaires pour une période de 2 semaines après la consultation par le biais un formulaire en ligne.

Les objectifs de la consultation étaient :

- a. D'informer sur la modification réglementaire que la Municipalité souhaite déposer à Transports Canada;
- b. D'expliquer les étapes ayant mené à la modification réglementaire qui sera déposée;
- c. De recueillir les commentaires des parties prenantes sur la modification réglementaire qui sera déposée.

## 2. Parties prenantes visées

L'ensemble des parties prenantes pouvant être concernées par la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ainsi que sur la Petite Rivière étaient visées pas la consultation (Tableau 1).

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 Sainte-Marie, ainsi que de la Petite Rivière, qui utilise une embarcation motorisée telle que : bateau à moteur et sport connexe (wakeboard, wakesurf, ski nautique), motomarine, ponton, etc.
Usager d'embarcation non propulsée par un moteur	Usager des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que de la Petite Rivière, qui utilise une embarcation non motorisée telle que : kayak, canot, pédalo, planche à voile, planche à pagaie, etc.
Autre usager	Autre usager (sans embarcation) des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que de la Petite Rivière, tel que baigneur, utilisateur de parcs riverains, pêcheur en rive ou sur quai, etc.
Riverain	Personne dont la propriété longe les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que la Petite Rivière
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 ou régional	Organisme œuvrant à Saint-Adolphe-d'Howard ou dans la région, ou dont la mission est reliée à la modification réglementaire (APEL Sainte-Marie, APEL Saint-Joseph, l'Association des sports nautiques de Saint-Adolphe-d'Howard, Association des propriétaires des résidences de tourisme de St-Adolphe-d'Howard, Conseil régional de l'environnement des Laurentides, Organisme de bassin versant de la rivière du Nord (Abrinord), Coalition navigation, Associations de chasse et pêche, Tourisme Laurentides, Nautisme Québec, etc.)

Municipalité	Élu et employé municipaux, MRC
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, premiers répondants)
Expert	Organisation et individu qui ont réalisé des études ou qui possèdent des connaissances sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie et sur la Petite Rivière
Représentants politiques	Députée provinciale et député fédéral

N.B. Selon les connaissances locales, aucune population autochtone ne serait concernée par la demande auprès de Transports Canada.

### 3. Diffusion de l'information

Divers moyens ont été déployés pour informer les parties prenantes de la tenue de la séance de consultation. Certains moyens visent un plus large public, alors que d'autres moyens sont plus ciblés. La diffusion des informations a débuté un mois avant la tenue de la séance (Tableau 2).

Pour participer, les parties prenantes intéressées devaient remplir un formulaire d'inscription, et les informations pour participer à la rencontre virtuelle (sur la plateforme Zoom) étaient envoyées à toutes les personnes inscrites la veille de la séance.

Tableau 2. Moyens utilisés pour informer les parties prenantes de la séance de consultation.

Moyens d'information	Date (en 2024)
Publication Facebook (annonce épinglée)	25 septembre
Affichage sur le site Web de la Municipalité	26 septembre
Envoi courriel aux détenteurs de vignettes en 2024	7 octobre
Envoi courriel aux organismes et associations de la Municipalité	7 octobre
Envoi courriel aux organismes régionaux	7 octobre
Envoi courriel à la Chambre de commerce et de tourisme pour partage à ses membres	7 octobre
Envoi courriel aux employés	7 octobre
Communiqué de presse	9 octobre
Envoi courriel aux élus	9 octobre
Envoi courriel aux membres de comités municipaux	9 octobre
Avis public dans le journal L'Info du Nord Sainte-Agathe	16 octobre
Affiche (4 pi x 6 pi) devant la caserne (entrée est du village)	18 octobre
Affiche (4 pi x 6 pi) près de la nouvelle bibliothèque (entrée ouest du village)	18 octobre
Annonce à la radio régionale (CIME) : 3 messages par jour diffusés entre 17h et 20h	Du 16 au 19 octobre
Appels téléphoniques aux anciens responsables de la patrouille nautique	Du 16 au 19 octobre
Publication Facebook invitant les gens à remplir le formulaire de commentaires en ligne après la consultation	23 octobre

Le lendemain de la consultation, une copie de la présentation PowerPoint de la consultation ainsi que le formulaire pour émettre des commentaires ont été rendus disponibles sur le site internet de la Municipalité. Une copie de la présentation se trouve en Annexe.

Toutes les réponses aux questions qui n'ont pu être répondues lors de la séance ont été publiées sur le site Web de la Municipalité le 4 novembre 2024.

## 4. Ordre du jour et déroulement de la consultation

- A. Accueil des participants
- B. Mot de bienvenue et présentation des animateurs
- C. Explications des fonctionnalités Zoom
- D. Contexte et objectifs de la séance
- E. Rappel des problématiques liées à la navigation et des solutions essayées
- F. Explication du processus de Transports Canada concernant une modification au RRVUB
- G. Historique de la démarche de la Municipalité
  - i. Étapes réalisées
  - ii. Rappel des résultats des consultations de 2023
  - iii. Évolution de la proposition de modification réglementaire et explication des changements apportés au fil du temps
  - iv. Présentation de la modification réglementaire qui sera déposée par la Municipalité
- H. Étapes à venir
- I. Instructions pour formuler des commentaires après la séance d'information
- J. Période de questions et commentaires sur la modification réglementaire
- K. Mot de clôture

## 5. Résultats du processus consultatif

### 5.1 Séance de consultation publique du 22 octobre 2024

Un total de 115 personnes a participé à la séance de consultation. Notons que 4 personnes de la Municipalité (2 élus et 2 fonctionnaires), un expert invité en tant que personne-ressource sur les questions en matière de santé des lacs, ainsi que 2 personnes de l'Institut des territoires (organisme mandaté pour l'animation et la prise de notes) étaient présents.

Parmi les 115 participants, 75 personnes (65%) avaient rempli le formulaire d'inscription, alors que 40 (35%) étaient présentes sans s'être préalablement inscrites. Le formulaire d'inscription comprenait des questions pour mieux connaître les participants. Ainsi, parmi les 75 personnes inscrites :

- 36 (48%) ont une résidence secondaire à Saint-Adolphe-d'Howard, 35 (47%) y ont leur résidence principale, et 4 (5%) ne sont pas résidents de Saint-Adolphe-d'Howard;
- 32 (43%) sont riverains du lac Sainte-Marie, 32 (43%) sont riverains du lac Saint-Joseph, 3 (4%) sont riverains de la Petite Rivière et les autres ne sont pas riverains d'un plan d'eau visé;
- 72 (96%) sont des usagers du lac Saint-Joseph, du lac Sainte-Marie ou de la Petite Rivière
- 52 (69%) avaient participé à au moins l'une des consultations de 2023, 18 (24%) n'y avaient pas participé, alors que 5 (7%) ne se souvenaient pas si elles y avaient participé.

La période de questions a permis aux participants de questionner la Municipalité sur sa proposition de modification réglementaire. Les réponses aux questions posées lors de la séance de consultation publique sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Question	Réponse
Si on ne fait que contrôler le surf, on ne fera pas tout ce qui est nécessaire. Que proposez-vous pour les désagréments liés à toutes les autres embarcations (p. ex. ceux qui tirent des tubes et font du bruit, les planches à pagaie) ?	La Municipalité clarifie que la consultation touche le RRVUB et que ces sujets touchent plutôt du réglementaire au niveau municipal.
Est-ce qu'il y a eu de la patrouille dans les baies et près des îles?	La Municipalité mentionne qu'il y a eu la présence de la patrouille en 2023 sur toutes les îles.
Est-ce que ce sont les riverains qui ont demandé d'élargir à 60 m la zone à vitesse maximale de 10 km/h entre la plage Gratton et le débarcadère du lac Sainte-Marie?	La Municipalité répond que c'est beaucoup en lien avec la cohabitation avec la plage et le débarcadère. Il y a eu des incidents qui ont amené à penser qu'une bande tampon plus importante permettrait de reculer le trafic.
L'Association des sports nautiques a produit des vidéos éducatives. La Municipalité pourrait les utiliser comme mesure alternative et rendre leur visionnement obligatoire pour l'obtention de vignette. Pourquoi la Municipalité n'a-t-elle pas fait de suivi sur l'offre faite par l'Association? Pourquoi ne pas mettre en place davantage de mesures alternatives avant le dépôt?	La Municipalité précise que l'idée soumise est toujours d'actualité. Cet été, il y a eu des problèmes de ressources humaines et ça a été difficile de mettre en place les vidéos. On rappelle que des mesures alternatives ont été mises en place durant 2 étés. Des données ont été recueillies.
Un participant a fait un calcul : le surf est pratiqué 6 % du temps où il fait beau. Comment cette activité peut-elle être si grave si elle est pratiquée si peu souvent?	La Municipalité explique que cette activité est particulièrement à risque de par la profondeur de la colonne d'eau par rapport à d'autres activités (selon la littérature scientifique).
Qu'allez-vous dire aux propriétaires qui ont acheté des bateaux de surf et à ceux qui ont décidé d'acheter une propriété pour faire du surf ? Est-ce que la Municipalité va compenser financièrement ces propriétaires ? Que fait-on avec les bateaux qui ne seront plus utiles? *	Aucune compensation financière n'est envisagée pour les gens qui pratiquaient le surf et qui ne pourront plus le faire. Les bateaux acquis pour cette pratique resteront en droit de naviguer sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie et il sera encore possible de pratiquer d'autres activités avec ces embarcations (wakeboard, activités de traîne, etc.).
Quelle est la capacité portante d'un lac comme Saint-Joseph ? *	Cette information est disponible dans le <a href="#">Plan de consultation de 2023</a> publié sur le site Web de la Municipalité. En résumé, la capacité portante (évaluée comme étant le nombre d'embarcations motorisées circulant à grande vitesse) est de 15 embarcations pour le lac Saint-Joseph et de 12 embarcations pour le lac Sainte-Marie.

<p>Est-ce que la municipalité a consulté les autres municipalités qui ont amorcé un tel processus?</p>	<p>Oui, la Municipalité a des liens et des discussions avec d'autres municipalités. Les municipalités qui vivent le processus trouvent cela ardu.</p>
<p>On remet en question que le RRVUB ait été discuté durant les rencontres du comité.</p>	<p>La Municipalité clarifie qu'il y a une table de consultation sur laquelle le président de l'Association des sports nautiques siègeait, et que le RRVUB a été discuté. Le comité nautique est différent et n'aborde pas le RRVUB.</p>
<p>Comment sommes-nous passés d'une interdiction partielle à une interdiction complète de wakesurf ? Sur quelles données la Municipalité s'est-elle basée pour dire qu'il y aura une surconcentration ?</p>	<p>On rappelle que le sondage est un des éléments pris en compte, mais ce n'est pas uniquement que ça. Il y a aussi eu des discussions avec des personnes qui travaillent en sécurité publique. En comparant les scénarios 2 et 3, ils ont fait une recommandation en ce sens pour éviter une augmentation de la circulation sur la Petite Rivière pour se rendre au lac Saint-Joseph.</p>
<p>Combien y a-t-il d'embarcations qui circulent en même temps en période de pointe ? *</p>	<p>Les périodes de pointe dépendent de plusieurs facteurs, nous retenons les suivants: journées de fin de semaine et congés nationaux (Saint-Jean-Baptiste, fête du Canada, congé de la construction, etc.) ainsi qu'une météo propice à la navigation (ensoleillé et chaud). Les données utilisées sont celles collectées lors des sorties de la patrouille nautique de midi à 16h30 et les statistiques journalières de la station de lavage.</p> <p>La fréquentation en période de pointe pour les périodes telles que déterminées plus haut varie généralement d'une quarantaine d'embarcations (motorisées et non motorisées) à plus de cent cinquante pour l'année 2023 (données les plus complètes disponibles).</p> <p>Par exemple :</p> <p><u>Le vendredi 23 juin 2023, 30.5°C</u> 28 embarcations motorisées et 78 embarcations non motorisées ont été recensées pour un total de 106 embarcations sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie incluant la Petite Rivière.</p> <p><u>Le dimanche 23 juillet 2023, 27°C</u> 53 embarcations motorisées et 94 embarcations non motorisées ont été recensées pour un total de 147 embarcations sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie incluant la Petite Rivière.</p> <p><u>Le samedi 5 août 2023, 23°C</u> 39 embarcations motorisées et 51 embarcations non motorisées ont été recensées pour un total de 90 embarcations sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie incluant la Petite Rivière.</p> <p>À noter : ces données constituent un minimum puisqu'elles prennent en considération uniquement les embarcations motorisées sur les lacs observées par la patrouille et le nombre de lavages d'embarcations non motorisées. Ne sont pas comptabilisés : les embarcations motorisées qui navigueraient avant ou après le passage de la patrouille ni les embarcations non motorisées mises à l'eau sans lavage par les résidents riverains ou des visiteurs.</p>
<p>Pourquoi les bouées indiquant les zones de surf ont-elles été absentes ou mal installées, sachant que les gens ont du mal à s'orienter pour pratiquer le surf dans les zones désignées? *</p>	<p>La zone de surf désignée par le dépliant nautique se situe dans un secteur où la profondeur est inégale, il est arrivé à quelques reprises dans les dernières années que les ancrages glissent, puisqu'ils étaient déposés sur des « pics » moins profonds. Lorsque la situation a été portée à l'attention du département nautique (par les patrouilleurs ou des citoyens), la situation a été corrigée. La pose des bouées constitue un défi logistique pour le département nautique du point de vue de la CNESST et des coûts qu'elle engendre. La Municipalité étudie les options disponibles afin de régulariser l'installation et le retrait à chaque saison.</p>
<p>Selon l'utilisation actuelle des motorisés sur les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph, est-ce que c'est viable à long terme pour la préservation de ces deux lacs? Est-ce que les mesures proposées sont suffisantes à long terme pour assurer une qualité d'eau et un environnement pour l'ensemble des citoyens, pas uniquement les propriétaires de motorisés</p>	<p>Réponse de Dr Richard Carignan : Ce que nous avons d'évidence au niveau scientifique suggère fortement que les wakeboards et les wakesurfs dans des lacs de la taille de Sainte-Marie et Saint-Joseph, ce n'est pas bon pour la santé du lac, et ils ne devraient pas être permis du tout.</p>
<p>Dans l'Annexe 7.1 (Eaux dans lesquelles il est interdit de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées), est-ce que la Municipalité a envisagé de</p>	<p>Oui, la Municipalité a envisagé de restreindre la pratique du wakesurf à certaines heures. Certaines options ont été évaluées afin de tenir compte des différents besoins et préoccupations des usagers. Sur la base des avantages et des inconvénients de chaque option évaluée, ainsi que des difficultés</p>

permettre la pratique du surf à certaines heures pour avoir une mesure mitoyenne ? *	d'application et des problèmes présents, l'idée de restreindre les heures pour la pratique de wakesurf n'a pas été retenue.
Quels sont les rapports de sécurité publique qui disent que les usagers vont traverser d'un lac à l'autre en passant par la Petite Rivière ?	On précise que ce sont des discussions et non pas des rapports.
Sur quelle base le scénario 1 a-t-il évolué vers le scénario 2 puis vers le scénario 3 ? *	Les diapositives 30 à 44 de la présentation de la consultation du 22 octobre 2024 (disponible sur le site Web de la Municipalité) expliquent l'évolution dans le temps des scénarios de restrictions, pour chaque annexe concernée. Plus spécifiquement, les diapositives 34, 40 et 45 résument les raisons qui ont mené au scénario de restrictions retenu.
Est-ce que la Municipalité prévoit refaire un questionnaire ?	La Municipalité ne s'avance pas sur la production d'un nouveau questionnaire. Le processus RRVUB ce n'est pas un référendum. Le but est de trouver un terrain d'entente pour instaurer une mesure persistante dans le temps. On rappelle que l'Association des sports nautiques avait vu le questionnaire avant sa diffusion et on s'est fiés aux meilleures pratiques pour rédiger les questions.

\* Question répondue sur le site Web de la Municipalité après la consultation

## 5.2 Commentaires recueillis par le biais du formulaire en ligne

La Municipalité a recueilli 181 commentaires via le formulaire en ligne qui était disponible sur le site internet de la Municipalité du 23 octobre au 5 novembre 2024. Parmi les 181 commentaires, 3 personnes ont répondu 2 fois (mêmes prénoms, noms et courriels). Deux d'entre elles avaient soumis exactement la même réponse. Pour la troisième personne, la réponse la plus longue (qui incluait en totalité sa réponse la plus courte) a été conservée.

C'est donc un total de 178 répondants uniques qui a soumis un commentaire en ligne après la consultation.

En plus d'un espace pour formuler un commentaire sur la proposition de la Municipalité, des questions générales d'identification étaient posées (nom, prénom, adresse courriel, adresse postale), ainsi que des questions pour préciser certaines caractéristiques des répondants.

Principales caractéristiques des répondants au formulaire de commentaires en ligne :

- ▶ La majorité des commentaires reçus (62%) provenaient de personnes n'ayant pas participé à la séance de consultation du 22 octobre.
- ▶ 2 répondants sur les 178 déclarent ne pas être des usagers du lac Saint-Joseph, du lac Sainte-Marie ou de la Petite Rivière (p. ex. pour la baignade, l'utilisation d'embarcations motorisées ou non motorisées, la fréquentation d'une plage, la détente, la pêche, etc.).
- ▶ La majorité des répondants (56%) déclarent avoir une résidence secondaire à Saint-Adolphe-d'Howard, tandis que 30% y ont une résidence principale et 14% ne sont pas résidents de la municipalité (Figure 1).
- ▶ La moitié (50,0%) des personnes ayant soumis un commentaire en ligne disent être riveraines du lac Saint-Joseph, 29,8% des personnes déclarent être riveraines du lac Sainte-Marie, 19,7% des personnes ne sont pas riveraines des lacs visés et 1 personne (0,5%) est riveraine de la Petite Rivière (Figure 2).

Observations générales sur les commentaires reçus:

- ▶ Près de la moitié des commentaires concernaient la proposition de restriction de manière générale, sans préciser de quel élément (annexe 6 ou 7.1) de la proposition il est question. D'autres commentaires concernaient spécifiquement la restriction relative à la vitesse maximale (Annexe 6) ou au surf de sillage (Annexe 7.1).

- Environ 44% des personnes ont formulé un commentaire interprété comme étant défavorable envers les restrictions proposées de manière générale (sans référence claire à l'une ou l'autre des annexes)
  - Environ 5% ont formulé un commentaire interprété comme étant favorable aux restrictions de manière générale (sans référence claire à l'une ou l'autre des annexes).
  - Concernant spécifiquement la restriction de vitesse (Annexe 6) : Environ 11% se sont prononcées spécifiquement sur cette restriction et les avis sont partagés. Certaines personnes mentionnent qu'elles aimeraient voir une vitesse plus restrictive.
  - Concernant spécifiquement l'interdiction de wakesurf (Annexe 7.1) : Près du tiers a formulé un commentaire interprété comme étant défavorable envers l'interdiction de wakesurf spécifiquement, alors qu'environ 7% ont formulé un commentaire interprété comme étant favorable envers cette restriction.
- ▶ Le même commentaire, avec certaines variantes, revenait à plusieurs reprises (54 fois) : « *Je suis résident riverain de l'un des plans d'eau touchés par les nouvelles restrictions envisagées par la municipalité et je suis CONTRE ce projet. La municipalité doit revoir complètement son approche et travailler avec l'Association des sports nautiques et les autres intervenants impliqués dans le nautisme pour implanter de nouvelles solutions non réglementaires. La municipalité ne doit pas aller de l'avant avec le dépôt d'une demande officielle à Transports Canada.* »
  - ▶ Un autre commentaire est revenu 9 fois : « *Je suis tout à fait CONTRE le retrait du surf de sillage. Je trouve totalement aberrant de retirer le surf de sillage, c'est le sport nautique le plus sécuritaire, car il se pratique à base vitesse. La solution est de désigner des corridors pour chaque sport nautique motorisé ou non motorisé et mettez à l'amende ceux qui ne le respectent pas. Bannir le surf n'est pas une solution, c'est la porte d'entrée pour retirer tout les sports nautiques, d'autres groupe de citoyens vont à leur tour se mobiliser et vont demander de retirer les autres activités nautiques. C'est n'est qu'une question de temps. Pour ce qui est de la sauvegarde des lacs, d'autres éléments en sont la cause et vous fermez les yeux (vous vous bornez au surf de sillage). Regardez les ruisseaux qui dévêtu leurs sédiments dans nos lacs, les fosses sceptiques désuètes, les berges dénudées par les propriétaires, les déversement qui se découlent de partout dans nos lacs. De plus personne ne parle des hydravions qui amerrissent de lac en lac et qui évidemment ne sont pas lavés entre chaque amerrissage, le risque de nous propager des algues ou autre végétaux envahissantes sont majeurs.* »
  - ▶ Malgré le fait que la présentation de la consultation était disponible sur le site internet de la Municipalité pour fournir toutes les informations nécessaires aux personnes n'ayant pas pu y assister, il est possible que certaines personnes aient soumis des commentaires sans avoir pris connaissance des informations fournies. En effet, exemple, certaines personnes ont fait référence à une interdiction de sports nautiques alors que la proposition n'allait pas en ce sens.
  - ▶ Les commentaires sont présentés de manière synthétisée et les commentaires similaires ne sont pas répétés. La compilation, la classification et le regroupement des commentaires ont été effectués selon la meilleure compréhension possible des informations fournies par les répondants et au meilleur des connaissances des personnes qui ont analysé les réponses recueillies.
  - ▶ Notons que la véracité des faits, des données, des statistiques et de toutes autres informations, ainsi que l'interprétation de ceux-ci, fournis par les répondants, n'ont pas été vérifiées. Ainsi, aucun commentaire n'a été rejeté, même lorsque celui-ci comprenait des informations erronées.
  - ▶ L'ordre dans lequel apparaissent les commentaires est totalement aléatoire et ne représente aucune priorisation, importance, fréquences de réponses similaires ou tout autre critère de classement.

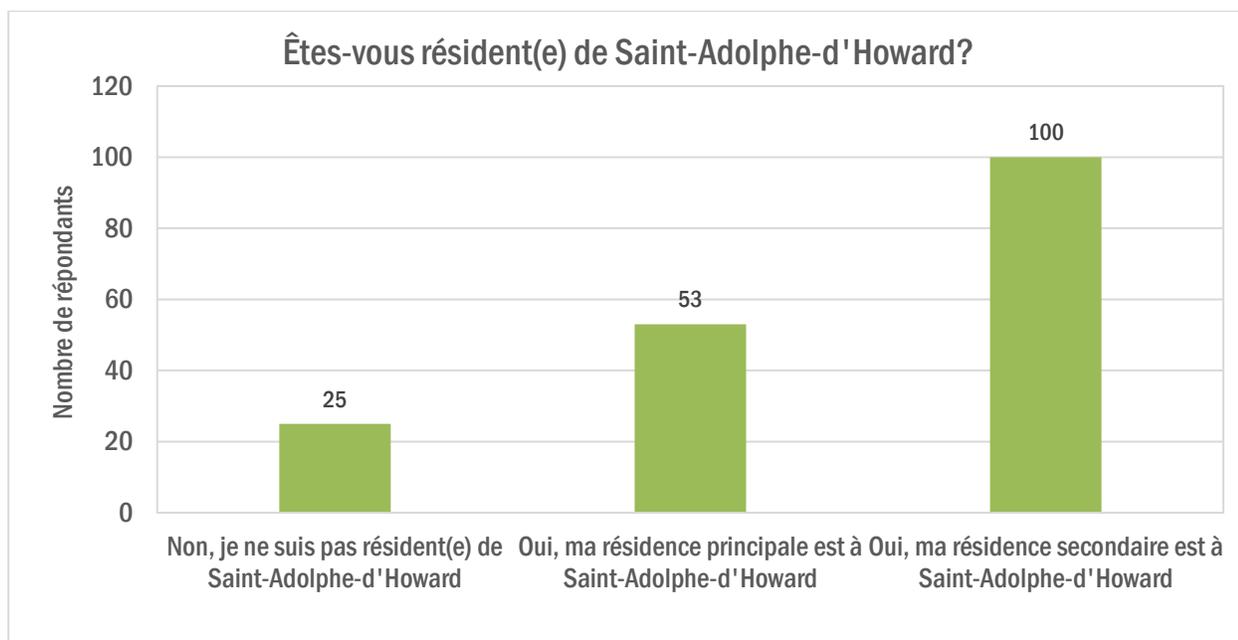


Figure 1. Nombre de personnes ayant soumis un commentaire en ligne, selon sa situation de résidence déclarée.

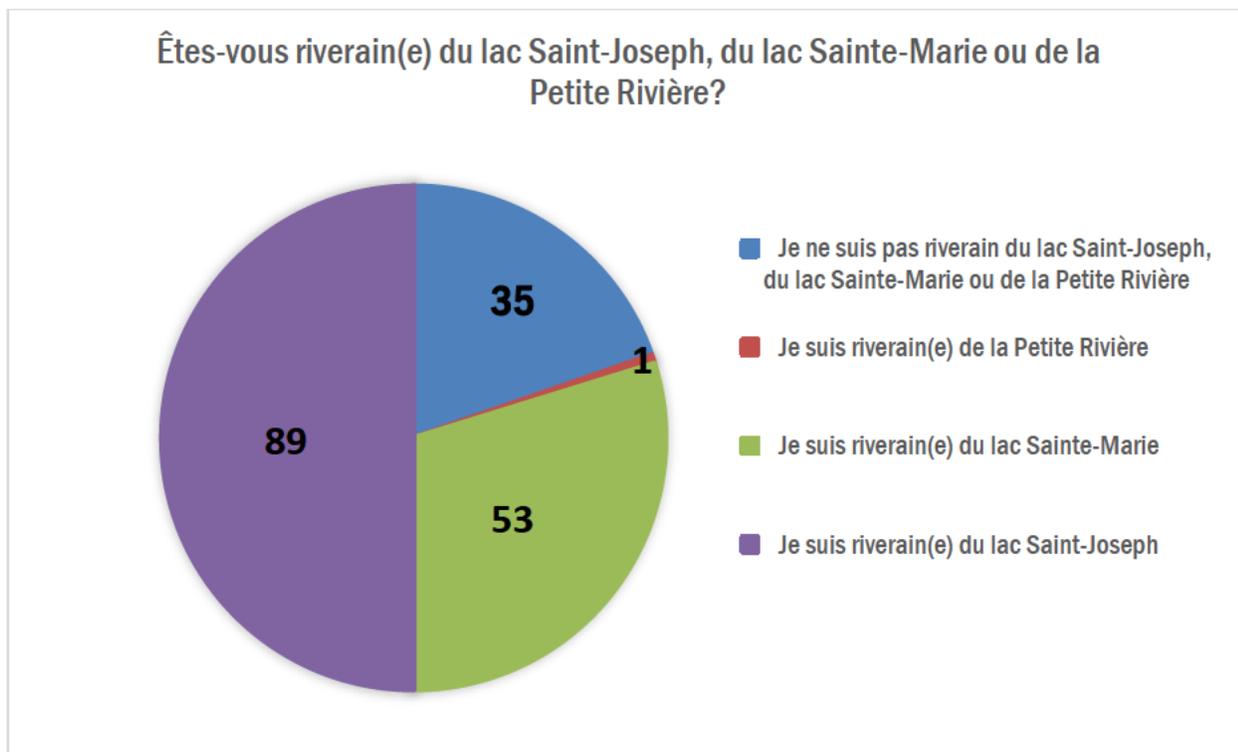


Figure 2. Nombre de personnes ayant soumis un commentaire, selon qu'elles déclarent être riveraines ou non du lac Sainte-Marie, du lac Saint-Joseph ou de la Petite Rivière.

### 5.3 Sommaire des commentaires reçus via le formulaire en ligne

La lecture des commentaires a permis de relever les éléments suivants, qui sont détaillés dans les prochaines sections :

- A. Raisons interprétées comme étant favorables à la proposition de la Municipalité
- B. Raisons interprétées comme étant défavorables à la proposition de la Municipalité
- C. Commentaires concernant la démarche et le processus de consultation
- D. Commentaires concernant des propositions de solutions alternatives

#### A. Raisons données par les participants interprétées comme étant favorables à la proposition de la Municipalité

##### **Éléments relatifs à l'environnement, à la protection des écosystèmes et à l'intégrité des plans d'eau**

Inquiétude quant à la dégradation progressive du lac et les effets à long terme sur la santé du lac et sur la faune dû aux activités de surf (p. ex. érosion des berges, eau brouillée suite aux passages des bateaux à fortes vagues faisant du surf de sillage, prolifération des plantes aquatiques due aux sédiments).

Pour respecter les recommandations des études scientifiques concernant les impacts du wakesurf et selon la morphologie des lacs. La réponse du Dr Richard Carignan lors de la consultation allait aussi dans ce sens.

Des problèmes sont toujours présents au niveau environnemental, malgré les solutions alternatives et les efforts d'éducation et de sensibilisation.

Les lacs sont un patrimoine à protéger et l'eau est considérée comme l'or bleu alors nous devons en prendre soin avant qu'il ne soit trop tard
Les bateaux de surf sont moins nombreux que les autres types d'embarcations avec vignettes, mais ont des impacts plus importants.
Les résultats des solutions alternatives n'ont pas été satisfaisants.
<b>Éléments relatifs à la santé et la sécurité</b>
La sécurité des usagers des plans d'eau, entre autres les baigneurs (incluant les enfants).
Des problèmes sont toujours présents au niveau de la sécurité, malgré les solutions alternatives.
Pour éviter des chutes en planche à pagaie après le passage de bateaux filant à vive allure près de la zone de vitesse réduite à 30 mètres de la rive.
Le passage des bateaux surf restreint l'espace pour les autres embarcations.
Les vagues des bateaux de surf créent de l'instabilité sur les quais.
La pratique du surf devient de plus en plus problématique au fur et à mesure que la journée se déroule, la conduite devient erratique, le bruit s'intensifie (musique et cris) et cela peut persister jusqu'au coucher du soleil ou après.
Le passage des bateaux surf ne se fait que très rarement dans l'axe de la zone créée suite aux mesures alternatives. On constate plutôt un manque de respect de cette consigne de sorte que les bateaux à vagues passent régulièrement juste à la limite du 30 mètres. La conduite ne se fait aucunement en ligne droite entre les deux balises, mais plutôt en ovale en frôlant la limite du 30 mètres.
<b>Éléments relatifs à l'économie</b>
Pour garder la valeur des propriétés (en lien avec un lac en santé) et la possibilité de nouveaux clients pour la vente de propriétés.
Le passage des bateaux à fortes vagues trop près des rives endommage les quais, les embarcations amarrées et les pompes des riverains qui puisent leurs eaux dans les lacs.
<b>Éléments relatifs à la cohabitation, à la quiétude et à la jouissance</b>
Le partage du lac entre les bateaux de surf sur sillage est difficile avec les autres utilisateurs (embarcations motorisées et non motorisées, baigneurs près des rives, gens assis sur un quai)
Pour plus de quiétude
Le fond du lac est boueux dû à l'accumulation des sédiments près des rives où on peut se baigner
La sensibilisation des propriétaires de bateaux peut être difficile. Des mesures objectives et contraignantes, qui vont au-delà de la sensibilisation, devraient être adoptées et appliquées.

## B. Raisons données par les participants interprétées comme étant défavorables à la proposition de la Municipalité

<b>Éléments relatifs à l'environnement, à la protection des écosystèmes et à l'intégrité des plans d'eau</b>
Les berges seront affectées d'une façon ou d'une autre, avec ou sans les bateaux de wake, par les vents, la fonte des neiges/glace, les fortes pluies qui se déversent dans le lac et emportent sur son passage des berges et sédiments.
N'a jamais vu de signes d'érosion à cause des bateaux et aimerait voir une recherche qui prouvent qu'il y a de l'érosion sur ces lacs
<b>Éléments relatifs à la santé et la sécurité</b>
L'aspect de sécurité (p. ex. conduite erratique, croisement, etc.) est général à l'utilisation d'une embarcation, qu'elle soit motorisée ou non, pas seulement aux bateaux de surf.
Le surf de sillage est le sport nautique le plus sécuritaire, car il se pratique à basse vitesse et le "remorquage" se fait à quelques mètres du bateau contrairement au ski nautique, wakeboard et la "trippe" qui se pratique à des vitesses beaucoup plus élevées avec un remorquage à plusieurs mètres du bateau. Le wakesurf amène une alternative nautique favorable à faible risque de blessures physiques (fracture d'un membre, commotion cérébrale, etc.).
La morphologie des lacs n'a pas de rapport à la sécurité puisqu'un bon conducteur s'adapte à son environnement.
Le surf apporte des bénéfices sociaux (p.ex. qualité de vie, possibilité de rencontres, de socialisation, de briser l'isolement, de passer du temps en famille), ainsi que des bénéfices sur la santé physique et mentale (p.ex. réduction du stress, réduction de problèmes potentiels liés au fait d'être en plein air, entre amis ou en famille, de s'éloigner d'un écran), tant pour les adultes que les enfants et adolescents.
L'interdiction de wakesurf va engendrer des divisions au sein de la communauté de Saint-Adolphe-d'Howard
<b>Éléments relatifs à l'économie</b>
Les usagers ont investi pour l'achat d'un bateau dédié au wakesurf.

Impacts économiques négatifs sur la valeur des maisons et des bateaux.
Les sports nautiques et les résidents qui s'installent au bord de l'eau soutiennent directement les commerces locaux et contribuent à la vitalité économique de la région. Le tourisme a permis de faire du wakesurf une source de revenus locaux. Les commerces de vente au détail pourraient être affectés (dépanneur, concessionnaires) par la réglementation.
<b>Éléments relatifs à la cohabitation, à la quiétude et à la jouissance</b>
Souhait de continuer à pratiquer le wakesurf, car une interdiction entraînerait un impact négatif sur la jouissance des plaisanciers.
La raison pour laquelle nous avons choisi d'avoir une maison au lac Saint-Joseph est pour pratiquer notre sport nautique préféré, le surf.
Vivre à côté d'un lac navigable vient avec des vagues.
Des riverains responsables qui respectent la réglementation et les bonnes pratiques seront impactés.
Pas de problème de cohabitation en respectant les règles et en assurant notre propre sécurité avant tout.
<b>Éléments relatifs aux solutions alternatives</b>
Perceptions qu'il y a eu peu/pas suffisamment de solutions concrètes essayées. Besoin évoqué d'avoir un rapport sur les mesures alternatives mises en place.
Manque de sensibilisation effectuée sur les lacs.
<b>Éléments relatifs aux problématiques et aux objectifs visés</b>
L'interdiction de wakesurf ne permettra pas d'atteindre les objectifs visés (sécurité, environnement, intérêt public).
Manque de faits concrets démontrant un réel problème causé spécifiquement par les bateaux de wakesurf et des inconvénients ou dommages identifiés par la Municipalité.
Absence de résultats probants et de statistiques sur les usages du lac permettant de conclure à la nécessité de l'interdiction de la pratique du surf.
Les bateaux de surf ne sont pas à l'origine de tous les problèmes et conséquences
<b>Éléments généraux</b>
Peu de personnes pratiquent ce sport et il se pratique sur une faible proportion de l'année.
Crainte que cette réglementation soit la porte d'entrée pour retirer tous les sports nautiques.
Le lac Sainte-Marie n'est pas fait pour le surf vu sa configuration, mais au centre du lac Saint-Joseph c'est assez profond et assez large pour permettre cette pratique.
Proposition d'encadrer le surf en limitant à certaines zones et heures (p. ex. loin des rives et des habitats sensibles, plages horaires en haute saison sur le lac Saint-Joseph, à certaines périodes de l'année seulement) ou en limitant le nombre d'heures de surf par ménage ou le nombre de surfers simultanés.
La pratique du surf dans les contraintes actuelles ne cause aucun problème.

Plusieurs personnes ont mentionné que le surf n'était pas la cause de tous les problèmes évoqués. De manière générale, le trop grand nombre d'embarcations permises par la Municipalité, en particulier dans les moments achalandés, et les gens qui ne respectent pas les réglementations, sont des éléments qui ont été soulevés. D'autres causes incluent :

<b>Concernant les problèmes relatifs à la sécurité</b>
Certains visiteurs et certains usagers d'embarcations non motorisées qui ne connaissent pas les règles de navigation ou arrêtent au milieu du lac.
Achalantage et circulation d'autres embarcations (ponton, motomarine, bateau de ski, kayak), parfois dans la zone de surf.
Présence de nageurs sans bouée ou objet pour les identifier.
Avions qui atterrissent et décollent des lacs et les motomarines qui par leur vitesse et souvent comportement téméraire s'avèrent beaucoup plus dangereux pour les autres usagers des lacs que le wakesurf.
<b>Concernant les problèmes relatifs à l'environnement</b>
Les planches à pagaie et kayaks qui ne sont pas lavés.
Les motomarines et les vieux bateaux hors-bord font beaucoup plus de vagues, polluent les lacs et lèvent encore plus de sédiments.
Les ruisseaux qui déversent leurs sédiments dans nos lacs, fosses septiques désuètes, berges dénudées par les propriétaires, hydravions qui amerrissent de lac en lac et qui ne sont pas lavés entre chaque amerrissage et risquent de propager des algues ou autres végétaux envahissants.
L'effet naturel lors de grosse pluie contribue plus au brassage des sédiments dans l'eau.
Les embarcations motorisées qui datent du 20e siècle avec des moteurs très polluants ou mal entretenus.

Le manque d'entretien par la Municipalité de ses équipements de traitement des eaux usées et des fossés qui rejettent sédiments, sels et sables directement dans les lacs.
Les bandes riveraines dénudées.
Les fosses septiques des riverains.
<b>Concernant les problèmes relatifs aux dommages aux quais</b>
Mauvaise gestion du barrage et mauvaises installations des quais.
Les glaces et la hausse du niveau de l'eau peuvent endommager les quais.

Notons également que des gens souhaitent que la Municipalité adopte une réglementation plus restrictive tant au niveau des restrictions concernant la vitesse maximale que pour l'encadrement des activités de traîne.

<b>En lien avec la vitesse maximale (Annexe 6) :</b>
<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Réduire la vitesse maximale à 50 km/h</li> <li>▶ Réduire la vitesse maximale à 55 km/h (scénario initial de 2023)</li> <li>▶ Réduire la vitesse maximale à 60km/h</li> <li>▶ Réduire la vitesse maximale à 5 km/h pour la Petite Rivière et les 2 baies d'entrée (compte tenu de l'étroitesse et de la faible profondeur).</li> </ul>
<p>Raisons données par les participants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Pour assurer la sécurité des usagers et la protection de l'environnement</li> <li>▶ Le MELCCFP (ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs), dans le cadre des activités de suivi de la qualité de l'eau des lacs inscrits au Réseau de suivi volontaire des lacs (RSVL), recommande l'adoption de mesures pour limiter les apports de matières nutritives issues des activités humaines pour éviter une plus grande dégradation et une perte supplémentaire d'usages.</li> <li>▶ L'explication de la Municipalité pour justifier un statu quo de la vitesse maximale à 70km/h est non fondée et n'est pas basée sur des faits ni sur la science : la Municipalité a mentionné que la limite de 55 km/h est contraignante pour la pratique du ski nautique. Or la réglementation concernant les compétitions de ski nautique prescrit des limites de vitesse entre 25 km/h et 58 km/h.</li> <li>▶ La difficulté d'application de la réglementation de vitesse ne devrait pas justifier un statu quo à 70 km/h</li> </ul>
<b>En lien avec les activités de traîne (Annexe 7) :</b>
<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Instaurer des heures de pratique pour chaque activité (p.ex. ski nautique uniquement de 8h-10h; wakesurf, tube et wakeboard de 13-16h et 18h-20h; activités de traîne entre 12h et 18h)</li> <li>▶ Limiter la pratique du wakeboard dans des endroits spécifiques tels un corridor de 600 mètres de large et une profondeur de 7 mètres.</li> <li>▶ Interdire le wakeboard</li> </ul>
<p>Raisons données par les participants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Une étude scientifique mentionne qu'il « faut préconiser une pratique des wakesurf et wakeboard dans des zones de 600 m de large et d'au moins 5 m de profondeur. Si une des conditions n'est pas respectée, il faut alors encadrer ces pratiques de navigation, car elles impactent l'environnement. ». Les arguments scientifiques n'ont pas été retenus par la Municipalité, puisqu'aucun encadrement du wakeboard n'est proposé.</li> <li>▶ La capacité portante des 2 lacs est saturée depuis longtemps compte tenu du nombre d'embarcations présentes.</li> <li>▶ L'intervention du Dr Carignan lors de la consultation suggère que le « projet de règlement est trop permissif, au minimum les activités de wakesurf et de wakeboard devraient être interdites »</li> <li>▶ La problématique de base, soit les vagues disproportionnées sur le lac Sainte-Marie, n'est pas résolue pour autant. Le wakeboard engendre également des vagues inappropriées, sans compter la pratique de la traîne de bouées et la motomarine lorsque c'est pratiqué en tournant sans cesse, justement pour provoquer des vagues.</li> </ul>

## C. Commentaires reçus concernant la démarche et le processus de consultation

<b>Commentaires positifs</b>
Remerciement pour la consultation du 22 octobre. On souligne le professionnalisme avec lequel cette consultation a eu lieu, la qualité et la profondeur du contenu présenté, les réponses pertinentes et fort éclairantes données.
Le format téléconférence sur Zoom a permis une plus grande flexibilité et la participation d'un plus grand nombre d'utilisateurs. Certains utilisateurs ont leur résidence principale à l'extérieur de la municipalité ou sont en déplacement et ont pu ainsi facilement assister à la session (une personne a pu se connecter à partir d'un autre pays où il était en vacances).
Un répondant indique que les trois associations, soit les APELs Sainte-Marie et Saint-Joseph ainsi que l'Association des sports nautiques, ont été consultées de façon régulière au cours du processus. La Municipalité a mis en place une table de consultation à laquelle étaient conviés les représentants des trois associations. Cette table de consultation permettait à la Municipalité de profiter de l'expérience et des connaissances des différentes associations afin d'alimenter sa réflexion. C'est à cette table que le dossier présenté à Transports Canada en mars 2020 a été élaboré avec l'accord et le soutien des trois associations. Elle a aussi permis lors de plusieurs rencontres de recueillir les suggestions et d'obtenir de la rétroaction sur les différentes pistes de solutions aux problématiques exprimées de façon consensuelle à Transport Canada en mars 2020. C'est aussi à cette table que les différents scénarios de mesures alternatives ont été élaborés et validés.
La Municipalité a soumis les questions du sondage aux trois associations afin d'obtenir leurs suggestions et commentaires.
La forte participation aux quatre sessions de consultation et le nombre de répondants au sondage démontrent bien que les efforts de communication via le site Web de la Municipalité, l'envoi de courriels et la publicité dans les journaux et à la radio ont atteint leurs objectifs et se sont avérés efficaces.
On souligne la vision dont fait preuve le conseil municipal en voulant protéger les lacs et le courage dont il fait preuve face à l'intimidation d'une minorité d'opposants.
Remerciement de pouvoir soumettre des commentaires.
La démarche est saluée pour préserver la santé du lac et le partage de celui-ci.
Une personne précise que la Municipalité a implanté des méthodes alternatives lors des saisons estivales 2021, 2022, 2023 et 2024 afin d'adresser les enjeux de sécurité, d'impact environnemental et d'intérêt public (la production de nouveau dépliant nautique, la pose de bouées délimitant les zones spécifiques pour la pratique du surf, la présence accrue des patrouilleurs pour éduquer les plaisanciers, la communication du dépliant par les associations à tous leurs membres, etc.).
<b>Commentaires négatifs</b>
Les consultations étaient plutôt des séances d'informations.
Manque d'ouverture de la Municipalité durant la consultation.
Un répondant indique que le comité de la Municipalité est constitué uniquement de gens qui veulent imposer ces restrictions sans aucune prise en considération des faits autres ou les arguments des parties contre les restrictions.
Le questionnaire de la Municipalité était incomplet et partial.
Le processus de décision manque de faits vérifiés et de rigueur et demande de mettre en place un processus de consultation plus rigoureux.
Manque de transparence ou de communication pour ce sujet important (p. ex. n'a pas reçu de lettre, informations sur les restrictions et documentation pas mises en évidence sur le site Web de la Municipalité).
Une personne mentionne que le processus de consultation est incomplet et manque de transparence, car il n'a pas sondé la portée et l'application de la nouvelle annexe 7.1 qui prescrit que l'activité de surf sur sillage puisse être limitée à des heures autorisées.
Les résultats du sondage de 2023 n'ont jamais indiqué qu'une majorité de répondants souhaitaient cette interdiction.
Un répondant indique que le processus est biaisé, fait à la hâte, et réalisé d'une manière à ne pas avoir le maximum de personnes intéressées ni une représentativité des différentes parties prenantes touchées, et que le plan final semble déjà décidé. Il est proposé que la séance de consultation aurait pu être organisée en présentiel, comme en 2023, et en été plutôt qu'à l'automne.
La Municipalité ne tient pas suffisamment compte de l'accroissement significatif du nombre d'embarcations motorisées et non motorisées entraînant de nombreux conflits d'usage et compromettant la sécurité de l'ensemble des utilisateurs. De plus, la Municipalité ne tient pas suffisamment en compte les études et avis scientifiques au sujet de dommages environnementaux causés par certaines activités nautiques, notamment au niveau de l'érosion des berges et du brassage de sédiments qui entraînent une eutrophisation accélérée de ces plans d'eau. Le tout jumelé à un trop grand nombre d'embarcations compte tenu de la capacité portante des lacs, cela n'augure pas bien pour l'avenir et la santé de ces plans d'eau.
L'analyse des résultats du sondage des parties prenantes effectué en 2023, diffusée dans le rapport de consultation, a été remise en question par certaines personnes.
Sentiment d'impuissance face à la Municipalité qui dispose de plusieurs ressources (légal et autres, payés par les taxes).

## D. Commentaires reçus concernant des propositions de solutions alternatives

<b>Éléments relatifs à la planification</b>
La Municipalité doit avoir une approche collaborative et travailler avec l'Association des sports nautiques et les autres intervenants impliqués dans le nautisme pour implanter de nouvelles solutions non réglementaires.
Trouver un compromis et un terrain d'entente pour une alternative moins drastique et pour mieux encadrer les usagers de wakesurf.
<b>Éléments relatifs à la sensibilisation et à l'information</b>
Une session de formation en ligne devrait être obligatoire pour l'obtention d'une vignette.
Utiliser une approche de réduction des méfaits, faire plus de prévention, d'éducation et de sensibilisation auprès des usagers des deux lacs et de la Petite Rivière, surtout pour les visiteurs quotidiens ou vacanciers temporaires. Par exemple, avoir des panneaux, cartes, feuillets ou autres autour du lac qui expliquent les règles de base de la navigation selon l'embarcation.
Mettre en place des règles/de l'éducation entre les bateaux de surf pour réduire l'achalandage et les désagréments sur le lac.
<b>Éléments relatifs à l'intervention</b>
Améliorer la patrouille (la patrouille n'est pas assez présente selon certains et ne sévit pas auprès des fautifs, avoir plus de patouille et plus de sensibilisation).
Assurer le respect des règlements déjà en vigueur.
<b>Éléments relatifs à la signalisation</b>
Ajouter des bouées, p. ex. pour délimiter les zones de pratique du surf.
Désigner des corridors pour chaque sport nautique motorisé ou non motorisé et mettre à l'amende ceux qui ne le respectent pas.
<b>Éléments relatifs aux accès</b>
Examiner comment contrôler l'accès au lac.
Limiter le nombre de bateaux sur les lacs.
Prioriser la gestion du lavage d'embarcations.
Contrôler la location de quais.
Limitation des usagers non riverains.
<b>Autres</b>
Limiter la taille des bateaux à moteur.
Utiliser des stratégies complémentaires de protection des berges, etc.
Mettre aux normes les installations pour la gestion des eaux usées, appliquer les règlements existants et contrôler les rejets des sédiments qui passent par les fossés et les entretenir.

## 6. Annexe

Copie de la présentation PowerPoint de la consultation du 22 octobre 2024

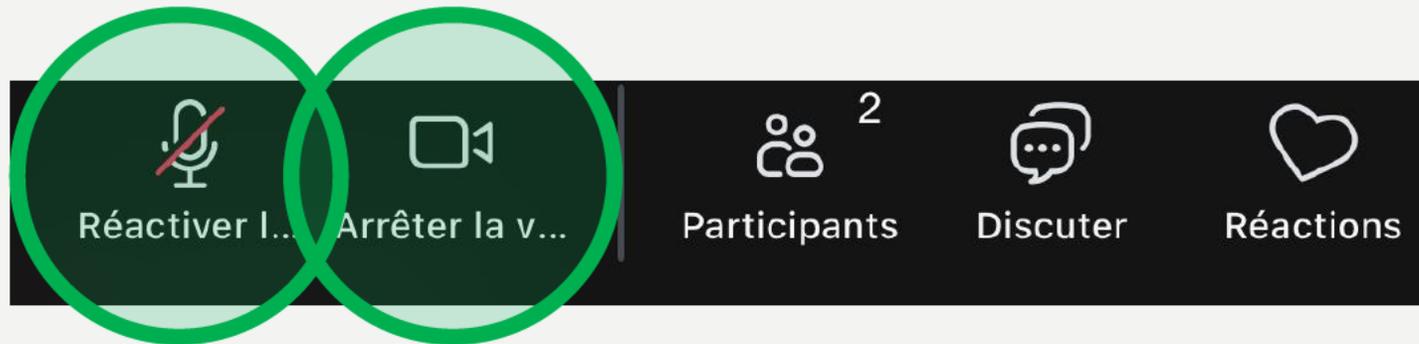
# **CONSULTATION PUBLIQUE**

**Réglementation encadrant la navigation sur le lac Sainte-Marie, le lac Saint-Joseph et la Petite Rivière, à Saint-Adolphe-D'Howard**

**Bienvenue à tous !**

**22 OCTOBRE 2024**

# Instructions d'utilisation



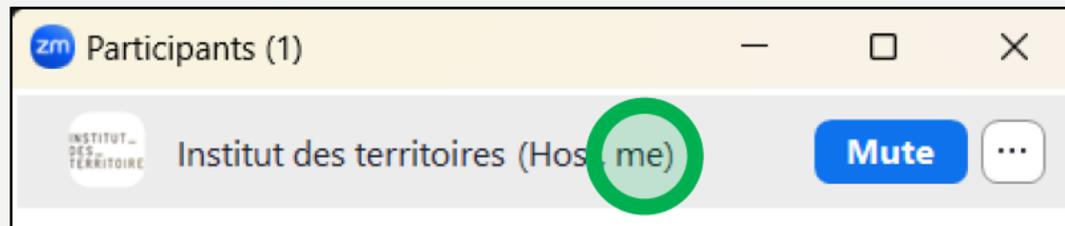
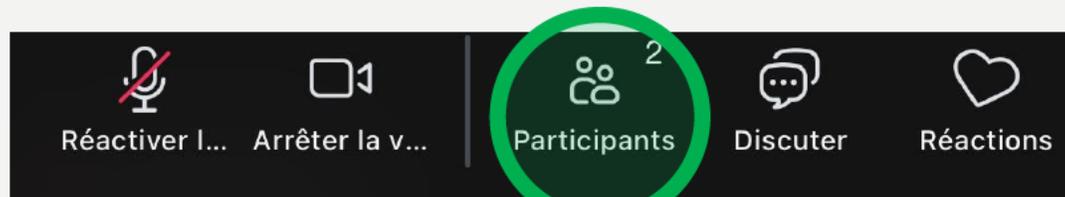
**AVANT DE  
DÉBUTER**

-

**PLATEFORME  
VIRTUELLE  
ZOOM**

# Comment modifier/ajouter votre prénom et votre nom

Cliquer sur l'icône « Participants »

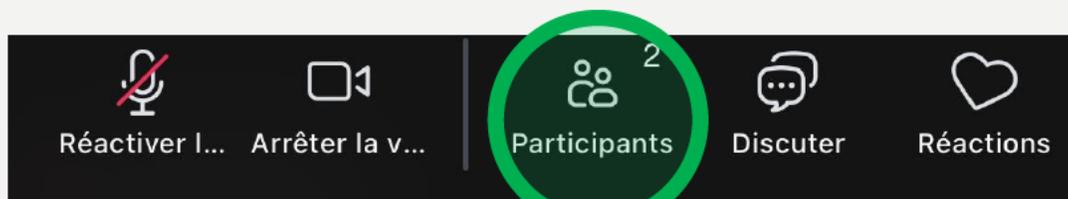


## AVANT DE DÉBUTER

- IDENTIFICATION DES PARTICIPANTS

# Comment modifier/ajouter votre prénom et votre nom

Cliquer sur l'icône « Participants »



Dans la liste, trouver « (moi) » ou « (me) », ensuite :

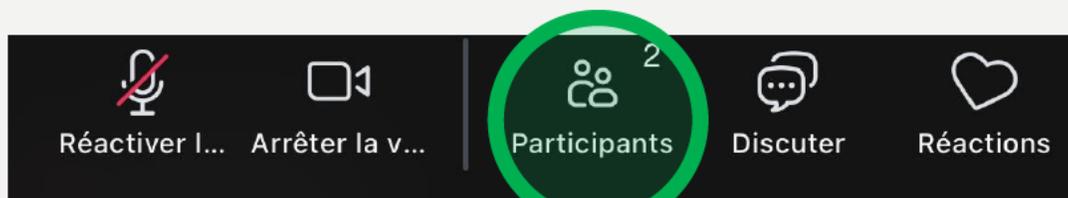
- ▶ Sur ordinateur : Clic sur les 3 points  ▶ Renommer
- ▶ Sur téléphone ou tablette : Clic sur « (moi) » ▶ Renommer

## AVANT DE DÉBUTER

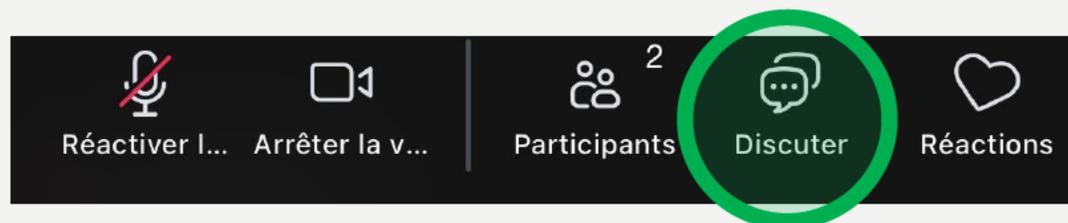
## - IDENTIFICATION DES PARTICIPANTS

# Comment modifier/ajouter votre prénom et votre nom

Cliquer sur l'icône « Participants »



► Sinon, écrire votre nom complet dans le « chat »



## AVANT DE DÉBUTER

## - IDENTIFICATION DES PARTICIPANTS



# MOT DE BIENVENUE

**LINE LÉGARÉ**

**Conseillère municipale, district no3**

**Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard**





# ANIMATION ET PRISE DE NOTES

MARIE-CLAUDE BONNEVILLE  
ISABELLE MARCOUX  
Institut des territoires

# RÔLES DES ANIMATRICES

- 1) Présenter l'information relative au processus
- 2) Être au service du processus et faire preuve d'impartialité
- 3) Animer la période de questions et faciliter l'expression des points de vue
- 4) Noter les commentaires et questions

# Rôle des personnes-ressources

- 1) Présenter l'information relative à la démarche de modification réglementaire
- 2) Répondre aux questions

**Question sans  
réponse ?**

Réponse en ligne d'ici  
deux semaines

# PERSONNES- RESSOURCES

**Michelle Bouchard,**  
responsable du greffe

**Émilie Maltais,** adjointe  
administrative à la sécurité  
publique

# CONSIGNES GÉNÉRALES

- Laisser les micros fermés, caméra ouverte
- Réserver les questions pour la période de questions
- S'exprimer avec respect et politesse
- S'en tenir au sujet de la consultation
- Commentaires écrits via formulaire à venir

# OBJECTIFS



Informer



Consulter

- 1) Informer sur la modification réglementaire que la Municipalité souhaite déposer à Transports Canada
- 2) Expliquer les étapes ayant mené à la modification réglementaire qui sera déposée
- 3) Recueillir les commentaires sur la modification réglementaire qui sera déposée

# DÉROULEMENT

1. Mise en contexte
  2. Explication du processus de Transports Canada
  3. Rappel des problématiques et des solutions essayées
  4. Historique des scénarios de restrictions
  5. Étapes à venir
6. Instructions pour formuler des commentaires après la consultation
  7. Pause
  8. Période de questions
9. Mot de clôture
  10. Fin de la consultation à 21h30

# MISE EN CONTEXTE

- Au Canada, une Municipalité peut demander au gouvernement fédéral de restreindre l'utilisation d'embarcations sur des plans d'eau en vertu du **Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)**
- Une demande officielle doit être déposée par la Municipalité à Transports Canada

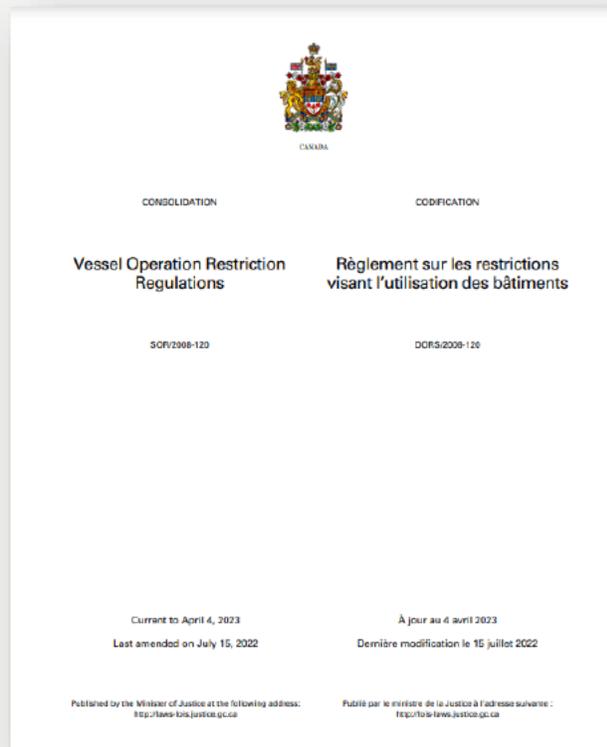
# MISE EN CONTEXTE

## Le RRVUB peut permettre :

- d'interdire l'utilisation de tout bâtiment (navire, bateau ou embarcation, motorisé ou non)
- de restreindre la puissance des moteurs ou les types de propulsion
- d'imposer des limites de vitesse
- de restreindre l'utilisation d'un bâtiment pour tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif
- de restreindre l'utilisation d'un bâtiment pour permettre à une personne de surfer sur le sillage du bâtiment
- d'interdire une activité ou un événement sportif, récréatif ou public

Les restrictions **peuvent s'appliquer** en tout temps ou pendant certaines périodes de la journée, de la semaine, du mois ou de l'année sur tout un plan d'eau ou une partie de celui-ci.

# RÉGLEMENTATION ACTUELLE



Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )	Colonne 4 Vitesse maximale sur le fond (km/h)
74	Lac Saint-Joseph à l'extérieur de la zone indiquée à l'article 77	Lac Saint-Joseph	45°58' 74°20'	70
75	Lac Sainte-Marie à l'extérieur de la zone indiquée à l'article 78	Lac Sainte-Marie	45°57'50" 74°17'40"	70
76	La Petite Rivière reliant les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph, à l'extérieur de la zone indiquée à l'article 79	La Petite Rivière	45°58' 74°19'	70
77	À 30 m ou moins de la rive du lac Saint-Joseph	Lac Saint-Joseph	45°58' 74°20'	10
78	À 30 m ou moins de la rive du lac Sainte-Marie	Lac Sainte-Marie	45°57'50" 74°17'40"	10
79	À 30 m ou moins de la rive de la Petite Rivière reliant les lacs	La Petite Rivière	45°58' 74°19'	10



NOUVEAUTÉS 2021

Vous êtes responsable de votre vague  
EN TOUT LIEU ET EN TOUT TEMPS

AJOUT AU DÉPLIANT NAUTIQUE



LEXIQUE  
DES BOUÉES

-  **BOUÉES JAUNES**  
Attention, obstacle invisible!
-  **BOUÉES VERTES (chenal)**  
Gardez cette bouée à gauche en allant vers l'amont
-  **BOUÉES ROUGES (chenal)**  
Gardez cette bouée à droite en allant vers l'amont
-  **PANNEAU "SANS VAGUES"**  
Vitesse d'embrayage
-  **CHANDELLES BLANCHES ET ORANGES**  
Maximum de 10km/h entre la rive et la bouée (30 mètres de la rive)
-  **CHANDELLES BLANCHES**  
Secteur réservé à la natation

Pour votre sécurité et celle des usagers du lac, **il est strictement interdit** de déplacer, d'ajouter ou d'enlever une bouée servant à la navigation.

LAC SAINT-JOSEPH

LAC SAINTE-MARIE

LÉGENDE

-  Zone Wake surf
-  Parcours de ski nautique
-  Zone sans vagues
-  Zone 10 km/h max à moins de 30 mètres de la rive

 **Lavage obligatoire pour tous les types d'embarcations**  
Station de lavage :  
1672, chemin du Village

Attention aux corridors étroits et aux zones peu profondes.

**LACS FRAGILES!**

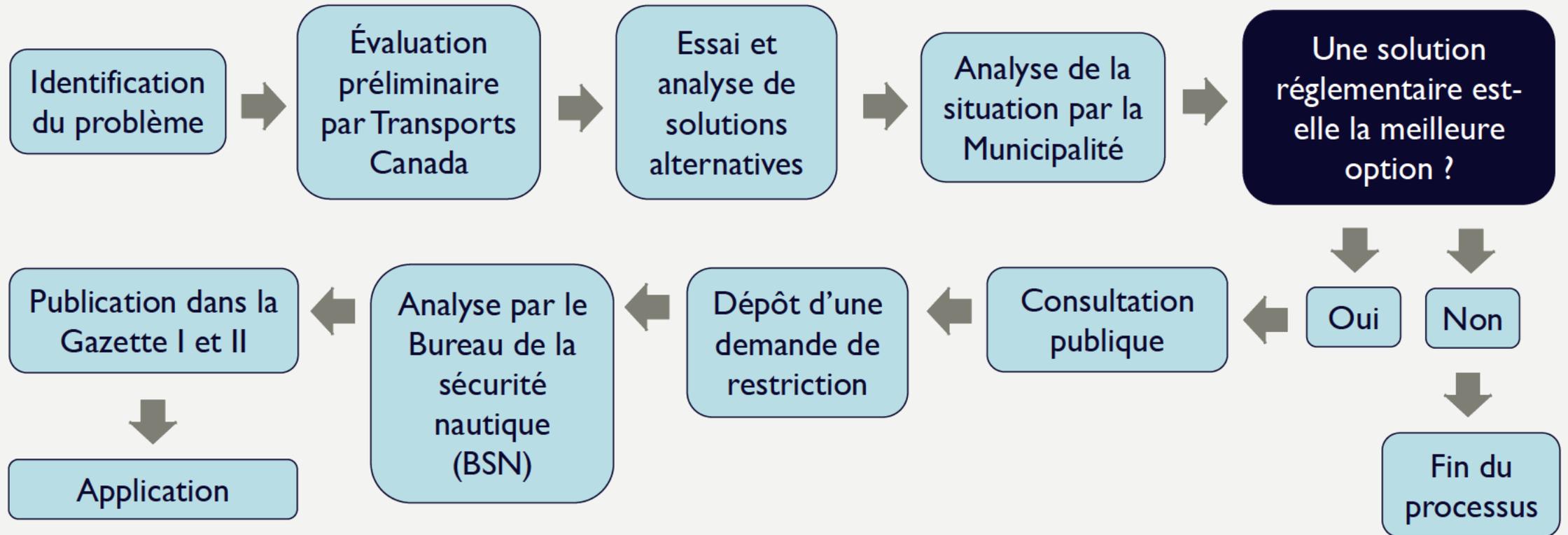
Les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ne sont pas propices à la pratique du surf.

Les usagers d'activités motorisées doivent s'éloigner des berges



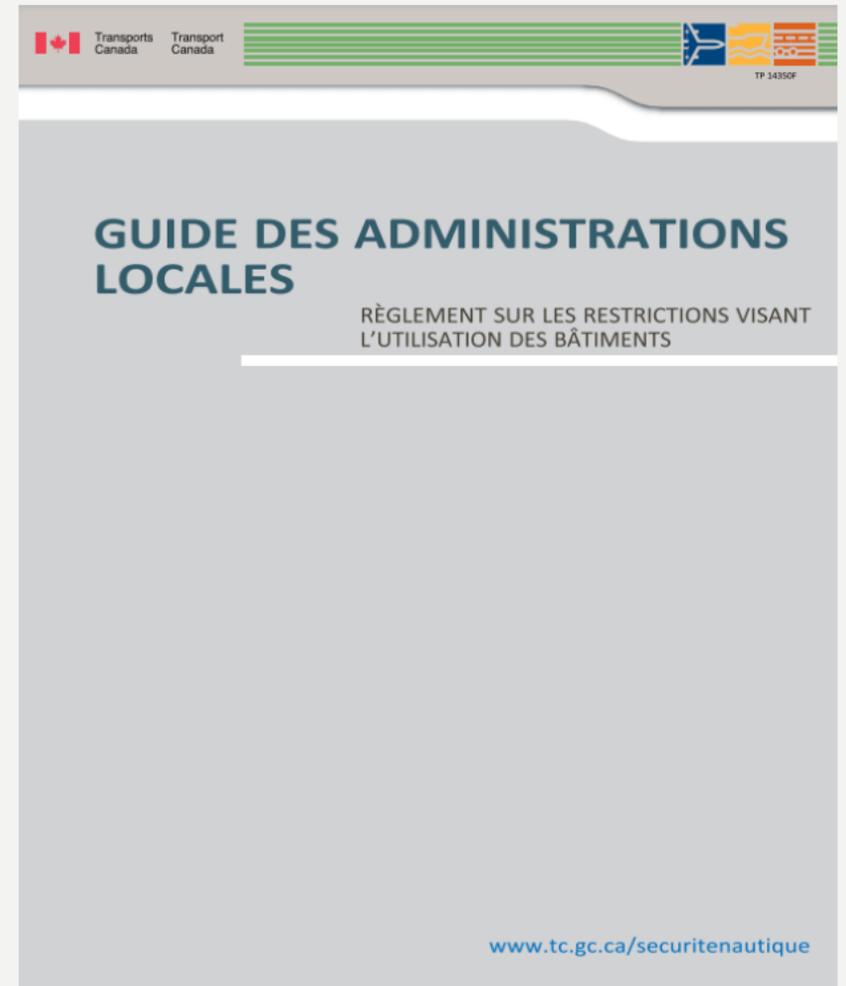
Visionnez la vidéo de sensibilisation : [www.stadolphedhoward.qc.ca](http://www.stadolphedhoward.qc.ca) | section «nautique»

# PROCESSUS DE DEMANDE DE RESTRICTION EN VERTU DU RRVUB

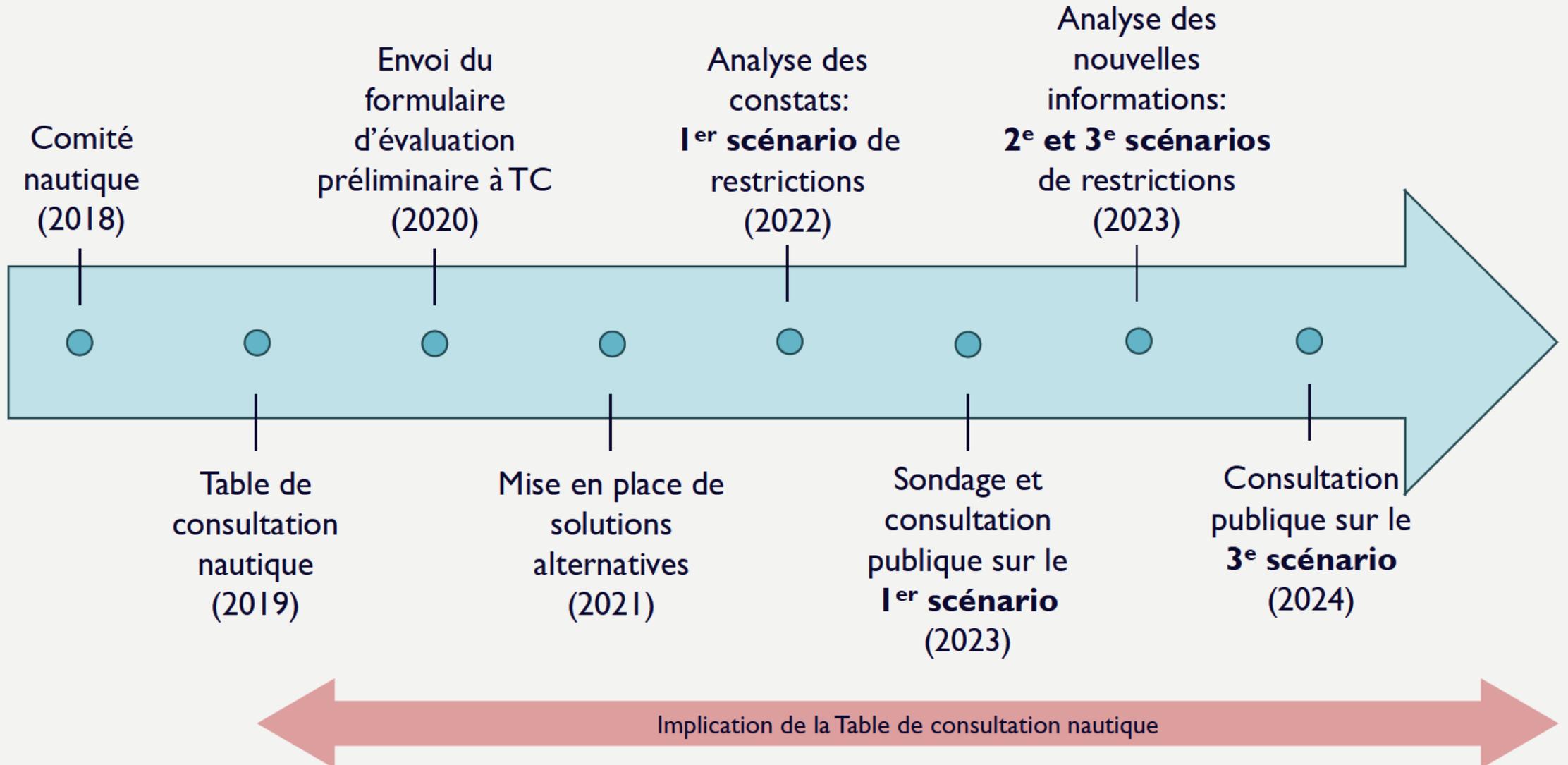


# DÉMARCHE VALIDÉE PAR TRANSPORTS CANADA

- Répondant attitré à Transports Canada
- Guide des administrations locales



# HISTORIQUE



# Problèmes liés à la navigation :

1. Sécurité
2. Environnement
3. Intérêt public

**RAPPEL DES  
PROBLÈMES**

# PROBLÈME 1

## SÉCURITÉ

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

# PROBLÈME 2

## ENVIRONNEMENT

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"><li>• Passage de bateaux générant des vagues</li><li>• Morphologie des lacs (étroits et peu profonds)</li><li>• Berges des îles non protégées</li><li>• Navigation à proximité des berges</li><li>• Concentration d'embarcations</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dégradation de la qualité de l'eau</li><li>• Enrichissement de l'eau en phosphore pouvant contribuer à la prolifération de plantes aquatiques et d'algues</li><li>• Diminution de la transparence de l'eau</li><li>• Dommages aux habitats fauniques</li><li>• Diminution du succès de reproduction des poissons (colmatage des frayères)</li><li>• Obstruction des branchies des poissons</li><li>• Blessures ou perturbations de la faune</li><li>• Perturbation de la végétation aquatique et riveraine</li><li>• Diminution de la valeur des propriétés</li><li>• Instabilité des berges des terrains riverains, incluant les îles, dues à l'érosion</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Riverains</li><li>• Baigneurs et autres usagers</li><li>• Pêcheurs</li><li>• Toute personne s'adonnant à l'observation de la faune et de la flore</li></ul>

# PROBLÈME 3

## INTÉRÊT PUBLIC (DOMMAGES ET QUIÉTUDE)

Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<ul style="list-style-type: none"><li>• Passage près des rives de bateaux générant des vagues</li><li>• Morphologie des lacs (étroits et peu profonds)</li><li>• Augmentation du nombre d'embarcations</li><li>• Circulation près des berges d'embarcations motorisées qui ne respectent pas la vitesse d'embrayage</li><li>• Activités de traîne et de surf à des heures inappropriées</li><li>• Musique forte provenant des embarcations</li><li>• Concentration d'embarcations</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Coûts d'entretien et de réparation pour les propriétaires riverains (quais, pompes, embarcations)</li><li>• Conflits d'usage</li><li>• Perte de jouissance des riverains et résidents à proximité des plans d'eau</li><li>• Crainte de pratiquer certaines activités durant les périodes achalandées</li><li>• Plaintes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Riverains</li><li>• Résidents à proximité des plans d'eau</li><li>• Baigneurs</li><li>• Usagers d'embarcations non-motorisées et motorisées</li></ul>

- Création du Comité nautique (2018)
- Patrouille nautique formée accréditée par le DPCP (2018)
- Création de la Table de consultation nautique (2021)
- Modification du formulaire de vignette (2021)
- Modification du Règlement 889 sur la protection des berges, des plans d'eau et de l'accès aux lacs (2021)
- Règlement sur les nuisances (bruits)
- Mise à jour du code d'éthique (dépliant nautique) (2021)
- Envoi du code d'éthique et feuillet informatif aux détenteurs de vignettes (2021)

**SOLUTIONS  
ESSAYÉES**

- Optimisation du débarcadère (2021)
- Installation de bouées pour délimiter les zones de wake (2019, 2021)
- Centralisation et uniformisation des plaintes (2021)
- Refonte et mise à jour de la structure administrative de la patrouille (nouveaux documents et nouvelles procédures) (2023)
- Projet-pilote de patrouille-parc pour la sensibilisation sur les mises à l'eau et le lavage des embarcations (2023)
- Révision du formulaire de vignette (2023-2024)

**SOLUTIONS  
ESSAYÉES**  
...SUITE

# RAPPEL DES CONSULTATIONS DE 2023

## Sondage

- En ligne du 3 mars au 2 avril 2023
- 660 répondants

## Contenu des consultations publiques

- Résultats du sondage
- Proposition de restrictions (1<sup>er</sup> scénario) de la Municipalité et période de questions
- Présentation et évaluation des solutions alternatives

# FAITS SAILLANTS

Les répondants au sondage étaient d'avis partagé concernant l'idée de réglementer la vitesse des embarcations, les activités de traîne et le wakesurf. Les commentaires ont permis de préciser les préoccupations de la population.

La proposition préliminaire de la Municipalité (1<sup>er</sup> scénario) présentée aux consultations de 2023 ne faisait pas consensus et comportait des impacts perçus tant positifs que négatifs.

Plusieurs solutions alternatives au RRVUB ont été évaluées lors des consultations (efficacité, avantages, inconvénients)

Les commentaires reçus lors des consultations publiques ont guidé la Municipalité dans les modifications subséquentes de sa proposition de restrictions.

## RAPPEL DES CONSULTATIONS DE 2023

**Scénario 1**  
(Mai 2023)



**Scénario 2**  
(Août 2023)



**Scénario 3**  
(Octobre 2023)

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 6:

Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une **vitesse maximale**

### Situation initiale

- **10 km/h** à 30 m des rives
- **70 km/h** ailleurs

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 6:

Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une **vitesse maximale**

Situation initiale	Scénario I (Mai 2023)
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>10 km/h</b> à 30 m des rives</li><li>- <b>70 km/h</b> ailleurs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>5 km/h</b> sur la Petite Rivière</li><li>- <b>5 km/h</b> à 45 m des rives</li><li>- <b>5 km/h</b> à 60 m des rives entre la plage et la Petite Rivière</li><li>- <b>55 km/h</b> ailleurs</li></ul>

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 6:

Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une **vitesse maximale**

Situation initiale	Scénario 1 (Mai 2023)	Scénario 2 (Août 2023)
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>10 km/h</b> à 30 m des rives</li><li>- <b>70 km/h</b> ailleurs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>5 km/h</b> sur la Petite Rivière</li><li>- <b>5 km/h</b> à 45 m des rives</li><li>- <b>5 km/h</b> à 60 m des rives entre la plage et la Petite Rivière</li><li>- <b>55 km/h</b> ailleurs</li></ul>	<p>Pour les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph ainsi que pour la Petite Rivière:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>10 km/h</b> à 30 m des rives</li><li>- <b>10 km/h</b> à 60 m des rives de la plage Gratton au débarcadère du lac Sainte-Marie</li><li>- <b>70 km/h</b> ailleurs</li></ul>

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 6:

Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou électrique sont assujettis à une **vitesse maximale**

Situation initiale	Scénario 1 (Mai 2023)	Scénario 2 (Août 2023)	Scénario 3 (Aujourd'hui)
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>10 km/h</b> à 30 m des rives</li><li>- <b>70 km/h</b> ailleurs</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>5 km/h</b> sur la Petite Rivière</li><li>- <b>5 km/h</b> à 45 m des rives</li><li>- <b>5 km/h</b> à 60 m des rives entre la plage et la Petite Rivière</li><li>- <b>55 km/h</b> ailleurs</li></ul>	<p>Pour les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph ainsi que pour la Petite Rivière:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>10 km/h</b> à 30 m des rives</li><li>- <b>10 km/h</b> à 60 m des rives de la plage Gratton au débarcadère du lac Sainte-Marie</li><li>- <b>70 km/h</b> ailleurs</li></ul>	<p><i>Statu quo</i> du scénario 2 :</p> <p>Pour les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph ainsi que pour la Petite Rivière:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>10 km/h</b> à 30 m des rives</li><li>- <b>10 km/h</b> à 60 m des rives de la plage Gratton au débarcadère du lac Sainte-Marie</li><li>- <b>70 km/h</b> ailleurs</li></ul>

# EXPLICATION DES CHANGEMENTS

## ANNEXE 6

### VITESSE MAXIMALE DES EMBARCATIONS

- La limite de 55 km/h est contraignante pour la pratique du ski nautique, selon les commentaires de la population
- La réglementation concernant la vitesse est difficilement applicable sur les plans d'eau
- La limite de 5 km/h est impossible à respecter pour certaines embarcations qui ont une vitesse d'embrayage plus élevée
- Une vitesse maximale de 10 km/h est proposée à 60 m ou moins de la rive de la plage Gratton au débarcadère du lac Sainte-Marie pour améliorer la sécurité des usagers

## ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## WAKEBOARD

### Annexe 7

La personne est reliée au bateau par une corde et se fait tracter en glissant sur l'eau en se maintenant sur une planche de type surf

VS.

## WAKESURF

### Annexe 7.1

La personne glisse sur la vague produite par un bateau sans être attaché au bateau

Libellé de l'Annexe 7 au moment des consultations de mai 2023:

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**

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7:

Eaux dans lesquelles il est interdit de **tirer une personne** sur tout équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées

### Situation initiale

Aucune restriction

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7:

Eaux dans lesquelles il est interdit de **tirer une personne** sur tout équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées

Situation initiale	Scénario I (Mai 2023)
Aucune restriction	Activités de traîne interdites, sauf dans 4 zones (1 zone sur le lac Saint-Joseph et 3 zones sur le lac Sainte-Marie)

Libellé de l'Annexe 7 au moment des consultations de mai 2023:

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**

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7:

Eaux dans lesquelles il est interdit de **tirer une personne** sur tout équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées

Situation initiale	Scénario 1 (Mai 2023)	Scénario 2 (Août 2023)
Aucune restriction	Activités de traîne interdites, sauf dans 4 zones (1 zone sur le lac Saint-Joseph et 3 zones sur le lac Sainte-Marie)	Aucune restriction

Libellé de l'Annexe 7 au moment des consultations de mai 2023:

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**

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7:

Eaux dans lesquelles il est interdit de **tirer une personne** sur tout équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées

Situation initiale	Scénario 1 (Mai 2023)	Scénario 2 (Août 2023)	Scénario 3 (Aujourd'hui)
Aucune restriction	Activités de traîne interdites, sauf dans 4 zones (1 zone sur le lac Saint-Joseph et 3 zones sur le lac Sainte-Marie)	Aucune restriction	Aucune restriction

Libellé de l'Annexe 7 au moment des consultations de mai 2023:

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**

# EXPLICATION DES CHANGEMENTS

## ANNEXE 7

### ACTIVITÉS DE TRAÎNE

- La concentration des activités de traîne dans des zones peut compromettre la sécurité

ÉVOLUTION  
DES  
SCÉNARIOS  
DE  
RESTRICTIONS

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7.1 (en vigueur depuis décembre 2023):

Eaux dans lesquelles il est interdit de **permettre à une personne de surfer sur le sillage** d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées

### Situation initiale

Aucune restriction  
(Annexe inexistante)

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7.1 (en vigueur depuis décembre 2023):

Eaux dans lesquelles il est interdit de **permettre à une personne de surfer sur le sillage** d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées

Situation initiale	Scénario I (Mai 2023)
Aucune restriction (Annexe inexistante)	Surf sur sillage interdit, sauf dans 2 zones (une zone sur le lac Saint-Joseph et une zone sur le lac Sainte-Marie)

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7.1 (en vigueur depuis décembre 2023):

Eaux dans lesquelles il est interdit de **permettre à une personne de surfer sur le sillage** d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées

Situation initiale	Scénario 1 (Mai 2023)	Scénario 2 (Août 2023)
Aucune restriction (Annexe inexistante)	Surf sur sillage interdit, sauf dans 2 zones (une zone sur le lac Saint-Joseph et une zone sur le lac Sainte-Marie)	Surf sur sillage interdit, sauf dans une zone sur le lac Saint-Joseph

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

## ANNEXE 7.1 (en vigueur depuis décembre 2023):

Eaux dans lesquelles il est interdit de **permettre à une personne de surfer sur le sillage** d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées

Situation initiale	Scénario 1 (Mai 2023)	Scénario 2 (Août 2023)	Scénario 3 (Aujourd'hui)
Aucune restriction (Annexe inexistante)	Surf sur sillage interdit, sauf dans 2 zones (une zone sur le lac Saint-Joseph et une zone sur le lac Sainte-Marie)	Surf sur sillage interdit, sauf dans une zone sur le lac Saint-Joseph	Surf sur sillage interdit sur le lac Sainte-Marie, le lac Saint-Joseph et la Petite Rivière

# EXPLICATION DES CHANGEMENTS

## ANNEXE 7.1

### SURF SUR SILLAGE

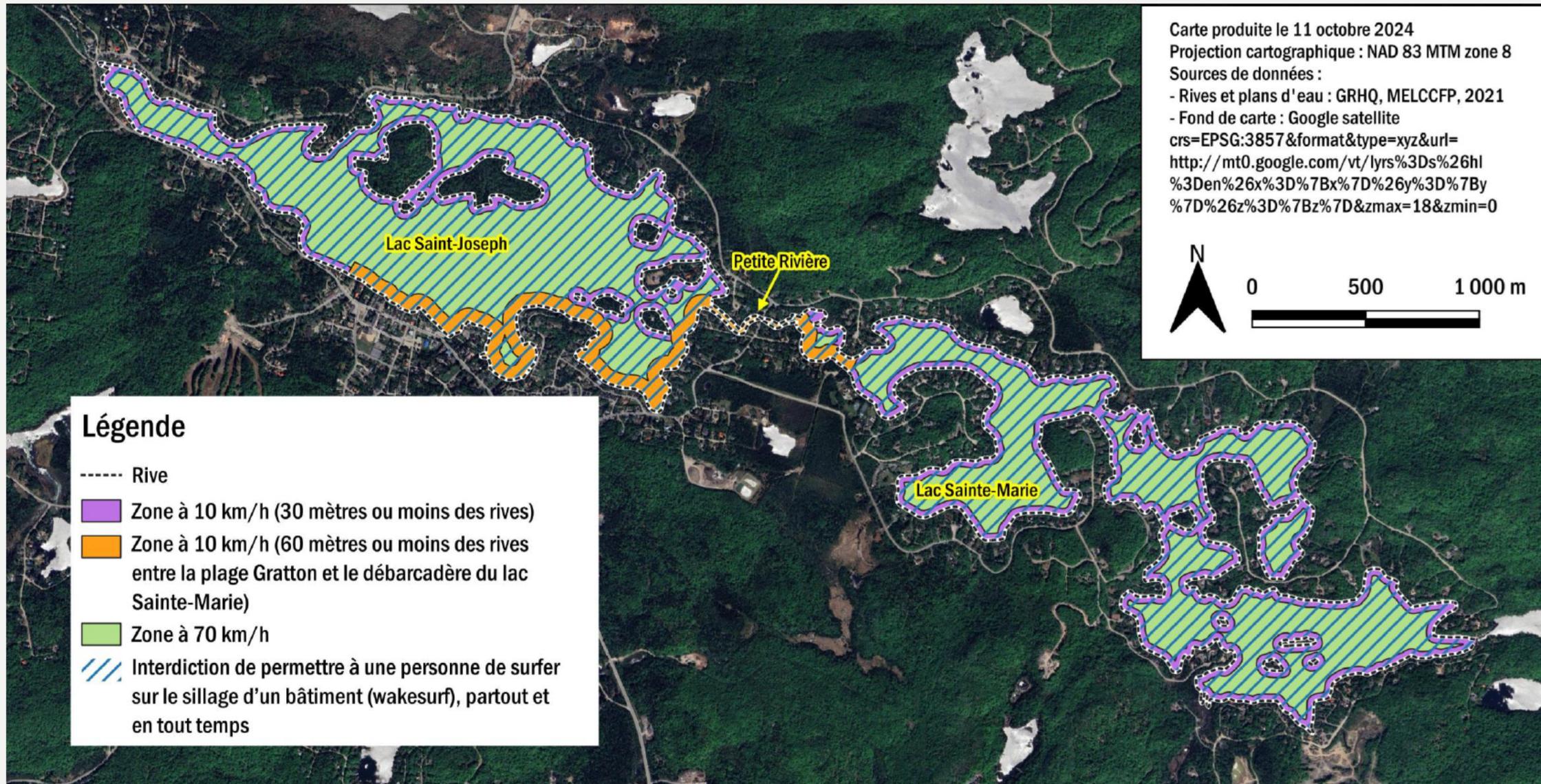
- Le lac Sainte-Marie n'est pas propice à la pratique du wakesurf et ouverture de la population
- La concentration des activités de surf sur sillage dans un seul lac pourrait accentuer les problématiques
- La réduction des risques associées aux vagues de wakesurf est prioritaire pour assurer la sécurité des usagers et la pérennité des usages à long termes sur les deux lacs

# ÉVOLUTION DES SCÉNARIOS DE RESTRICTIONS

# RÉSUMÉ DU SCÉNARIO RETENU

<b>Annexe 6 (Vitesse maximale)</b>	<b>Annexe 7.1 (Surf sur sillage)</b>
<p>Pour les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph ainsi que pour la Petite Rivière:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Limite de <b>10 km/h</b> à 30 m ou moins des rives</li><li>- Limite de <b>10 km/h</b> à 60 m ou moins des rives, de la plage Gratton au débarcadère du lac Sainte-Marie</li><li>- Limite de <b>70 km/h</b> ailleurs</li></ul>	<p>Surf sur sillage <b>interdit</b> sur le lac Sainte-Marie, le lac Saint-Joseph et la Petite Rivière</p>

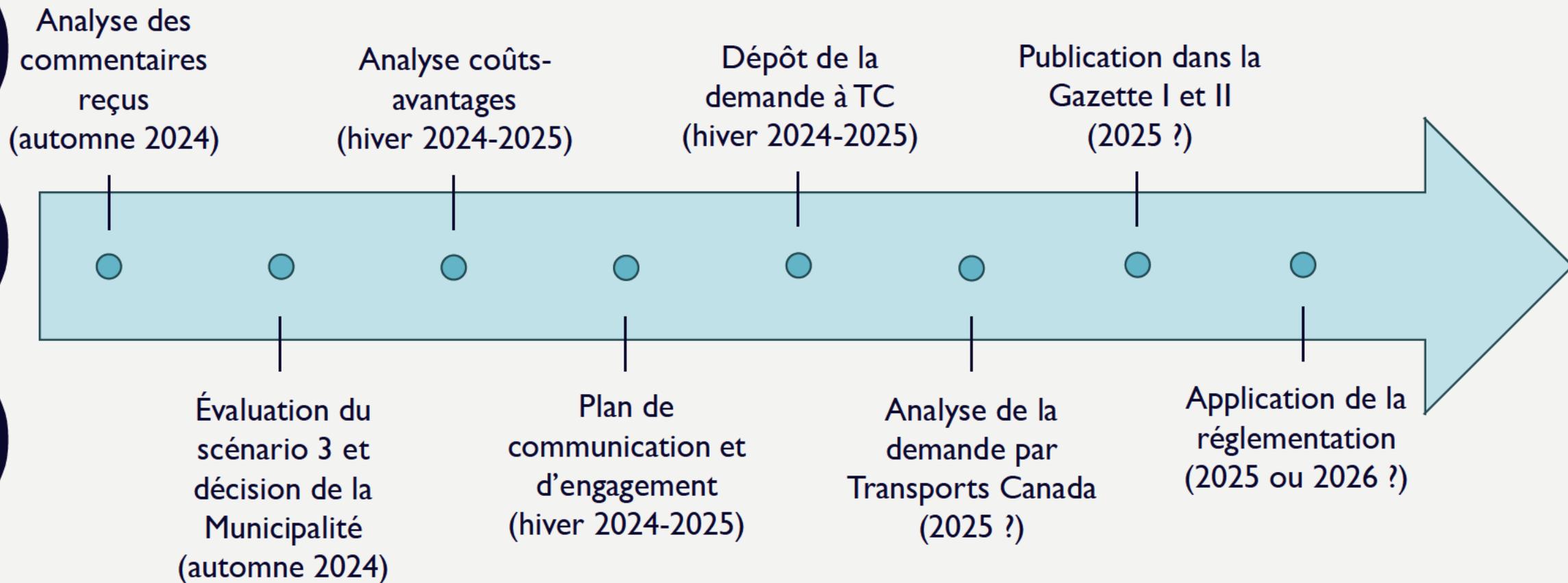
# RÉSUMÉ DU SCÉNARIO RETENU

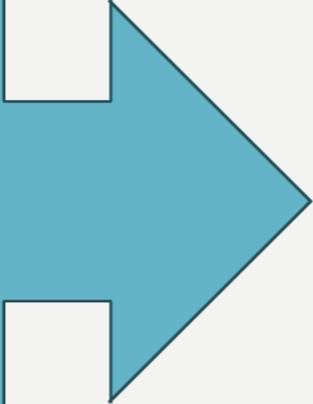


- Les solutions alternatives au RRVUB sont utiles et nécessaires, mais insuffisantes pour les problèmes actuels
- La Municipalité souhaite être proactive pour assurer la sécurité des usagers et pour maintenir les usages des lacs et de la Petite Rivière à long terme
- La proposition a évolué selon les commentaires et propositions reçus lors des consultations. Malgré cela, les problématiques demeurent présentes (plaintes, infractions, avertissements)

## DERNIERS CONSTATS

# PROCHAINES ÉTAPES





**Comment  
soumettre vos  
commentaires  
après la  
consultation?**

Remplissez le  
formulaire en ligne,  
disponible dès demain  
sur le site Web de la  
Municipalité

(formulaire disponible  
jusqu'au 5 novembre à midi)



# **PÉRIODE DE QUESTIONS**

- Laisser les micros fermés
- Respecter les droits de parole
- S'exprimer avec respect et politesse
- Intervention succincte
- S'en tenir au sujet de la consultation

**PÉRIODE DE  
QUESTIONS**

-  
**INSTRUCTIONS**

- Utiliser l'outil pour lever/baisser la main

 Lever la main



Réactiver l...



Arrêter la v...



Participants



Discuter



Réactions

# PÉRIODE DE QUESTIONS

## - INSTRUCTIONS

- Utiliser l'outil pour lever la main
- L'animateur nommera la personne qui a son droit de parole
- Ouvrir sa caméra et son micro
- S'identifier (prénom, nom) au moment de prendre parole
- Poser une question à la fois
- Respecter le temps alloué (1 min)
- Privilégier les nouveaux sujets

# PÉRIODE DE QUESTIONS - INSTRUCTIONS



**PAUSE** (5 minutes)



# PÉRIODE DE QUESTIONS



# MOT DE CLÔTURE

LINE LÉGARÉ

Conseillère municipale, district no3



## 7. 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 du projet, document, étude ou rapport ne devront ou ne doivent pas être considérés comme des avis légaux.

### DROITS, RESPONSABILITÉS, DEVOIRS ET CONTRÔLE-QUALITÉ

L'IdT agira pour le client de façon professionnelle et apportera 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.

Le contrôle de la qualité à chacune des étapes de production sera ou a été rigoureux. Il est validé par le chargé de projet qui chapeaute l'ensemble des étapes de l'échéancier et en collaboration avec le chargé de l'administration chez l'IdT. Des suivis hebdomadaires à l'interne chez l'IdT sont aussi mis en place pour le développement des projets permettant ainsi de synchroniser les différentes expertises mises à profit dans le cadre de ces derniers, et il en sera de même pour la gestion de l'occupation transitoire.

La qualité des échanges avec les citoyen.nes, les parties prenantes, les groupes d'intérêt et les occupants constitue un des principaux défis du travail de communication et de médiation territoriale. C'est pourquoi l'IdT apporte une attention particulière aux processus de contrôle de qualité concernant les échanges et aux communications relatifs aux projets qu'elle met en œuvre. L'équipe de l'IdT fait un suivi interne régulier pour tous ces projets et est très proactif si des enjeux potentiels sont soulevés, il en sera de même pour le présent mandat.

Afin de garantir la qualité des rapports produits par l'IdT, l'organisation adaptera sa méthodologie actuelle en fonction des besoins du client et selon les objectifs, l'échéancier et les budgets définis au mandat. L'IdT prend toutes les dispositions de révision nécessaires afin d'assurer la qualité des informations obtenues, des fichiers et des rapports produits dans le cadre de son mandat.

### ÉTHIQUE ET DÉONTOLOGIE

Le respect du client de l'IdT offre la rigueur dans le développement, les stratégies, la mise en œuvre et l'opération des projets qu'il développe avec ses clients dans le respect des échéanciers et des budgets établis.

La courtoisie, l'ouverture d'esprit et le respect du cadre spécifique au projet demeure les éléments essentiels pour inviter les citoyen.e.s, groupes d'intérêt et parties prenantes à participer aux projets territoriaux que développe l'IdT. À la fin d'une prise de contact, sur les réseaux sociaux, sur une plateforme participative ou dans le cas des appels et entrevues téléphoniques, l'IdT répond avec professionnalisme à son interlocuteur.trice et l'oriente vers toutes sources d'information publique disponible ou autres responsables le cas échéant.

L'IdT s'engage à 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.

Si des espèces à statut précaire étaient observées sur le site, l'IdT se réserve le droit de transmettre toute information pertinente relative aux espèces végétales et animales à statut précaire observées (CDPNQ, AARQ, etc.).

L'IdT et le client conviennent aussi que la découverte non anticipée de dommages à l'environnement ou d'écosystèmes exceptionnels peut nécessiter de la part de l'IdT de prendre action afin de protéger la santé, la sécurité ou l'environnement, tel qu'il est exigé (ou non) par les lois en vigueur au Québec. D'ailleurs, l'IdT s'engage à avertir le client si des sols ou de l'eau semblant être ou étant potentiellement contaminés sont rencontrés.

### RÈGLES DE L'ART

Les services fournis par l'IdT seront/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 à produire/produites par l'IdT dans le cadre du mandat.

### INSTRUMENTS ET DONNÉES

Les instruments (GPS, sonar, sonde, clinomètre, etc.) à utiliser/utilisés dans le cadre de la présente étude comportent une marge d'incertitude.

Les données d'inventaire botanique, faunique, récréatif, social, économique et/ou physique de la présente étude seront/ont été recueillies par échantillonnage et comportent donc une marge d'incertitude relativement à leur quantité et à leur qualité.

Les sondages et autres processus participatifs s'appuient également sur de l'échantillonnage et comportent une marge d'incertitude.

### TEMPORALITÉ

Les données de l'étude seront/ont été recueillies selon une méthode d'échantillonnage reconnue à l'époque des inventaires sur le terrain et du ou des processus consultatifs ou participatifs. Il est probable que cette méthode évolue dans le temps.

Les constatations à présenter/présentées dans le rapport sont strictement limitées à la période de leurs évaluations et pour un horizon de temps spécifié dans le rapport (une année maximum, à moins d'avis contraire dans l'offre de service ou dans le rapport). L'évaluateur ne saurait être tenu responsable de dommages survenus au-delà de

cet horizon de temps. Les conclusions seront/ sont basées sur les informations et documents disponibles, de même que des observations faites lors de la visite de la propriété et des renseignements fournis par les intervenants rencontrés, ou encore lors du ou des processus consultatifs ou participatifs.

Les milieux naturels étant dynamiques temporellement, une évaluation à un moment autre pourrait mener à des conclusions différentes suite à des perturbations et/ou à l'évolution du milieu ainsi que de son environnement immédiat.

Dans le cas de plantations et des infrastructures, celles-ci seront sujettes dans le futur à des perturbations naturelles telles sécheresses, verglas, tempêtes, maladies ou insectes, de même qu'à des perturbations d'origine anthropique telles vandalisme, compaction des sols, usage, etc. L'IdT ne peut garantir l'état des arbres ou des infrastructures advenant un manque de soins arboricoles dans l'avenir.

Si le rapport inclut une évaluation des risques (arboricoles, récréation, etc.), cette dernière doit être comprise/interprétée dans un contexte de conditions météorologiques normales (et non pour des épisodes de conditions climatiques anormales ou extrêmes). À moins d'avis contraire dans l'offre de service ou dans le rapport, les risques relatifs à des aléas anormaux ne seront ou n'ont pas été évalués dans la présente expertise, et l'évaluateur ne saurait être tenu responsable de dommages conséquents à ces aléas.

Le client approuve les documents soumis par l'IdT dans un délai de 10 jours ouvrables, à défaut de quoi il sera réputé les avoir acceptés.

L'échéancier du mandat stipulé dans les documents soumis par l'IdT (offre de service, rapport) sera respecté dans la mesure où le client respecte de son côté l'échéance des tâches qui lui sont imparties dans le mandat (fourniture de données, autorisations requises, validation de choix requis, etc.).

### TERRITORIALITÉ

L'établissement des limites de propriété à l'intérieur desquelles l'étude sera/a été réalisée est la responsabilité du client. Toutes contestations au sujet des limites de propriété seront l'entière responsabilité du client.

À moins d'avis contraire dans l'offre de service ou dans le rapport, les données seront ou ont été recueillies à partir du sol et aucun inventaire aérien ne sera ou ne fut réalisé. Cette lacune de visibilité ou d'accès entraîne une limite importante relative à la responsabilité professionnelle de l'évaluateur. À moins qu'il ne soit clairement spécifié dans l'offre de service ou le rapport, il est de la responsabilité du client de faire inspecter en détail la cime des arbres, le cas échéant.

### ATTENTES ENVERS LE CLIENT

Déterminer les personnes-ressources clés, y compris un chef de projet (le cas échéant), s'assurer de la collaboration de tous les membres importants de l'équipe du client, faire preuve d'un engagement continu tout au long du projet en respectant l'échéancier du projet, en fournissant les renseignements importants nécessaires au projet et en terminant les activités en temps opportun, donner une rétroaction rapide et claire au sujet des livrables et prendre en charge les décisions d'affaires.

### UTILISATION DE L'ANALYSE, DE DONNÉES ET DE DOCUMENTS

Les informations et les interprétations à présenter/présentées dans le rapport/analyse ne se rapportent qu'au mandat spécifique octroyé par le client à l'IdT.

L'interprétation des données, les commentaires et les conclusions contenus dans le rapport/analyse seront/ sont basés, au mieux de notre connaissance, sur les politiques, règlements et les critères (PRC) en vigueur et applicables au projet. Si ces PRC sont modifiés ou diffèrent de ceux présumés, l'IdT devra être consulté afin de réviser, s'il y a lieu, le contenu de l'analyse. En l'absence de PRC permettant l'interprétation des données, l'interprétation est fondée, au mieux de notre connaissance, sur les pratiques environnementales et professionnelles acceptées.

Les conclusions générales concernant l'ensemble du terrain d'étude seront/ sont fournies à titre indicatif et sur une base de probabilité. 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.

Le client a le droit de détenir des copies, éventuellement reproductibles, des plans, devis, schémas, avis, rapports, cahiers des charges, pour son information et pour consultation en rapport avec l'utilisation de l'ouvrage. Il ne peut les utiliser pour agrandir, modifier l'ouvrage, ou pour réaliser d'autres projets.

### EXPERTISES PROFESSIONNELLES SUPPLÉMENTAIRES

Sous réserve d'obtenir l'approbation écrite du client, l'IdT retiendra au nom et aux frais de ce dernier, les services professionnels d'expert requis à la réalisation du présent mandat.

### BUDGET ET HONORAIRES

Ni l'IdT ni le client n'ont la maîtrise du coût de la main-d'œuvre, des matériaux ou du matériel, des techniques d'estimation des entrepreneurs, des conditions des négociations ainsi que du niveau de concurrence au moment de l'appel d'offres et de l'état du marché de la construction. Par conséquent, l'IdT ne peut garantir ou affirmer que les prix obtenus par appel d'offres ou par négociation ne s'écarteront pas de l'estimation du coût probable des travaux. Le client ne peut arguer d'un écart entre le budget du projet et le coût réel de construction pour retenir des honoraires dus à l'IdT.

### CONDITIONS DU TERRAIN

La description du terrain à inclure/incluse dans le rapport/analyse sera/est présentée dans le but de fournir une information générale sur le terrain. Cette information ne devra/doit en aucun cas être utilisée comme données géotechniques. Les conditions hydriques peuvent varier suivant les précipitations, les saisons ou des activités dans son voisinage. Lorsque les conditions des lieux diffèrent de façon significative de celles présentées dans le rapport/analyse, le client ou son représentant autorisé doit prévenir l'Institut des territoires, afin de permettre la révision du contenu de l'analyse, s'il y a lieu. Le terrain pourra/pourrait comprendre d'autres milieux humides, il sera/est donc impératif d'effectuer des vérifications avant toute construction.

### REMPLACEMENT DES RESSOURCES DANS LE CAS D'ABSENCE

L'IdT étant un organisme de bienfaisance qui prône la multidisciplinarité, l'ensemble de l'équipe a des connaissances générales sur le développement, la mise en œuvre et l'opération d'un projet territorial. Ainsi, dans l'éventualité où une ressource devait être remplacée, les effectifs internes actuels pourront prendre le flambeau de n'importe quel membre d'ici son remplacement par une autre personne-ressource. De plus, l'organisation interne de l'IdT a accès à l'ensemble des procès-verbaux des rencontres

avec le client, études, devis, documents, ententes et outils de mise en œuvre qui permettront une reprise rapide du dossier le cas échéant, peu importe la ressource à remplacer.

#### 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.

Le client comprend que les données à recueillir/recueillies dans le cadre du mandat peuvent être utilisées par l'IdT à des fins de recherches scientifiques ou promotionnelles. Les données pourraient toutefois être anonymisées avant leur utilisation.

#### 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.

#### RÉMUNÉRATION

Les services de l'IdT sont rémunérés selon la méthode prescrite dans la proposition d'honoraires/offre de service (forfaitaire, pourcentage, honoraire, banque d'heures, etc.) et convenue avec le client. Si l'IdT est rémunéré selon une somme forfaitaire, le client est tenu de payer toute augmentation résultant de services ou dépenses qui pourraient raisonnablement être prévus par l'IdT.

#### FRAIS REMBOURSABLES

À moins d'indications contraires dans la proposition d'honoraires, tous les frais d'impression, de messagerie, d'achat de matériaux, d'hébergement et de repas seront facturés au client au prix coûtant, avec preuves justificatives à l'appui. Les frais de déplacement seront facturés en termes de frais de kilométrage et d'heures passées en déplacement.

#### MODIFICATION AU MANDAT

Nonobstant les modalités de rémunération de l'IdT, toute modification au mandat demandée par le client qui impose des services supplémentaires ou qui rend inutile une partie des services déjà réalisés, fera l'objet d'un avis écrit adressé au client avant que l'IdT n'entreprenne les services supplémentaires. Dans un tel cas, l'IdT doit être rémunéré en sus des honoraires convenus en vertu d'une entente spécifique à être négociée.

#### SUSPENSION DES SERVICES ET RÉSILIATION DE CONTRAT

Aucune interruption de contrat ne sera envisageable, sauf dans le cas où l'expertise de l'IdT relève une atteinte importante à la viabilité du développement du mandat. L'IdT peut, après avoir donné au client un avis écrit de cinq (5) jours, suspendre la prestation des services ou résilier le contrat en cas notamment de non-paiement total ou partiel d'une facture. En cas de suspension des services ou de résiliation du contrat, le client est tenu de payer, dans la proposition du prix convenu, les honoraires et dépenses encourus jusqu'à la date de suspension ou de la résiliation ainsi que les frais de démobilisation et de remobilisation, le cas échéant.

#### 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. L'IdT n'est pas responsable d'un refus du projet ou d'un retard dans l'émission du permis ou de toute autre autorisation par les autorités. Le client ne pourra retenir des honoraires dus pour ces causes.

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.

## PATROUILLE NAUTIQUE

Nos patrouilleurs ont tous les pouvoirs pour appliquer certains règlements découlant de la Loi sur la marine marchande du Canada ainsi que les règlements municipaux.

L'approche privilégiée est la sensibilisation, la communication, la prévention, l'éducation et l'émission de constats d'infraction lors de manquements aux règlements.

En quelques mots, sensibiliser et assurer :

- La sécurité de tous les usagers, dont celle des baigneurs ;
- Le respect de l'environnement;
- La quiétude des citoyens riverains;
- La diffusion du code d'éthique.

Pour joindre la Sûreté du Québec : 310-4141  
En cas d'urgence : 911  
Patrouille nautique : 819 324-7858

Débarcadère : 819 327-3544  
1920 ch. du Village

Centre plein air (lavage de bateaux) : 819 327-3519  
1972 ch. du Village

### ASSOCIATIONS DE PROTECTION DES LACS STE-MARIE ET ST-JOSEPH

www.apelstemarie.com  
www.apel-stjoseph.com

### ASSOCIATION DES SPORTS NAUTIQUES DE SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD

www.saint-adolphe.org

## CODE D'ÉTHIQUE

Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)

Dans la zone de **30 mètres de distance** des rives (bande rouge), les embarcations motorisées doivent:



Circuler à vitesse d'embrayage, sans vagues;



Respecter les baigneurs et les embarcations non motorisées, la bande de 30 mètres étant majoritairement utilisée par ceux-ci;



Quitter la rive de façon perpendiculaire;



Éteindre le système de son.

### EN TOUT TEMPS :

- Éviter les virages brusques, à moyenne et haute vitesse;
- Éviter les mouvements circulaires répétés avec votre embarcation;
- Éviter de surfer;
- Ne jeter aucun déchet à l'eau.



## ATTENTION AUX FORTES VAGUES



Limiter la création de vagues :

- là où les lacs sont peu profonds;
- près des berges;
- près des quais privés afin d'éviter l'érosion des berges et la prolifération des plantes aquatiques.

### LAVAGE OBLIGATOIRE POUR TOUS LES TYPES D'EMBARCATIONS

Station de lavage :  
1672 chemin du Village - 819 327-3519

Les canots, les kayaks et les planches à pagaie doivent aussi être lavés.

### SAVIEZ-VOUS ?

Tous les plaisanciers sont dans l'obligation de respecter la Loi sur la marine marchande du Canada :

<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15>

## DÉPLIANT NAUTIQUE

Lac St-Joseph Lac Ste-Marie

Protégeons nos lacs, nos rives et nos écosystèmes: c'est notre richesse!



### VIGNETTE ANNUELLE OBLIGATOIRE

En vente au  
débarcadère municipal

(1920 chemin du Village)  
819 327-3544

Patrouille nautique  
819 324-7858



Saint-Adolphe-d'Howard  
Naturellement accueillante



819 327-2044  
[www.stadolphedhoward.qc.ca](http://www.stadolphedhoward.qc.ca)



**Lavage obligatoire pour tous les types d'embarcations**  
Station de lavage : 1672, chemin du Village

Attention aux corridors étroits et aux zones peu profondes.

**LACS FRAGILES!**

Les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ne sont pas propices à la pratique du surf.

Les usagers d'activités motorisées doivent s'éloigner des berges

### LEXIQUE DES BOUÉES

- BOUÉES JAUNES**  
Attention, obstacle invisible!
- BOUÉES VERTES (chenal)**  
Gardez cette bouée à gauche en allant vers l'amont
- BOUÉES ROUGES (chenal)**  
Gardez cette bouée à droite en allant vers l'amont
- PANNEAU "SANS VAGUES"**  
Vitesse d'embrayage
- CHANDELLES BLANCHES ET ORANGES**  
Maximum de 10km/h entre la rive et la bouée (30 mètres de la rive)
- CHANDELLES BLANCHES**  
Secteur réservé à la natation

**LAC SAINT-JOSEPH**

**LAC SAINTE-MARIE**

- ### LÉGENDE
- Zone Wake surf
  - Parcours de ski nautique
  - Zone sans vagues
  - Zone 10 km/h max à moins de 30 mètres de la rive

Pour votre sécurité et celle des usagers du lac, **il est strictement interdit** de déplacer, d'ajouter ou d'enlever une bouée servant à la navigation.



**Saint-Adolphe-d'Howard**

Naturellement accueillante

## **Vous êtes responsable de votre vague EN TOUT LIEU ET EN TOUT TEMPS**

### **Saviez-vous que?**

- Les vagues surdimensionnées peuvent se déplacer sur plus de 300 mètres.
- Lorsqu'elles se brisent sur les berges, les vagues endommagent les terrains, créent de l'érosion et la remise en suspension des sédiments stimule la croissance des algues envahissantes et la détérioration de l'eau.
- Les bateaux de type « wakeboard » qui utilisent des amplificateurs de vagues doivent naviguer dans des zones de plus de 5 m de profondeur afin d'éviter la remise en suspension des sédiments.

Sur les lacs étroits et peu profonds, la pratique d'activités nautiques à forte vagues tel que le « wakesurf » est très nocive pour l'environnement.

Ces activités ne sont pas recommandées sur nos lacs. Si vous souhaitez tout de même pratiquer ces activités nous avons illustré sur la carte les endroits qui diminuent sans toutefois les éliminer les dommages environnementaux.

Ces nouvelles mesures sont mises en place afin de réduire les impacts de la navigation sur l'environnement, améliorer la sécurité et favoriser la cohabitation harmonieuse de tous les usagers.

**SURVEILLE TA VAGUE!**



**Saint-Adolphe-d'Howard**

Naturellement accueillante

## **Vous êtes responsable de votre vague EN TOUT LIEU ET EN TOUT TEMPS**

### **Selon les bonnes pratiques il est recommandé de :**

- Respecter les trois zones de « wakesurf »
- Afin de respecter la quiétude des citoyens et des riverains, nous vous suggérons de pratiquer le « wakesurf » entre 10 h et 19 h. Nous vous remercions de votre collaboration.
- Naviguer à « petites vagues » à l'extérieur de ces zones (sans amplificateurs de vagues, bateaux non cabrés).
- Naviguer le plus loin possible des rives et en ligne droite, un bateau à la suite de l'autre (pas de croisement qui amplifie les vagues).
- Effectuer les virages à vitesse d'embrayage à chacune des extrémités des zones.

### **Plaintes :**

Pour toute(s) plainte(s), vous pouvez joindre les patrouilleurs nautiques au 819-324-7858 ou par courriel : [plaintesnautisme@stah.ca](mailto:plaintesnautisme@stah.ca)

**SURVEILLE TA VAGUE!**



**Saint-Adolphe-d'Howard**  
Naturellement accueillante

---

# BILAN NAUTIQUE

SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD

# 2023

SERVICE DE LA SECURITE PUBLIQUE

[efulker@stah.ca](mailto:efulker@stah.ca)

**RÉDACTION :**  
ERIC FULKER

**AIDE À LA RÉDACTION :**  
EMILIE MALTAIS  
ALEXANDRE BÉLISLE

**CORRECTION :**  
EMILIE MALTAIS

**APPROBATION:**  
CONSEIL MUNICIPAL

**COPIES DÉPOSÉES :**  
DIRECTION GÉNÉRALE  
CONSEIL MUNICIPAL

**DEPOT OFFICIEL :**  
17 NOVEMBRE 2023

*La forme masculine utilisée dans ce document désigne tout aussi bien les femmes que les hommes.*



# MOT DU DIRECTEUR



Chers membres du conseil municipal,

Le service de Sécurité publique est très heureux de vous transmettre son tout premier bilan nautique pour la saison 2023.

La patrouille nautique pendant l'été revêt un rôle crucial dans la préservation de nos lacs. Elle assure la surveillance et la régulation des activités nautiques, tout en garantissant le respect des règlements en vigueur. Cette équipe de professionnels est formée comme agent de l'autorité du DPCP et reçoit une formation complète de Transport Canada pour intervenir dans différentes situations, mais son travail ne se limite pas à cela. Elle joue également un rôle éducatif et de sensibilisation envers les plaisanciers et les visiteurs.

L'an prochain nous tenterons d'organiser des ateliers avant la saison estivale pour sensibiliser les plaisanciers sur les spécificités des écosystèmes en soulignant l'importance de respecter le code d'éthique. Nous espérons lancer une campagne de sensibilisation à travers des panneaux d'affichage et les médias sociaux pour mettre en avant les conséquences de la pollution et des comportements irrespectueux sur la santé des lacs et sur les activités de loisirs à long terme. Nous aimerions aussi organiser des séances d'information sur les règles de sécurité nautique, notamment l'utilisation des gilets de sauvetage, la limitation de la vitesse, et les mesures à prendre en cas d'urgence.

La patrouille a effectué des contrôles aléatoires pour vérifier que les embarcations sont équipées des dispositifs de sécurité nécessaires. Ils ont profité de ces occasions pour rappeler aux plaisanciers l'importance du respect des règlements. Nous avons collaboré avec les associations environnementales et de loisirs pour renforcer les actions de sensibilisation. Ces partenariats nous aident à atteindre un public plus large et à mobiliser la collectivité dans son ensemble.

## Conclusion

La patrouille nautique est bien plus qu'une simple présence sur les lacs pendant l'été. Elle incarne une initiative de sensibilisation et d'éducation essentielle pour préserver une cohabitation sécuritaire et la beauté naturelle de nos lacs et garantir leur viabilité pour les générations futures. En travaillant main dans la main avec la collectivité, elle peut créer un impact positif durable et encourager chacun à devenir un gardien responsable de nos précieuses ressources aquatiques. Bonne lecture.

Eric Fulker  
Directeur de la sécurité publique et incendie



# INTRODUCTION

Ce bilan contient des informations à jour au 26 octobre 2023 sur les activités du département nautique de la municipalité géré par le service de sécurité publique et incendie. On y retrouve un inventaire des ressources pour le débarcadère, la station de lavage ainsi que la patrouille nautique.

Le chapitre 1 présente les activités de la station de lavage réalisées en 2023, alors que le chapitre 2 présente des statistiques sur le débarcadère, qui ont été effectuées entre le 1er avril et le 26 octobre 2023. Le chapitre 3 présente les indicateurs de performance de la patrouille nautique.

L'analyse des statistiques présentées ici permettra de mieux cibler les actions de prévention et de sensibilisation à mettre en place et permettra également de mieux orienter les priorités en matière de sensibilisation et d'investissement à faire pour les prochaines saisons.

Les statistiques utilisées pour la confection de ce rapport proviennent des données recueillies tout au long de l'année sur nos lacs, à la station de lavage ainsi qu'au deux débarcadères.



# STATION DE LAVAGE

La station de lavage a pour mission de fournir gratuitement un service de lavage aux propriétaires d'embarcations motorisées et non motorisées, à tous les utilisateurs de plans d'eau de la municipalité, qu'ils y soient ou non-résidents, dans le but de prévenir la contamination par les espèces envahissantes et ainsi favoriser une pratique responsable de la navigation.

## Fréquentation de la station de lavage :

Pour la saison 2023, on compte **2708 lavages** effectués soit une **augmentation de 33%** par rapport à la saison précédente (2064 lavages en 2022).

Implanté sous sa forme actuelle en 2022, le service est maintenant partie prenante du département et son utilisation est de plus en plus ancrée chez les usagers. L'augmentation de la fréquentation peut aussi être attribuée à la présence d'un patrouilleur terrestre sur les berges bordant le lac Saint-Joseph dans le cadre du projet pilote de patrouille nautique - parc.



## Type utilisateurs :

	2021	2022	2023*
Motorisé	N/A	350	440
Non-motorisé	N/A	1569	2032
Remorque	N/A	174	236

\*En date du 15 octobre

## Entretien et réparations de la station :

Pendant la saison 2023, la station de lavage a été soumise à un entretien régulier. Des réparations mineures ont été effectuées pour assurer la sécurité et la qualité des services fournis. L'installation d'une sonnette s'est avérée particulièrement utile. Le budget alloué pour l'entretien a été respecté.

L'abri sera retiré à la fin de la saison pour être entreposé sur le terrain du camping afin de prévenir les bris lors du déneigement. La machine de lavage sous pression demandera quelques entretiens minimales après deux ans d'utilisation intense pour garantir son bon fonctionnement dans les années à venir.

## Sensibilisation à la protection de l'environnement :

L'équipe de la station a poursuivi ses efforts de sensibilisation auprès des usagers. De l'information et des dépliants du CRE Laurentides ont été distribués par nos employés pour expliquer la nécessité d'un lavage adéquat des embarcations pour prévenir la contamination des plans d'eau locaux par des espèces envahissantes et promouvoir la pratique d'une navigation responsable.



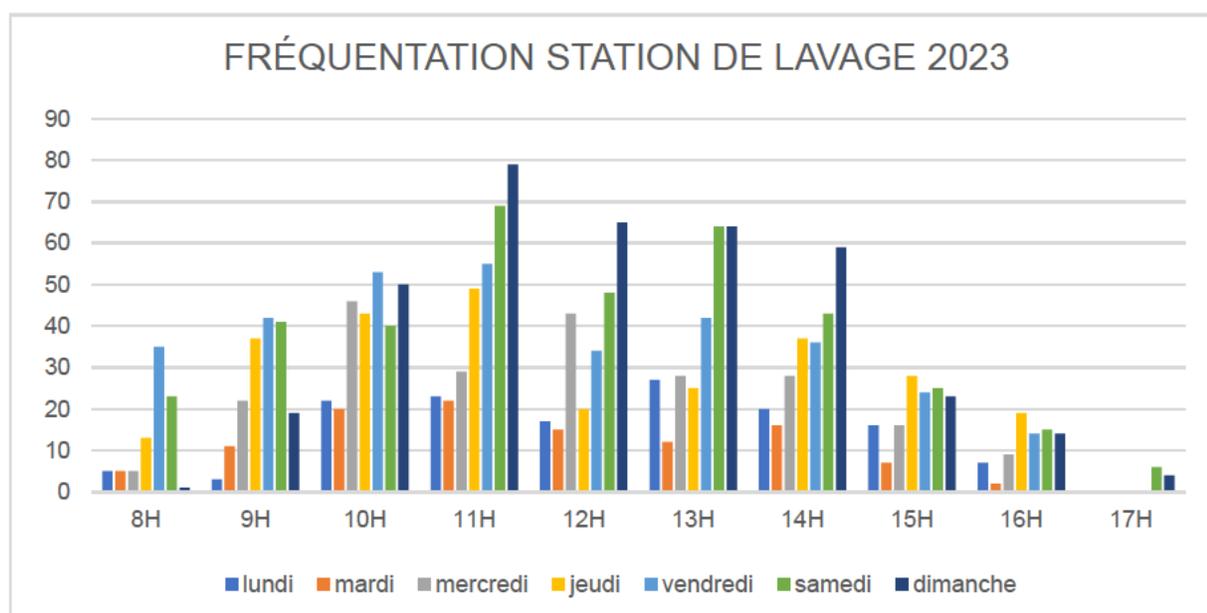
## Perspectives pour la saison 2024 :

En prévision de la saison 2024, il est recommandé de continuer à publiciser le service de nettoyage d'embarcation la station de lavage auprès des résidents et visiteurs de la municipalité, en mettant l'accent sur son rôle dans la préservation de l'environnement. Il convient également de maintenir les normes de maintenance et d'entretien actuelles, en veillant à ce que la station reste opérationnelle et respectueuse de l'environnement.

Nous espérons que ces efforts se poursuivront en 2024 pour garantir la durabilité de la station et la préservation de nos plans d'eau.

## Statistiques :

Les statistiques de fréquentations obtenues lors des deux dernières années nous permettent toutefois d'optimiser les heures d'ouverture sans que le service aux utilisateurs ne soit réduit.



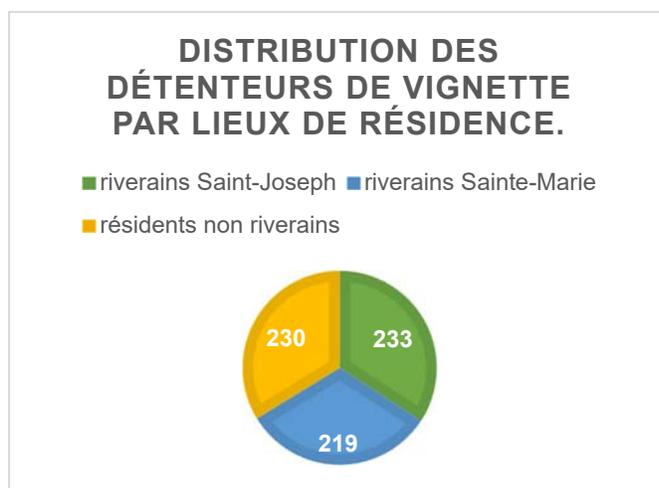
# DÉBARCADÈRES ET VIGNETTES

Les débarcadères à bateaux de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard pour le lac Sainte-Marie et le lac Saint-Joseph jouent un rôle essentiel dans la vie de la communauté locale, offrant un accès à l'eau pour les résidents et les visiteurs. La saison 2023 a été marquée par la mise en place de nouvelles procédures et réformes pour améliorer la gestion et l'efficacité des installations.

## Vente de vignette :

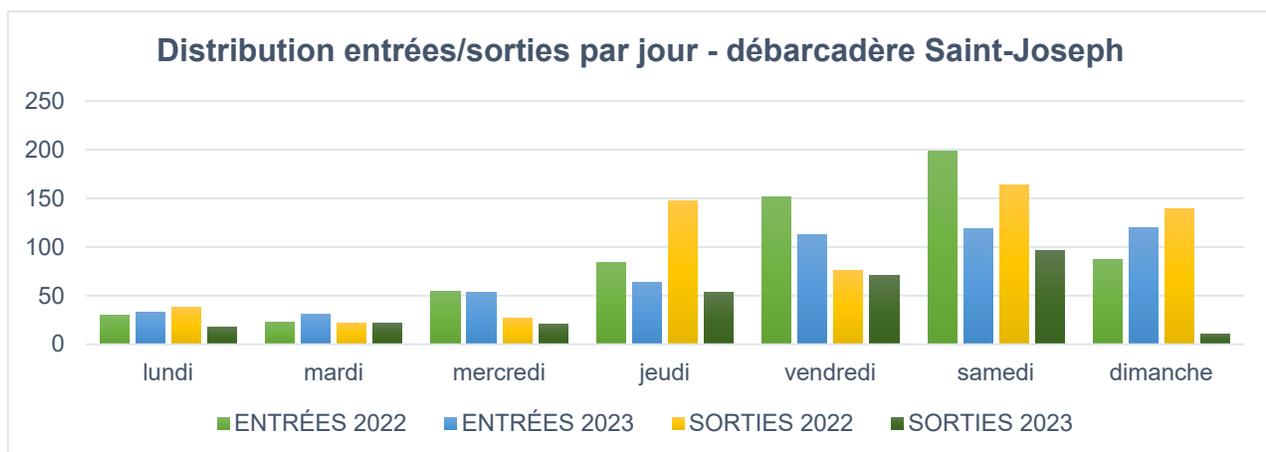
Il s'est vendu **682 vignettes annuelles en 2023** dont 84 en prévente à l'automne 2022. Une diminution du nombre de détenteurs d'environ 3% comparément à l'année précédente. 2 vignettes temporaires (location/remplacement en attente de réparation) et 8 vignettes journalières (dont 6 pour une seule activité démo par une compagnie d'embarcation).

Distribution par type d'embarcation	
Bateau	165
Wakesurf	78
Chaloupe	45
Chaloupe 9.9HP	11
Motomarine	154
Ponton	229



## Fréquentation et utilisation :

Les heures d'ouverture du débarcadère ont été rationalisées en fonction des statistiques de fréquentations obtenues en 2022. La réduction des heures d'ouverture n'a donné lieu à aucune plainte, car le service continu de correspondre aux besoins. Les chiffres indiquent une hausse d'usage les jeudi, samedi et dimanche, probablement dû au fait que le débarcadère était fermé le mercredi (mai-juin-septembre-octobre) cette saison alors qu'il était ouvert l'an dernier. L'objectif de concentrer la fréquentation pour maximiser l'utilisation des installations tout en réduisant les coûts par rapport à la saison précédente fût un succès., malgré la mauvaise température estivale.



## **Performances de la Saison 2023 :**

*Réduction des incidents* : Les nouvelles mesures de sécurité (installation de caméra de surveillance) ont contribué à réduire les incidents en particulier les comportements néfastes de certains usagers envers les employés municipaux et les actes de vandalisme.

*Satisfaction des usagers* : L'expérience des utilisateurs a été globalement positive, en grande partie grâce à l'optimisation des procédures et des horaires de service, ce qui peut être attribué à la refonte de l'équipe de gestion du département nautique entamée en 2022 avec l'ajout d'une adjointe administrative.

*Gestion plus efficace* : La gestion des plages horaires d'utilisation des débarcadères a été grandement améliorée grâce aux données recueillies dans les années précédentes, ce qui a permis d'optimiser l'utilisation des installations et satisfaire également les besoins des concessionnaires d'embarcations.

## **Défis rencontrés et perspectives :**

Malgré les succès de la saison 2023, quelques défis subsistent. Il est essentiel de continuer à surveiller la situation et de travailler à l'amélioration continue.

*Formation continue* : Bien que le programme de formation initial ait été un succès, il est nécessaire de mettre en place une formation continue pour les employés afin de garantir le respect des règles et des procédures.

*Maintenance* : Les débarcadères nécessitent une maintenance régulière pour assurer leur bon état de fonctionnement. Il est essentiel de continuer à investir dans cette maintenance.

*Surveillance* : Les caméras de surveillance ont amélioré la sécurité, mais elles nécessitent une surveillance continue pour détecter et prévenir tout comportement inapproprié.

*Traitement uniforme des demandes* : Les nouvelles procédures nous ont amenés à revoir l'archivage et l'utilisation adéquate de nos équipements informatiques afin d'être mieux outillés pour le travail, mais également afin de s'assurer d'une gestion documentaire plus efficace. Pour la saison 2024, le formulaire d'achat vignette a été revu afin de nous s'assurer que les demandeurs soumettent les bons documents et que les plaisanciers perçoivent l'ensemble de leurs responsabilités en tant que propriétaire d'embarcation.

## **Conclusion :**

La saison 2023 pour les débarcadères à bateau a été un succès global grâce à la mise en place de nouvelles procédures. Celles-ci ont permis d'améliorer la fluidité du service, la sécurité et d'optimiser la gestion des installations. Cependant, des efforts continus sont nécessaires pour maintenir ces améliorations et garantir la satisfaction des usagers.



# PATROUILLE NAUTIQUE

La saison 2023 a été une saison importante pour la patrouille nautique et a été marquée par l'embauche d'un responsable de la patrouille nautique expérimenté. Au cours de sa première année passée au sein de la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, le responsable nautique, en collaboration avec le directeur, a axé ses efforts sur la collecte d'informations, la formation, la documentation, la répression des comportements dangereux et la sensibilisation des usagers et des visiteurs.

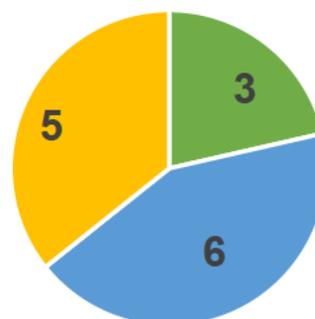


La refonte et la mise à jour de la structure administrative de la patrouille ont aussi été nécessaires afin de permettre une exploitation plus efficace des données recueillies. La création de nouvelles procédures et documents s'est avérée cruciale pour améliorer l'efficacité du service.

La patrouille a effectué **344,45 heures** de présence sur les lacs, les statistiques d'intervention sont les suivantes :

COURTOISIE- INFORMATION AUX PLAISANCIERS	73
VAGUE-VITESSE-DANGEROUSITÉ - PLAINTES	11
PLAINTES NUISANCES- RASSEMBLEMENT - BRUIT	5
PLAINTES INFRASTRUCTURES BOUÉES - QUAI ENTRAVES	7
PLAINTES ENVIRONNEMENT	2
VÉRIFICATION LAVAGE	144
VÉRIFICATION ÂGE CONDUCTEUR	4
VÉRIFICATIONS ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ET PAPIERS	125
VÉRIFICATION REMORQUAGE PLACES ASSISES - SURVEILLANTS	18
VÉRIFICATION VFI	70
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ - AVERTISSEMENT	27
AVERTISSEMENT VITESSE - CONDUITE DANGEREUSE	9
AVERTISSEMENT VAGUES	3
AVERTISSEMENT LAVAGE	25
AVERTISSEMENT VFI	20
AVERTISSEMENT BRUIT	3
CONSTAT D'INFRACTION FÉDÉRAL	14
CONSTAT D'INFRACTION FÉDÉRAL - ANNULÉ	8
CONSTAT RIG (RAPPORT D'INFRACTION GÉNÉRAL)	2
CONSTAT SQ EN COLLABORATION	3
CONSTAT D'INFRACTION MUNICIPAL	3
REMORQUAGE	7
NETTOYAGE - DÉCHETS - BOUÉES- ÉQUIPEMENT- OBJETS FLOTTANTS ETC.	24
ACCIDENT-COLLISION (SAUVETAGE NAUTIQUE)	2

Constats par type d'infraction  
-  
saison 2023



- moins de 16 ans motomarine
- remorquage sans vigie
- pas de preuve de compétence à bord

## Besoin de Surveillance continue :

La gestion des débarcadères de bateau nécessite une surveillance constante pour garantir le respect des règles et la préservation de l'environnement. Des patrouilles régulières et une communication ouverte avec les plaisanciers sont essentielles.





### **Évaluation des coûts :**

La municipalité doit continuer à évaluer les coûts des rénovations et des améliorations pour s'assurer que les ressources sont utilisées de manière efficace.

### **Constat d'ensemble**

*Collaboration avec les Autres Services de la Municipalité :* Les patrouilleurs nautiques ont travaillé en étroite collaboration avec d'autres services municipaux, tels que les patrouilles nautiques de Saint-Donat et de la ville de l'Estérel ainsi que de la police de la MRC des Pays-d'En-Haut.

*Satisfaction des plaisanciers :* Les commentaires des plaisanciers et des résidents ont été majoritairement positifs. La présence des patrouilleurs nautiques, combinée à leur approche conviviale, a renforcé l'expérience nautique sur les lacs.

*Formation :* Un programme de formation a été fait rapidement vue l'entrée en poste tardive du responsable nautique. De la formation pratique de manœuvre (conduite du bateau patrouille, remorquage du bateau patrouille avec un véhicule) serait pertinente à faire en début de saison.

*Personnel :* Des effectifs de 3 patrouilleurs réguliers, 1 sporadique et un responsable étaient appropriés. Il devrait être spécifié à l'embauche que l'employé doit être disponible pour l'ensemble de l'été et détenir un permis de conduire valide. La grille de questions d'entrevue devrait aussi être revue pour mieux cerner le tempérament des employés et leur intention/perception face au travail.

*Description de tâche :* La description de tâches des employés devrait faire mention de la pose et enlèvement des bouées ainsi que des tâches relatives à la sécurité publique en dehors d'une embarcation nautique.

*Météo :* Une météo généralement peu favorable pour l'été 2023 a entraîné une fréquentation moins importante des lacs par les embarcations motorisées, mais une fréquentation soutenue pour les embarcations non motorisées même par temps gris et froid.

*Bouées :* L'installation des bouées de navigation a été fait par la patrouille nautique. La tâche représente 3 jours à l'installation et 3 jours pour le remisage. Ceci a permis de constater que plusieurs bouées n'ont pas d'utilité en raison de leur positionnement, que plusieurs ne sont pas conformes aux exigences de Transport Canada et que la municipalité se fait voler/vandaliser des bouées. Des actions correctives seront prises pour la saison prochaine.

*Vacances construction :* Peu d'achalandage pour les résidents mais beaucoup de mise à l'eau par les embarcations non motorisées dans les parcs.

*Vignette d'accès :* Il a été possible de constater qu'environ 20% du lac ne dispose pas de vignette d'accès au lac émise par la municipalité. Outre la perte financière engendrée, il serait pertinent



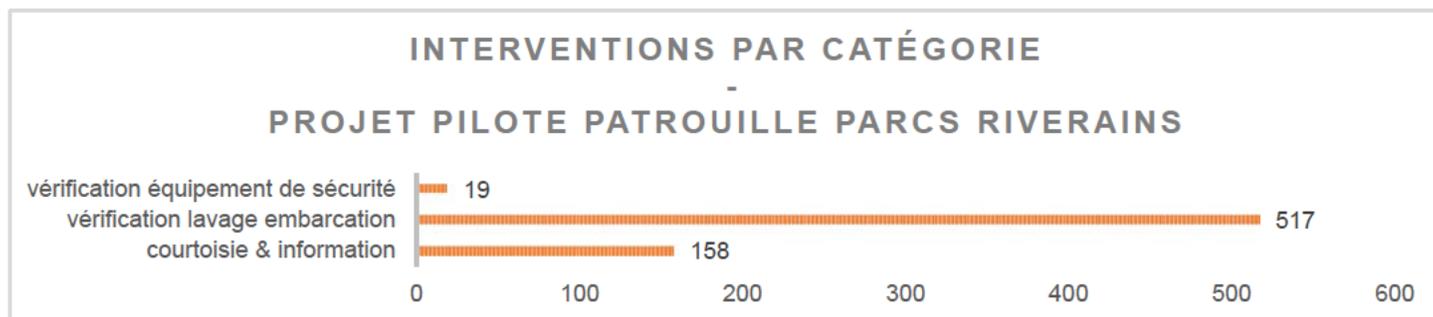
d'expliquer au résident où et comment cette perte financière se traduit (manque de service, augmentation de la taxation, etc.)

## Projet-pilote

Suite à la consultation publique portant sur le RRVUB au printemps 2023, le département nautique a mis sur pied un projet pilote de patrouille-parcs en collaboration avec la patrouille nautique. Cette présence visait à adresser les plaintes de certains résidents concernant les mises à l'eau d'embarcations non motorisées sans lavage préalable et les mises à l'eau en des endroits interdits. La présence d'un patrouilleur nautique, qui effectuait des rondes dans les parcs riverains et certaines berges stratégiques, a permis une meilleure compréhension des enjeux et problèmes reliés aux mises à l'eau hors débarcadères. Le projet pilote a été une opportunité de sensibiliser les utilisateurs des lacs à l'importance de faire laver leurs embarcations avant de les mettre à l'eau. Cette patrouille a aussi constaté que de nombreux règlements municipaux ne sont pas respectés dans les parcs, notamment en ce qui concerne la consommation d'alcool, de drogue, la présence de chiens non tenus en laisse, et surtout le stationnement illégal. Les endroits surveillés à pied durant l'été sont les suivants :

- Plage Gratton
- Marina du village
- Jardin des Aînés
- Débarcadère Saint-Joseph
- Parc Adolphe-Jodoin
- Parc Lapointe
- Plage Bélisle
- Débarcadère Sainte-Marie

Cette patrouille a effectué **231 heures de présence** dans les parcs au cours desquelles les patrouilleurs ont effectué des vérifications de preuves de nettoyage, expliqué les particularités des lacs et se sont assurés que les usagers avaient en leur possession le matériel de sécurité pour la navigation.



## Conclusion

La saison 2023 a été un succès global pour les patrouilleurs nautiques, entre autres grâce aux changements apportés par le nouveau gestionnaire. La sécurité nautique a été améliorée, le nombre de constats d'infractions remis a augmenté et la satisfaction des plaisanciers est en hausse. Cependant, des efforts continus sont nécessaires pour maintenir et renforcer ces résultats positifs. La collaboration et la communication efficace entre les patrouilleurs nautiques et les usagers des lacs demeurent essentielles pour assurer une expérience nautique agréable et sécuritaire à Saint-Adolphe-d'Howard.



# PROBLEMATIQUES CONNEXES

## DÉBARCADÈRES PRIVÉS ET MISE A L'EAU

La saison 2023 a été marquée par des changements significatifs dans la gestion des mises à l'eau d'embarcations non motorisées et des débarcadères privés, avec une attention accrue à la surveillance et à l'application de la réglementation municipale. Cependant, malgré nos efforts, il est regrettable de constater que de nombreuses personnes ont continué à enfreindre ces règlements.

### Surveillance accrue :

Cette saison, nous avons consacré des ressources supplémentaires à la surveillance des points de mise à l'eau des embarcations non motorisées (voir **Projet-pilote Patrouille nautique**) et des débarcadères privés. Des patrouilles régulières ont été mises en place pour veiller au respect des règles en place, garantissant ainsi la sécurité des usagers de ces infrastructures et la protection de l'environnement. Un registre complet a été établi par la patrouille nautique concernant les débarcadères privés et des avis d'infractions seront transmis aux propriétaires ne respectant pas la réglementation en vigueur. Un projet pour adhérer au programme cadet de la Sûreté du Québec a été déposé afin d'avoir sur notre territoire des policiers cadets qui effectueront une tournée de sensibilisation dans nos parcs pour l'été 2024.

### Réglementation Municipale :



De nombreuses infractions à la réglementation municipale et au règlement 889 *Protection des berges des plans d'eau et de l'accès aux lacs*, ont été constatées au cours de la saison. Ces infractions comprenaient, entre autres, l'occupation illégale des débarcadères privés, le non-respect de la réglementation de mise à l'eau, le stationnement inapproprié des automobilistes visiteurs, et l'absence de chaîne ou d'une barrière sur certains débarcadères privés. Ces violations ont souvent entraîné des conflits et des désagréments pour les patrouilleurs et le directeur du service. La réglementation sera revue et une proposition sera déposée au Conseil afin de s'assurer une meilleure efficacité pour l'application de la réglementation en cas d'infraction.

### Observation concernant les locations Airbnb et l'utilisation de faux baux :

Il a été observé au cours de la saison que certaines propriétés Airbnb fourniraient des contrats de location frauduleux à des fins d'accès aux lacs par la location de quais pour toute la saison. Cette pratique soulève des inquiétudes quant au respect de la réglementation (environnement et navigation).



## **Révision de l'affichage et mise en place en 2024 :**

Afin de remédier à la multiplication des lieux de mises à l'eau et pour réduire la confusion sur les règlements municipaux en vigueur, l'affichage dans les parcs et aux points de mise à l'eau a été minutieusement révisé pour inclure des directives spécifiques et claires concernant la réglementation municipale et l'obligation du lavage des embarcations.

Cet affichage clarifié sera implanté au printemps 2024 pour assurer une application efficace des nouvelles règles et ainsi garantir une utilisation harmonieuse des infrastructures publiques.

Nous sommes convaincus que ces actions contribueront à renforcer le respect de la réglementation en vigueur et à prévenir les abus potentiels. Ainsi, nous améliorerons l'expérience pour tous les utilisateurs, résidents et visiteurs, de nos débarcadères publics et points de mise à l'eau.

## **Appel à la conformité :**

Tous les utilisateurs des débarcadères privés et des points de mise à l'eau des embarcations non motorisées doivent saisir l'importance de respecter les réglementations municipales. Ces règles sont en place pour garantir la sécurité de tous et assurer la préservation de l'environnement. Le non-respect des règlements peut avoir des conséquences négatives pour l'ensemble de la communauté.

## **Projets futurs :**

À la lumière de cette saison et du succès du projet pilote, nous envisageons de renforcer davantage nos efforts de surveillance et de sensibilisation pour la saison 2024 en reconduisant le projet pilote de patrouille-parc. Il est essentiel de trouver des moyens d'encourager la conformité et de dissuader les infractions. Nous étudions également la possibilité d'alourdir les sanctions en cas de violations répétées ou graves.

Nous espérons que la saison 2024 sera marquée par une plus grande sensibilisation des usagers aux règlements municipaux et une plus grande coopération de la part de tous les acteurs impliqués. Cela garantira une expérience plus sûre et plus agréable pour tous ceux qui utilisent nos points de mise à l'eau des embarcations non motorisées.



# COMITÉ NAUTIQUE :

Au cours des dernières réunions avec le comité nautique, composé de l'Association Sports nautiques, de l'APEL St-Joseph, de l'APEL Ste-Marie, ainsi que des membres de la municipalité, nous avons eu l'occasion de discuter en détail des projets et des initiatives en cours liés au secteur nautique de notre municipalité. Dans l'ensemble, les associations se montrent satisfaites du travail accompli par la municipalité, à l'exception de l'Association Sport Nautique.

L'Association Sport Nautique a exprimé des préoccupations quant à la manière dont la municipalité gère certaines questions spécifiques liées à leurs activités. Ils estiment que leurs besoins et leurs priorités n'ont pas été pris en compte de manière adéquate, ce qui a entraîné des frictions et des désaccords. Il est essentiel que ces préoccupations soient prises en compte et que des efforts soient déployés pour améliorer la communication et la coopération entre l'Association Sport Nautique et la municipalité.

En ce qui concerne l'APEL St-Joseph et l'APEL Ste-Marie, elles ont salué le soutien apporté par la municipalité à leurs initiatives liées à l'éducation et aux activités nautiques. Les membres de ces associations ont noté que la municipalité a été réactive et collaborative, ce qui a contribué au succès de leurs projets.

De manière générale, les membres du comité nautique ont reconnu l'importance de travailler ensemble pour promouvoir et encadrer les activités nautiques dans notre région. Ils ont exprimé leur volonté de renforcer la coordination et la communication entre les différentes parties prenantes, en vue de favoriser une approche plus harmonieuse et collaborative dans l'avenir.

Il est essentiel que la municipalité continue à travailler en étroite collaboration avec le comité nautique et ses différents partenaires pour résoudre les problèmes. Une communication ouverte et régulière ainsi qu'une compréhension mutuelle sont la clé du succès pour développer et promouvoir les activités nautiques dans notre communauté.

## **Date à retenir :**

Escapade nautique

Feux d'artifice du grand show

## **Distinction entre le Département nautique et le Comité RRVUB**

Au cours de la saison nautique de 2023, il est essentiel de souligner la distinction entre le département nautique de la Municipalité, qui est responsable de la gestion des débarcadères, de la station de lavage et des patrouilleurs nautiques, et le Comité RRVUB (Réglementation sur les Restrictions Visant l'Utilisation des Bâtiments), qui s'est engagé à travailler sur des changements de réglementation en collaboration avec Transports Canada.



# RECOMMANDATIONS

*Vignette d'inspection* : Sous forme gratuite, la vignette d'inspection pourrait être remise lors des inspections de la patrouille nautique afin d'aider les patrouilleurs à repérer les embarcations déjà inspectées auparavant. Il pourrait s'agir d'un incitatif à corriger les non-conformités. Peut-être cela créerait-il un mouvement entraînant les résidents à vouloir s'afficher conformes par la vignette par la présence de celle-ci sur leur embarcation.

*Activité de sensibilisation* : Il serait pertinent que la municipalité produise de la publicité par le biais d'affiches, de diffusion sur les médias sociaux ou même par des campagnes avec articles de sécurité promotionnels afin de créer un lien avec les usagers et qu'une prise de conscience collective ressorte des activités de sensibilisation.

*Réglementation municipale* : Une bonne révision de la réglementation municipale serait à prévoir pour les années à venir. Certains points sont flous et sont impossibles à appliquer du point de vue juridique. Avec la multitude de jugements des dernières années, consulter nos partenaires des autres villes permettrait de s'inspirer de ce qui est fait ailleurs et des répercussions sur les agents d'application de loi.

*Surveillance environnementale* : Il serait utile d'ajouter à la mission des patrouilleurs nautiques la surveillance de l'environnement des lacs, notamment pour prévenir la pollution et préserver la qualité de l'eau.

*Poursuite de la formation continue* : Il est recommandé de continuer à investir dans la formation des patrouilleurs nautiques pour maintenir un haut niveau de compétence.

*Communication et sensibilisation* : La communication avec le public devrait être renforcée pour garantir une compréhension complète des règlements de navigation et des mesures de sécurité.

## **Gestion des interactions avec les citoyens mécontents :**

Au cours de la saison nautique de 2023, nos employés municipaux ont été confrontés à une augmentation notable d'interactions avec des citoyens mécontents, dont certains ont fait usage de tactiques d'intimidation. Ces situations ont présenté des défis particuliers pour notre personnel, chargé de veiller au bon fonctionnement des débarcadères, de la station de lavage et de la patrouille afin de garantir le respect des réglementations municipales.

Les interactions tendues avec les citoyens mécontents ont parfois entraîné des conflits et des désagréments pour nos employés, ainsi que pour d'autres usagers des débarcadères. Il est clair que des mesures doivent être prises pour faire face à ces situations de manière plus efficace et pour protéger notre personnel contre l'intimidation.

Nous recommandons vivement que la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard envisage l'adoption d'une politique de gestion des conflits pour faire face à de telles situations. Une politique de gestion des conflits établirait des lignes directrices claires pour les employés et les citoyens sur la manière de gérer les désaccords de manière constructive, tout en condamnant fermement l'intimidation et les comportements inappropriés.



**En conclusion**, la saison 2023 a marqué un tournant positif pour le département nautique de la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, grâce à l'arrivée du nouveau gestionnaire et aux changements qu'il a apportés. L'amélioration de l'infrastructure, la sensibilisation environnementale et la meilleure gestion du trafic ont contribué à une expérience plus agréable et responsable pour les plaisanciers. Il est impératif de continuer à surveiller et à améliorer la situation pour maintenir ces avantages à long terme.

Le conseil municipal est encouragé à étudier les recommandations énoncées ci-dessus pour continuer à améliorer l'efficacité et la sécurité des débarcadères à bateau pour les saisons à venir.



# Plan de consultation

Dans le cadre d'une demande de restriction en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) concernant les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que le Petite rivière à Saint-Adolphe-d'Howard

2023-02-14

## Table des matières

1. Mise en contexte.....	2
2. Description des plans d'eau visés.....	2
3. Historique du dossier et étapes à venir .....	4
4. Problèmes, causes, conséquences et personnes touchées .....	5
5. Solutions actuelles et résultats.....	8
6. Identification préliminaire des parties prenantes .....	11
7. Identification des objectifs du processus consultatif .....	13
8. Identification des moyens d'information .....	14
9. Identification des méthodes de consultation possibles .....	17
10. Choix des méthodes de consultation .....	19
11. Expérience de l'organisme responsable des consultations .....	20
12. Code de conduite lors des consultations.....	20
13. Annexe .....	21
14. Références .....	24

# 1. Mise en contexte

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 trouver des solutions relatives à la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que la Petite rivière. Actuellement, les bâtiments (embarcations) à propulsion mécanique ou électrique y sont assujettis à une vitesse maximale en vertu du [Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments \(RRVUB\)](#) : 70 km/h partout à l'exception des zones situées à 30 mètres ou moins des rives (10 km/h).

Ce document comprend plusieurs informations permettant aux parties prenantes de comprendre les problèmes associés à la navigation sur ces plans d'eau, les conséquences de ces problèmes, les solutions testées et leurs résultats. Il comprend également les méthodes qui seront utilisées pour informer et pour consulter les différentes parties prenantes, afin de documenter les préoccupations, les problèmes en lien avec la navigation, ainsi que sur les solutions potentielles à ces problèmes. La consultation des intervenants est exigée par Transports Canada, l'organisation qui administre le RRVUB.

## 2. Description des plans d'eau visés

Tableau 1. Caractéristiques des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie

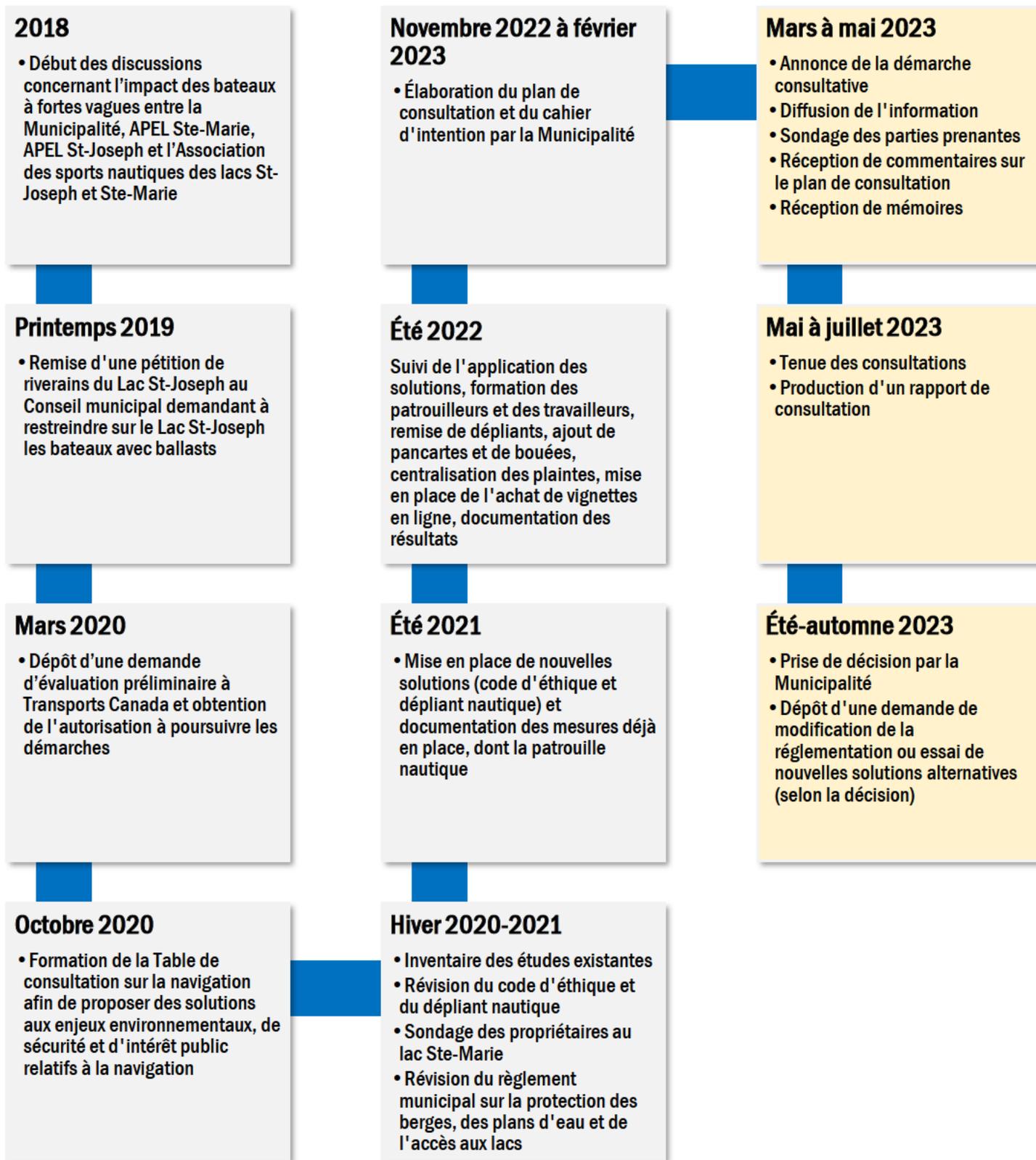
Caractéristiques	Lac Saint-Joseph	Lac Sainte-Marie
Superficie (km <sup>2</sup> ) [1]	1,49	1,39 (secteur est 0,89; secteur ouest 0,50)
Superficie navigable (km <sup>2</sup> ) (superficie du lac excluant les baies et passages trop étroits non navigables ainsi que la zone de 30 m du littoral) [2]	0,99 (68%)	0,77 (55%)
Carte bathymétrique	Voir Figure 1 (Annexe)	Voir Figure 2 et Figure 3 (Annexe)
Périmètre (km) [3] et [4]	14 (avec périmètre des îles)	19
Longueur maximum (m) [3] et [4]	2 830	1 631
Largeur maximum (m) [3] et [4]	1 050	740
Profondeur maximale (m) [1]	32,1	Secteur est : 17,6 Secteur ouest : 17,6
Profondeur moyenne (m) [1]	9,5	Secteur est : 5,0 m Secteur ouest : 6,6 m
Proportion du fond entre 0 et 3 m de profondeur (%) [3] et [4]	19,7	Secteur est : 35,9 Secteur ouest : 25,4
Nombre d'îles	9	6
Stade trophique (2021)	Oligo-mésotrophe [5] ou oligotrophe [3]	Oligo-mésotrophe [6] ou oligotrophe [4]
État des bandes riveraines [3] et [4]	<ul style="list-style-type: none"><li>• 50% conformes</li><li>• 20% à corriger</li><li>• 30% non conformes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 45% conformes</li><li>• 39% à corriger</li><li>• 15% non conformes</li></ul>
Vulnérabilité à l'introduction et à la propagation du myriophylle à épi » [7]	<ul style="list-style-type: none"><li>• Introduction : très vulnérable</li><li>• Propagation : vulnérable</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Introduction : peu vulnérable<sup>Note1</sup></li><li>• Propagation : vulnérable</li></ul>
Nombre de propriétés riveraines	285	282

<b>Caractéristiques</b>	<b>Lac Saint-Joseph</b>	<b>Lac Sainte-Marie</b>
Nombres de vignettes émises par la Municipalité en 2022 par type d'embarcations motorisées	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bateaux de wakesurf : 73</li> <li>• Bateaux : 182</li> <li>• Motomarines : 155</li> <li>• Pontons : 236</li> <li>• Chaloupes : 35</li> <li>• Moteur électrique/9.9 forces : 17</li> <li>• Total : 698</li> </ul>	
Capacité portante (nombre d'embarcations motorisées circulant à grande vitesse) <sup>Note 2</sup> [2]	15	12
Nombre moyen de bateaux naviguant par jour [2]	ND	17,5 (par beau temps)
Nombre de débarcadères	1	1 (ouvert uniquement pendant la fermeture de la rivière reliant les deux lacs et au besoin)
Nombre de plages publiques	1 (parc Gratton)	
Marina privée	Oui, avec location de bâtiments	

Note 1 : Selon l'étude du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, « la vulnérabilité du lac Sainte-Marie est probablement plus grande que ne l'indiquent les résultats de l'analyse et serait similaire à celle du lac Saint-Joseph, puisqu'il est possible de circuler en embarcation d'un lac à l'autre » [7].

Note 2 : Ce document a été produit à partir de recherches sur la capacité portante « boating capacity » et en utilisant la méthode du lac Émeraude ainsi que le document de Madame Milaine Richer Bond, document réalisé pour les fins du lac Sainte-Marie. En considérant une marge d'erreur de 20% autant dans le nombre d'embarcations que dans les surfaces requises pour les bateaux circulant à haute vitesse, on arriverait sensiblement à la même conclusion [2].

### 3. Historique du dossier et étapes à venir



Étapes terminées Étapes à venir

## 4. Problèmes, causes, conséquences et personnes touchées

Tableau 2. Résumé des problèmes, des causes, des conséquences et des personnes touchées

Problèmes	Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
Érosion des berges et brassage sédiments	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passage de bateaux générant des vagues</li> <li>• Morphologie des lacs (étroits et peu profonds) ne permettant pas une navigation à distance des berges et dans des zones profondes</li> <li>• Berges des îles non protégées</li> <li>• Navigation à proximité des berges</li> <li>• Concentration d'embarcations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dégradation de la qualité de l'eau</li> <li>• Dommage aux aires de fraie (zone aquatique de reproduction)</li> <li>• Perturbations de la faune et de la flore</li> <li>• Diminution de la transparence de l'eau (eau trouble) pouvant réduire la qualité de certains usages (ex. baignade)</li> <li>• Enrichissement de l'eau en phosphore pouvant contribuer à la prolifération de plantes aquatiques et d'algues</li> <li>• Diminution de la valeur des propriétés</li> <li>• Dégradation et instabilité des berges des terrains riverains, incluant les îles, dues à l'érosion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riverains</li> <li>• Baigneurs et autres usagers</li> </ul>
Damage matériel aux quais, aux pompes et aux embarcations amarrées aux quais	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passage de bateaux générant des vagues</li> <li>• Morphologie des lacs (étroits et peu profonds) ne permettant pas une navigation à distance des berges et dans des zones profondes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coûts d'entretien et de réparation pour les propriétaires riverains</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riverains</li> </ul>

Problèmes	Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
Sécurité des usagers des plans d'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Croisement de bateaux de wakesurf et autres embarcations motorisées et non-motorisées dans les zones étroites</li> <li>• Morphologie des lacs (étroits et peu profonds) ne permettant pas une navigation à distance des berges, et donc, des baigneurs</li> <li>• Fortes vagues rendant la baignade difficile, particulièrement pour les plus jeunes, et rendant difficile l'utilisation des embarcations non motorisées</li> <li>• Conduite erratique et dangereuse des embarcations motorisées par certains plaisanciers (ex. remorquage près des berges, croisement des vagues, conduite en rond)</li> <li>• Embarcations naviguant au-delà de la vitesse permise</li> <li>• Concentration d'embarcations motorisées dans les mêmes baies en périodes achalandées</li> <li>• Distance inadéquate des bouées par rapport aux berges</li> <li>• Puissance, longueur et tonnage des embarcations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité compromise pour les baigneurs (ex. risque de noyade)</li> <li>• Sécurité compromise pour les usagers d'embarcations non motorisées (p.ex. risque de renversement des embarcations)</li> <li>• Sécurité compromise pour les occupants d'autres embarcations motorisées (p.ex. risque de perte d'équilibre causé par le ballonnement)</li> <li>• Sécurité compromise sur les quais (ex. risque de perte d'équilibre)</li> <li>• Crainte de pratiquer certaines activités à cause des vagues (ex. baignade, usage d'une embarcation non motorisée ou motorisée (ski nautique, promenade))</li> <li>• Blessures potentielles</li> <li>• Plaintes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riverains</li> <li>• Baigneurs</li> <li>• Usagers d'embarcations non-motorisées et motorisées</li> </ul>
Perturbation de la quiétude des riverains et des résidents à proximité des plans d'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation du nombre d'embarcations</li> <li>• Circulation près des berges d'embarcations motorisées qui ne respectent pas la vitesse d'embrayage</li> <li>• Activités de traîne et de surf à des heures inappropriées</li> <li>• Musique forte provenant des embarcations</li> <li>• Concentration d'embarcations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conflit d'usage</li> <li>• Perte de jouissance des riverains et résidents à proximité des plans d'eau</li> <li>• Plaintes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riverains</li> <li>• Résidents à proximité des plans d'eau</li> </ul>
Perturbation de la quiétude des usagers des plans d'eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation du nombre d'embarcations</li> <li>• Circulation près des berges d'embarcations motorisées qui ne respectent pas la vitesse d'embrayage</li> <li>• Passage d'embarcations générant des vagues</li> <li>• Activités de traîne et de surf à des heures inappropriées</li> <li>• Musique excessive provenant des embarcations</li> <li>• Concentration d'embarcations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conflit d'usage</li> <li>• Perte de jouissance des baigneurs sur les plages et des occupants d'autres embarcations (ex. ballonnement dû aux vagues)</li> <li>• Plaintes</li> <li>• Crainte de pratiquer certaines activités (ex. baignade, promenade en embarcation non motorisée, ski nautique) durant les périodes achalandées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baigneurs</li> <li>• Usagers d'embarcations non-motorisées et motorisées</li> </ul>

Problèmes	Causes potentielles	Conséquences possibles	Personnes touchées
<p>Perturbation des écosystèmes aquatiques et riverains</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passage de bateaux générant des vagues</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dommages aux habitats fauniques</li> <li>• Diminution du succès de reproduction des poissons (colmatage des frayères)</li> <li>• Obstruction des branchies des poissons</li> <li>• Blessures ou perturbations à d'autres espèces (ex. tortues, plongeon huard, invertébrés benthiques)</li> <li>• Perturbation de la végétation aquatique et riveraine (incluant les berges des îles)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riverains</li> <li>• Pêcheurs</li> <li>• Toute personne s'adonnant à l'observation de la faune et de la flore</li> </ul>

## 5. Solutions actuelles et résultats

Tableau 3. Description sommaire des solutions actuelles et des principaux constats et observations associés.

Solution	Type de solution	Description sommaire	Constats et observations
RRVUB – règlement encadrant la navigation	Réglementaire (fédéral)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB), Annexe 6, partie 3, article 74 à 79 : 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficulté à mesurer la vitesse réelle des embarcations et, par conséquent, à émettre des constats concernant le respect de cette réglementation.</li> </ul>
Règlement 889 sur la protection des berges, des plans d'eau et de l'accès aux lacs	Réglementaire (municipal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès au lac uniquement via les débarcadères municipaux, sauf pour un propriétaire riverain qui utilise son embarcation et son propre terrain.</li> <li>Le lavage des embarcations est obligatoire pour tous les types d'embarcations motorisées et non motorisées lors de chaque entrée sur les plans d'eau (avec preuve - certificat de lavage).</li> <li>Les débarcadères privés doivent être bloqués avec une chaîne ou une barrière cadenassée.</li> <li>Permis d'accès au lac (vignette) obligatoire, sauf lors des journées de tournois de pêche de l'Association de chasse et pêche de Saint-Adolphe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il n'y a pas de débarcadère attitré aux embarcations non-motorisées. Le débarcadère Saint-Joseph ne serait pas approprié pour la mise à l'eau; plusieurs usagers d'embarcations non-motorisées mentionnent qu'il est trop dangereux de traverser le Lac Saint-Joseph. Les installations du débarcadère Sainte-Marie seraient insuffisantes: aucun stationnement, pas de préposé présent sur les lieux. Le parc Bélisle sert de débarcadère non-officiel aux embarcations non-motorisées: pas de préposé pour vérifier si le lavage a été fait, stationnement insuffisant.</li> <li>Certains riverains sont réfractaires au droit de mise à l'eau d'embarcation par les non riverains/non-résidents.</li> <li>Difficulté d'assurer le lavage des embarcations dans le cas où elles visitent d'autres lacs (seulement basé sur la « bonne foi »).</li> </ul>
Règlement 714 sur les nuisances	Réglementaire (municipal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interdiction de faire du bruit entre 23h et 7h</li> <li>Interdiction d'utiliser des haut-parleurs à l'extérieur d'un bâtiment entre 23h et 9h (sauf lors de fêtes nationales et d'événements municipaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plaintes concernant le bruit relativement à des situations non réglementées actuellement: regroupements d'embarcations ancrées près des îles avec musique forte durant le jour et en soirée.</li> </ul>

Solution	Type de solution	Description sommaire	Constats et observations
Modification du formulaire pour l'achat de vignettes	Non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modification du formulaire pour l'achat de vignettes de manière à obtenir des statistiques plus précises, par exemple le type d'embarcation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleure compréhension de la réglementation et du code d'éthique puisque le formulaire à signer engage à respecter la réglementation et le code d'éthique.</li> </ul>
Code d'éthique (dépliant nautique)	Non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="#">Dépliant nautique mis à jour en 2021</a> et <a href="#">encart au dépliant nautique</a>. Le code d'éthique est un engagement moral.</li> <li>Révision en 2021 incluant les éléments suivants (voir encart au dépliant nautique) : <ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout de 3 zones wakesurf (une zone au lac Saint-Joseph et deux zones au lac Sainte-Marie). Ces zones ont été identifiées à titre de compromis puisque les lacs n'ont pas les 600 mètres de largeur minimale citée par des recherches scientifiques (300 mètres à partir de chacune des rives).</li> <li>Navigation à « petites vagues » à l'extérieur de ces zones</li> <li>Virages à vitesse d'embrayage aux extrémités des zones</li> <li>Pratique du wakesurf entre 10h et 19h</li> <li>Navigation le plus loin possible des rives, en ligne droite et en évitant les croisements</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les informations ont été envoyées par courriel aux détenteurs de vignettes et remises en main propre lors de tout nouvel achat de vignettes (2021 et 2022).</li> <li>Le formulaire pour l'obtention de la vignette indique que l'utilisateur a pris connaissance du code d'éthique avant de signer pour obtenir sa vignette, ainsi l'utilisateur s'engage à le respecter.</li> <li>Interventions de sensibilisation réalisées par la patrouille nautique et par les préposés au lavage.</li> <li>Adhésion inégale au code d'éthique, conflit entre le désir d'instaurer une ligne de conduite de « bonne foi » versus le respect du RRVUB. Par exemple, suite aux avis des patrouilleurs, plusieurs plaisanciers poursuivaient leurs activités en disant que c'est un code d'éthique, donc non obligatoire.</li> <li>Enjeu de sécurité observé dans les zones étroites dû au croisement de bateaux de wakesurf et autres embarcations motorisées et non-motorisées.</li> </ul>
Patrouille nautique	Réglementaire et non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Patrouille accréditée par le D.P.C.P. constituée d'étudiants en technique policière qui sont chargés de la surveillance relative à la navigation sur le lac, de sensibiliser les usagers, et d'émettre des avis ou des constats d'infraction.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bien reçue par la majorité des usagers, mais capacité d'intervention réduite aux heures de patrouille (max 19h-20h).</li> </ul>
Bouées	Non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Balisage des zones en 2019, entretenu en continu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beaucoup de demandes de citoyens pour l'installation de plus de bouées. La recommandation de Transports Canada, suite à une visite, est de limiter au strict nécessaire l'ajout de bouées pour éviter la confusion.</li> </ul>
Centralisation et uniformisation des plaintes	Non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration du formulaire de plainte avec case à cocher pour mieux documenter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleure capacité de distinguer les plaintes associées à la navigation des appels pour motif mineur ou des conflits de voisinage.</li> </ul>
Optimisation de la gestion du débarcadère	Non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimisation des heures d'utilisation pour ajuster les heures d'ouverture et de fermeture du débarcadère et de la station de lavage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction des conflits de services avec les concessionnaires, normalisation des procédures d'ouverture de barrières du débarcadère, bonne adhésion des utilisateurs à la station de lavage.</li> </ul>

Solution	Type de solution	Description sommaire	Constats et observations
Comité nautique	Non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mis sur pied en 2015, le comité nautique se réunit 2 à 3 fois par été afin de faire le suivi des activités et enjeux reliés aux lacs avec les acteurs du milieu (lavage des embarcations, émission des vignettes, remplacement des bouées, problème particulier, etc.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu d'échange et de concertation avec rencontres régulières.</li> </ul>
Mise en place d'une table de consultation en lien avec la présente démarche de RRVUB	Non réglementaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parrainée par la Municipalité, la table de consultation a pour mission de collaborer avec toutes les parties intéressées afin de trouver des solutions rapides, efficaces et abordables aux problématiques de navigation sur les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lieu d'échange et de concertation avec rencontres régulières.</li> </ul>

Tableau 4. Suivi de certaines mesures de 2018 à 2022.

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de jour de présence sur le lacs pour la patrouille	33	53,5	50	51	44
Nombre d'interventions de type « sécurité nautique »	52	68	126	329	617
Nombre d'interventions de type « inspection / équipement »	nd	12	66	263	596
Nombre d'interventions de type « sensibilisation/intervention/ralentissement »	60	56	60	66	2
Nombre de remorquages	-	10	5	10	4
Nombre de plaintes officielles de citoyens	ND	6	48	43 <sup>1</sup>	16 <sup>2</sup>
Nombre d'avis d'infraction	7	20	25	33	1
Nombre de constats d'infraction	0	2	0	9	5 <sup>3</sup>

ND : non disponible

<sup>1</sup>Plusieurs plaintes par les propriétaires riverains et plaisanciers en regard de la pratique du surf aux lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie.

<sup>2</sup>Diminution des plaintes qui pourrait être attribuable au fait que moins de nouveaux résidents se sont installés en 2022 par rapport aux années précédentes (2020-2021) où la forte activité immobilière amenait de nouveaux usagers moins sensibilisés au code d'éthique et aux règlements.

<sup>3</sup>Le départ d'un patrouilleur en août a amené une diminution du nombre de constats d'infraction puisque la patrouille, en manque de personnel, s'est alors concentrée sur des interventions de sensibilisation. La rétention de main-d'œuvre est un défi à envisager pour 2023.

## 6. Identification préliminaire des parties prenantes

Les principales parties prenantes à consulter dans le cadre de la demande auprès de Transports Canada sont présentées au Tableau 5. Le Tableau 6 résume les principaux besoins et intérêts que pourraient avoir ces parties prenantes. Il s'agit d'une liste non limitative, c'est-à-dire que les parties prenantes peuvent manifester tout type de besoins et intérêts, mais ce sont les éléments les plus distinctifs qui y sont listés.

Tableau 5 : 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 Sainte-Marie, ainsi que de la Petite rivière qui utilise une embarcation motorisée telle que : bateau à moteur et sport connexe (wakeboard, ski nautique), motomarine, etc.
Usager d'embarcation non propulsée par un moteur	Usager des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que de la Petite rivière qui utilise une embarcation non motorisée telle que : kayak, canot, pédalo, voilier, planche à pagaie, etc.
Autre usager	Autre usager (sans embarcation) des lacs Saint-Joseph, Sainte-Marie et Théodore (hydro-connecté), ainsi que de la Petite rivière, tel que baigneur, utilisateur de parcs riverains, pêcheur en rive ou sur quai, etc.
Riverain	Personne dont la propriété longe les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que la Petite rivière
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 ou régional	Organisme à vocation environnementale œuvrant à Saint-Adolphe-d'Howard (APELS Sainte-Marie, APELS Saint-Joseph, l'Association des sports nautiques des lacs St-Joseph et Ste-Marie, Association des propriétaires des résidences de tourisme de St-Adolphe d'Howard, CRE Laurentides, Abrinord, Coalition navigation)
Municipalité	Élu et employé municipaux
Instance gouvernementale supralocale	MRC et ministère ayant des responsabilités/intérêts relatifs à la gestion du plan d'eau (Transports Canada, MELCCFP, Tourisme Laurentides)
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 (Sureté du Québec, service d'incendie, premiers répondants)
Expert	Organisation et individu qui ont réalisé des études ou qui possèdent des connaissances sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que sur la Petite rivière
Représentants politiques	Députée provinciale et député fédéral

N.B. Selon les connaissances locales, aucune population autochtone ne serait concernée par la demande auprès de Transports Canada.

Tableau 6 : Principaux intérêts ou besoins des intervenants

Catégorie de parties prenantes	Principaux intérêts ou besoins								
	Conserver leurs usages	Être en sécurité	Conserver leur quiétude	Maintenir l'intégrité de leur propriété	Éviter les conflits d'usage	Maintenir l'activité économique locale	Protéger l'environnement	Protéger l'intérêt public	Améliorer la sécurité de la navigation
Usager d'une embarcation de plaisance propulsée par un moteur	X	X			X				X
Usager d'embarcation à propulsion humaine	X	X	X		X				X
Autre usager	X	X	X		X				X
Riverain	X	X	X	X	X		X		X
Résident local (non riverain, non utilisateur)			X				X		
Entreprise locale (et organisme économique)						X			
Autre entreprise						X			
Organisme local environnemental					X		X	X	
Municipalité				X	X	X	X	X	X
Instance gouvernementale supralocale					X	X	X	X	X
Chargé de l'intervention d'urgence, de la sécurité et de l'application de la loi									X
Expert					X	X	X	X	X

## 7. Identification des objectifs du processus consultatif

Tableau 7 : Objectifs du processus consultatif

<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>A. <b>Informer</b> les parties prenantes au sujet ...<ul style="list-style-type: none"><li>i. Des caractéristiques des plans d'eau et des usages</li><li>ii. Des problèmes, de leurs causes et des personnes touchées</li><li>iii. Des répercussions des problèmes sur la sécurité publique, l'environnement et l'intérêt public</li><li>iv. Des solutions essayées ou explorées et des résultats obtenus</li></ul></li><li>B. <b>Documenter</b> :<ul style="list-style-type: none"><li>i. Les préoccupations des différentes parties prenantes</li><li>ii. Tout autre problème, cause et personne touchée</li><li>iii. Toute autre répercussion observée</li></ul></li><li>C. <b>Consulter sur les répercussions positives et négatives potentielles</b> :<ul style="list-style-type: none"><li>iv. Des mesures réglementaires :<ul style="list-style-type: none"><li>i. Réglementation actuelle (municipale et RRVUB)</li><li>ii. Possibilité de modification du RRVUB</li></ul></li><li>v. Des mesures non réglementaires :<ul style="list-style-type: none"><li>i. Solutions essayées</li><li>ii. Nouvelles solutions alternatives</li></ul></li></ul></li></ul>
------------------	--

## 8. Identification des moyens d'information

Afin de rejoindre l'ensemble des parties prenantes ciblées et de favoriser une communication optimale de l'information, divers moyens d'information seront déployés (Tableau 8). Certains moyens viseront de plus larges publics, alors que d'autres moyens seront plus ciblés (Tableau 9).

Tableau 8 : Moyens d'information et leurs avantages/inconvénients

Moyen d'information	Avantage	Inconvénient
Envoi de courriels ciblés	Diffusion rapide et développable, idéal pour les personnes très concernées et un peu moins concernées	Listes d'adresses courriel non exhaustives, personnes sans adresse courriel
Lettre postale	Diffusion ciblée de l'information aux adresses spécifiques, ne nécessite pas de connaître l'identité du recevant, une lettre par propriété.	Coûteux en temps et en argent
Réseaux sociaux	Diffusion rapide et simplifiée, cible un large public, possibilité de partage par différentes parties prenantes	Public restreint aux utilisateurs de réseaux sociaux et abonnés aux pages qui seraient utilisées pour diffuser l'information
Appel téléphonique	Partage d'information ciblée, permet de répondre aux questions des utilisateurs, permet de s'assurer de la présence des parties prenantes incontournables	Très long à réaliser
Avis public dans les journaux	Cible un public élargi, caractère officiel	Public restreint aux lecteurs des journaux locaux
Communiqué de presse	Cible un public élargi, peut être ensuite partagé sur les réseaux sociaux	Public restreint aux lecteurs des journaux locaux et aux abonnés de médias sociaux (communiqués relayés sur le Web par les journaux)
Affichage public	Permet de rappeler régulièrement l'information (pas uniquement une lecture ponctuelle dans un journal, mais un rappel à chaque passage près d'une affiche), pour tout usager, public plus large	Coûteux en temps et en argent
Site Web de la Municipalité	Cible un public élargi Peut être ensuite partagé sur les réseaux sociaux Permet de centraliser les informations à un même endroit	Public restreint aux visiteurs de la page Web de la Municipalité

Tableau 9 : Parties prenantes et moyens de diffusion de l'information

Groupe ou organisation	Catégorie	Utilisation des mêmes moyens de diffusion que ...	Moyen de diffusion supplémentaire 1	Moyen de diffusion supplémentaire 2
Résidents locaux	Résidents locaux	s.o.	Réseaux sociaux et site Web (de la Municipalité)	Avis et communiqué pour les journaux régionaux (L'info du Nord Sainte-Agathe, Le Nord, l'Accès) et la radio régionale (CIME)
Résidents du bassin immédiat	Résidents du bassin immédiat	Résidents locaux	Affichage local (principaux lieux publics et sites d'accès)	
Riverains (individus et entreprises)	Riverains	Résidents locaux	Lettre postale	
Usagers des plages	Usagers	Résidents locaux		
Usagers des débarcadères	Usagers	Résidents locaux	Courriel (à relayer aux détenteurs de vignette)	
Sûreté du Québec	Chargés de l'intervention d'urgence, de la sécurité et de l'application de la loi	s.o.	Appel téléphonique	Courriel
Sauvetage Québec			Appel téléphonique	Courriel
Entreprises (incluant le Mont Avalanche)	Entreprise locale	Riverains	Courriel	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
Experts (Ceux qui ont fait les études)	Experts	s.o.	Courriel	
Chargé des interventions d'urgence	Municipalité	s.o.	Appel téléphonique	Courriel
Comité consultatif en environnement		Résidents locaux	Courriel (à relayer aux membres)	
Membres du conseil municipal		Résidents locaux	Courriel	
Employés municipaux		Résidents locaux	Courriel	
Chambre de Commerce et de Tourisme de Saint-Adolphe-d'Howard	Organisme	Entreprise locale		

Groupe ou organisation	Catégorie	Utilisation des mêmes moyens de diffusion que ...	Moyen de diffusion supplémentaire 1	Moyen de diffusion supplémentaire 2
SSMTC (Transport Canada)	Instances gouvernementales supralocales MRC	s.o.	Courriel	Appel téléphonique
Tourisme Laurentides			Courriel	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
MELCCFP			Courriel	
MRC des Pays-d'en-Haut			Courriel	Appel téléphonique
Maison des jeunes (Loco-Local)	Organisme local	Résidents locaux	Courriel	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
Coalition Navigation	Organisme	Résidents locaux	Courriel	
CRE Laurentides	Organisme environnemental	Résidents locaux	Courriel	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
Abrinord	Organisme environnemental	Résidents locaux	Courriel	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
APEL Sainte-Marie	Association locale	Résidents locaux	Courriel (à relayer aux membres)	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
APEL Saint-Joseph	Association locale	Résidents locaux	Courriel (à relayer aux membres)	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
Autres associations de riverains	Association locale	Résidents locaux	Courriel (à relayer aux membres)	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
Association des sports nautiques des lacs St-Joseph et Ste-Marie	Association locale	Résidents locaux	Courriel (à relayer aux membres)	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
Association des pêcheurs sportifs du Québec	Pêcheurs	Résidents locaux	Courriel (à relayer aux membres)	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux
Association Chasse et Pêche de Saint-Adolphe		Résidents locaux	Courriel (à relayer aux membres)	Publications à relayer sur leurs réseaux sociaux

## 9. Identification des méthodes de consultation possibles

Le Tableau 10 présente différents exemples de méthodes de consultation.

Tableau 10 : Exemples de méthodes de consultation

Méthode de consultation	Description	Avantage	Inconvénient
Atelier scénario <sup>1</sup>	Les ateliers scénario réunissent quatre groupes de personnes : des habitants de la population locale, des élus locaux, des acteurs socio-économiques et des experts (archéologues, architectes, urbanistes, etc.). En tout, une trentaine de personnes peuvent s'impliquer dans le processus (de quatre à huit personnes par groupe). L'atelier scénario fait participer, sur une base volontaire, des acteurs initialement concernés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pousse à identifier à examiner les divergences ou convergences entre les différents groupes</li> <li>• Permet d'élaborer différentes stratégies éventuelles, de réunir des participants d'horizons différents et d'aller au-delà des stéréotypes</li> <li>• Favorise l'échange de connaissances, d'opinions, d'idées</li> <li>• Encourage une certaine créativité de la part des participants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La méthode nécessite beaucoup de ressources en termes de temps et de budget</li> <li>• Les résultats sont imprévisibles</li> <li>• Demande une grande ouverture de la part des organisateurs et participants</li> <li>• Peu pratique pour de très grands groupes</li> </ul>
Charette <sup>1</sup>	La charrette est une démarche de longue haleine conçue pour permettre aux personnes issues de divers groupes de la société d'arriver à un consensus dans un certain laps de temps (de 4 à 14 jours). Lors de la première phase, on pose la question principale et on la divise en plusieurs composantes auxquelles sont affectés des sous-groupes d'individus.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorise la contribution d'un large bassin de participants, encourage la participation citoyenne et permet d'avoir un portrait réaliste de l'opinion citoyenne</li> <li>• Permet de recueillir des idées et des points de vue pratiques au début d'un processus de planification et, éventuellement, de mettre fin à certaines impasses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La méthode nécessite beaucoup de ressources en termes de temps et de budget</li> <li>• Les citoyens peuvent être écartés du débat au profit de la parole des experts</li> <li>• Il peut être difficile de recruter le nombre nécessaire de participants pour la constitution du groupe</li> <li>• Demande une grande ouverture de la part des organisateurs et participants</li> </ul>

<sup>1</sup>Source : Institut du nouveau monde

Méthode de consultation	Description	Avantage	Inconvénient
Café du monde <sup>1</sup>	Le Café du monde est un processus créatif qui vise à faciliter le dialogue constructif et le partage de connaissances et d'idées, en vue de créer un réseau d'échanges et d'actions. Il reproduit l'ambiance d'un café où les participants débattent d'une question ou d'un sujet en petits groupes autour de tables. À intervalles réguliers, les participants changent de table. Un hôte reste à la table et résume la conversation précédente aux nouveaux arrivés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peut fonctionner avec des petits et des grands groupes</li> <li>• Peut être adapté à différents contextes</li> <li>• Les discussions permettent d'enrichir les réflexions personnelles</li> <li>• Les résultats sont immédiatement utilisables (très peu ou pas d'analyse à faire)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La méthode nécessite beaucoup de ressources (nombre d'animateurs/facilitateurs)</li> <li>• La qualité des informations obtenues dépend de la compétence, de la représentativité et de la crédibilité des participants</li> <li>• La réussite dépend en grande partie du savoir-faire et du savoir-être de l'animateur</li> <li>• Les sujets abordés lors de la séance de groupe doivent être limités</li> </ul>
Forum ouvert <sup>2</sup>	Le Forum ouvert est une méthode d'organisation de rencontres ayant pour objectif de reproduire des échanges informels sous forme de pause-café, au sujet de questions simples ou complexes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pratique dans des conditions chaotiques et conflictuelles</li> <li>• Grande liberté des participants dans le processus</li> <li>• Favorise l'initiative et la créativité</li> <li>• Démarche assez rapide</li> <li>• Permet d'accueillir beaucoup de participants</li> <li>• Permet une co-construction de connaissances</li> <li>• Permet une grande flexibilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inutile lorsque la vision est préalablement claire ou déjà identifiée</li> <li>• Risque de biais de la part de la personne qui prend des notes</li> <li>• Peu d'encadrement puisqu'il n'y a pas de réel leader (auto-organisation des participants)</li> <li>• Demande une grande ouverture de la part des organisateurs et participants</li> <li>• Exige une bonne capacité d'adaptation de la part du facilitateur</li> </ul>
Jury de citoyen <sup>2</sup>	Le « Jury citoyen » vise à réunir un groupe de personnes représentatif de la population afin de participer à la prise de décision politique concernant un enjeu local ou national.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recommandations crédibles et légitimes puisqu'elles font consensus au sein du groupe de citoyens</li> <li>• Basé sur l'avis d'experts</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Longue préparation</li> <li>• Nombre de participants limité</li> <li>• Coût élevé</li> <li>• Recrutement des participants parfois difficile, surtout dans de petites communautés</li> <li>• Le travail de planification et de préparation nécessaire à l'accompagnement est considérable</li> </ul>

<sup>1</sup>Source : Institut du nouveau monde

<sup>2</sup>Source : Regroupement des organismes de bassins versants du Québec

## 10. Choix des méthodes de consultation

Tableau 11 : Méthodes proposées

Méthode	Description
Table de consultation	<p>La table de consultation discute régulièrement des enjeux relatifs aux lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi qu'à la Petite rivière. Elle discute des mesures déjà en place (ou à mettre en place) afin de limiter les conflits d'usages et les impacts sur l'environnement. La table a été impliquée dans l'analyse et a formulé des recommandations sur les solutions proposées par la Municipalité.</p> <p>Cette table est composée de représentants des organisations suivantes : Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, APELS Sainte-Marie, APELS Saint-Joseph et l'Association des sports nautiques des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie</p>
Phase d'information	En amont de la consultation publique, diffusion d'informations sur le contexte de la demande de restriction ainsi que sur le processus consultatif. Les parties prenantes seront invitées à soumettre leurs commentaires sur les informations relatives au processus consultatif sur la page Web de la Municipalité.
Sondage	Le sondage vise à documenter quels sont les préoccupations, besoins et intérêts des parties prenantes. Il vise également à documenter les répercussions des mesures réglementaires et non réglementaires actuelles. Il permettra aussi de recueillir d'autres idées de mesures alternatives et le niveau d'appui sur les possibilités de modification réglementaire.
Dépôt de mémoires	Les mémoires sont acceptés jusqu'au 17 avril 2023 de manière à pouvoir en tenir compte dans une éventuelle proposition de modification du RRVUB et pour la préparation des consultations publiques. Les mémoires peuvent également être déposés lors des consultations publiques.
Consultation publique (durée estimée de 2 heures)	<p>Trois consultations sont prévues, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une consultation virtuelle en soirée, en semaine</li> <li>- Une consultation en présentiel en soirée, en semaine</li> <li>- Une consultation en présentiel en journée, une journée de fin de semaine</li> </ul> <p>Le déroulement des trois consultations sera le même. De façon préliminaire, la consultation comprend les étapes suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Présentation : mise en contexte, objectifs de la consultation, études scientifiques, résultats du sondage, proposition de modification réglementaire</li> <li>2. Session de questions du public : personnes-ressources qui répondent aux questions</li> <li>3. Évaluation des solutions alternatives : présentation des principales solutions alternatives les plus populaires selon les réponses au sondage</li> <li>4. Évaluation du niveau d'adhésion sur la proposition de modification réglementaire</li> <li>5. Fin de la consultation</li> </ol>

## 11. Expérience de l'organisme responsable des consultations

L'Institut des territoires est un organisme à but non lucratif de la région des Laurentides. 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 qui sont impliqués dans l'actuel 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.

L'équipe de l'Institut des territoires possède une connaissance approfondie des enjeux relatifs à la navigation sur les plans d'eau, de la conciliation des usages et de la concertation des acteurs de l'eau. Elle dispose des compétences nécessaires pour soutenir un processus participatif constructif basé sur une communication efficace avec différents groupes d'intervenants.

## 12. Code de conduite lors des consultations

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. Les principales règles de participation sont les suivantes :

- S'identifier au moment de prendre parole ;
- Poser ses questions ou formuler ses commentaires de manière succincte afin de permettre à un plus grand nombre possible de personnes de s'exprimer ;
- S'en tenir au sujet de la consultation ;
- Dans la mesure du possible, formuler ses commentaires sous la forme de « besoins » plutôt que de position : « J'ai besoin de ... » plutôt que « Je veux que ... » ;
- Accueillir la contribution de chaque participant de manière équivalente en distinguant la personne du problème ;
- Respecter les droits de parole, utiliser un langage approprié et s'exprimer avec respect et politesse.

Toute forme de violence (verbale ou physique) pourrait entraîner l'exclusion d'un participant.

# 13. Annexe

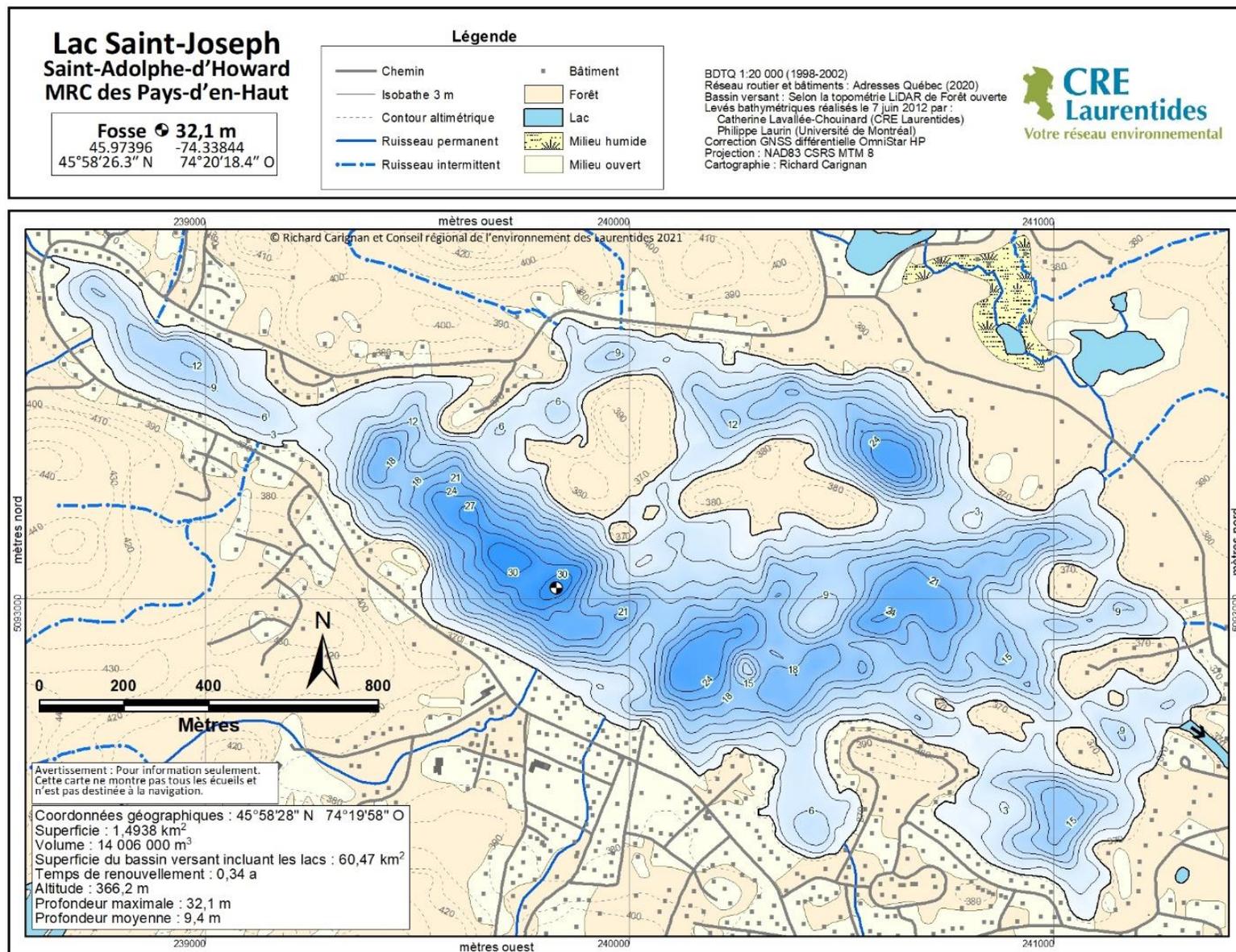
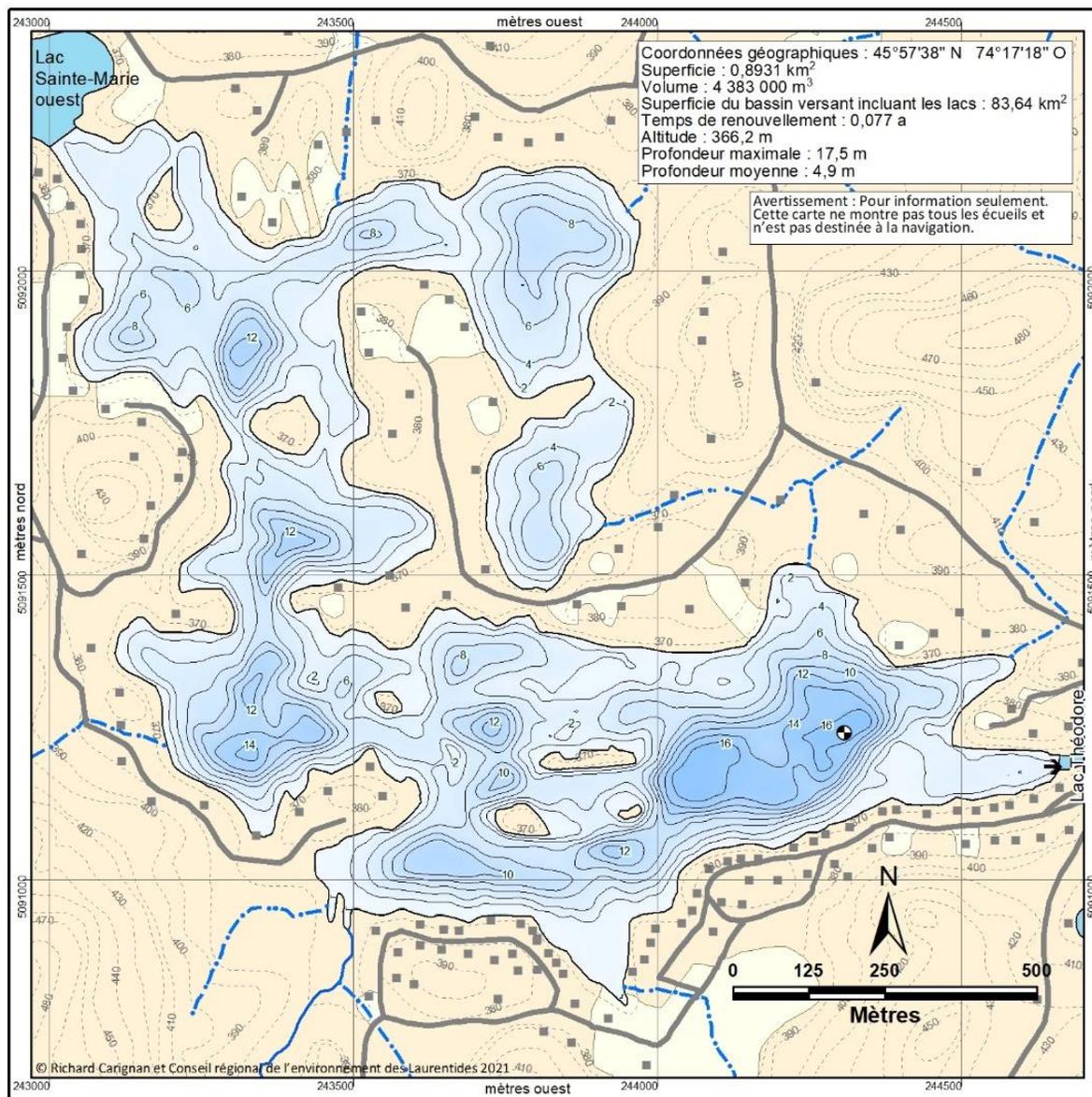


Figure 1. Carte bathymétrique du lac Saint-Joseph



**Lac Sainte-Marie**  
 (secteur est)  
**Saint-Adolphe-d'Howard**  
**MRC des Pays-d'en-Haut**

**Fosse 17,5 m**  
 45,95833 -74,28042  
 45°57'30,0" N 74°16'49,5" O

**Légende**

- Chemin
- Isobathe 2 m
- - - Contour altimétrique
- Ruisseau permanent
- · - · Ruisseau intermittent
- Bâtiment
- Forêt
- Lac
- Milieu humide
- Milieu ouvert



BDTQ 1:20 000 (1998-2002)  
 Réseau routier et bâtiments : Adresses Québec (2020)  
 Bassin versant : Selon la topométrie LIDAR de Forêt ouverte  
 Levés bathymétriques réalisés les 5 et 6 juin 2012 par  
 Catherine Lavallée-Chouinard (CRE Laurentides)  
 Philippe Laurin (Université de Montréal)  
 Correction GNSS différentielle OmniStar HP  
 Projection : NAD83 CSRS MTM 8  
 Cartographie : Richard Carignan

Figure 2. Carte bathymétrique du lac Sainte-Marie (secteur est)

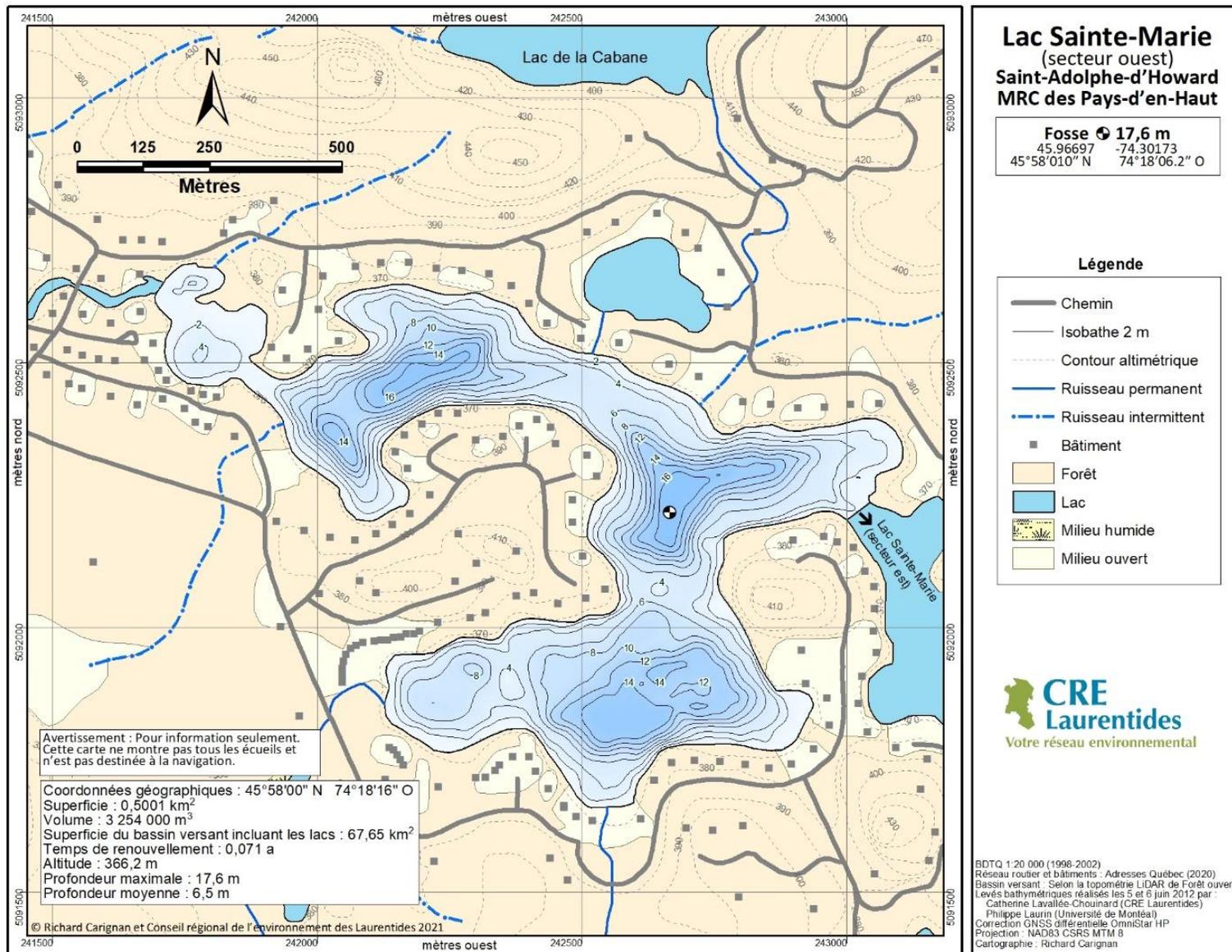


Figure 3. Carte bathymétrique du lac Sainte-Marie (secteur ouest)

## 14. Références

- [1] Conseil régional de l'environnement des Laurentides, «Atlas des lacs. Lac Saint-Joseph,» 2022. [En ligne]. Available: <https://crelaurentides.org/lake/saint-joseph-2/>. [Accès le 14 12 2022].
- [2] APEL Lac Ste-Marie, «Capacité portante du lac Ste-Marie,» 2020.
- [3] Conseil régional de l'environnement des Laurentides, «Carnet de santé du lac Saint-Joseph,» 2022.
- [4] Conseil régional de l'environnement des Laurentides, «Carnet de santé du lac Sainte-Marie,» 2022.
- [5] MELCCFP, «Réseau de surveillance volontaire des lacs. Lac Saint-Joseph (0475A) - Suivi de la qualité de l'eau 2021,» 15 02 2022. [En ligne]. Available: [https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rsvl/relais/fiches-bilans/2021/Saint-Joseph,%20Lac\\_0475A\\_2021\\_SA\\_SM.html](https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rsvl/relais/fiches-bilans/2021/Saint-Joseph,%20Lac_0475A_2021_SA_SM.html). [Accès le 14 12 2022].
- [6] MELCCFP, «Le Réseau de surveillance volontaire des lacs. Lac Sainte-Marie (0339A) - Suivi de la qualité de l'eau 2021,» 15 02 2022. [En ligne]. Available: [https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rsvl/relais/rsvl\\_details.asp?fiche=339](https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rsvl/relais/rsvl_details.asp?fiche=339). [Accès le 14 12 2022].
- [7] Conseil régional de l'environnement des Laurentides, «Vulnérabilité des lacs de Saint-Adolphe-d'Howard face au myriophylle à épi,» 2020.
- [8] J. Trudelle, *La servitude de conservation et la protection durable des milieux naturels au Québec : Constats et recommandations*, Essai présenté au Centre universitaire de formation en environnement et développement durable - Université de Sherbrooke, 2014.
- [9] Gouvernement du Québec, [En ligne]. Available: <http://www4.gouv.qc.ca/fr/Portail/citoyens/programme-service/Pages/Info.aspx?sqctype=sujet&sqcid=587>. [Accès le 11 12 2019].
- [10] Government of Nova Scotia, «Conservation Property Tax Exemption,» 2017. [En ligne]. Available: <https://novascotia.ca/nse/protectedareas/cpte.asp>. [Accès le 11 12 2019].
- [11] Environmental Law Centre et Miistakis Institute, «Conservation easements in Alberta,» 2020. [En ligne]. Available: <http://www.ce-alberta.ca/>. [Accès le 10 12 2019].
- [12] Conseil régional de l'environnement des Laurentides, «Rapport d'activités. Programme de Soutien technique des lacs de Bleu Laurentides 2019 à Saint-Adolphe-d'Howard,» 2019.

- [13] Conseil régional de l'environnement des Laurentides, «Caractérisation des foyers d'érosion en bordure du lac Saint-Joseph à Saint-Adolphe-d'Howard. Programme de Soutien technique des lacs de Bleu Laurentides 2019.,» 2019.
- [14] OBio Environnement, «Inventaire des plantes aquatiques, des quais et des embarcations & caractérisation du périphyton, de l'érosion, des rives et de l'état de santé au lac Sainte-Marie,» 2016.
- [15] Sara Mercier-Blais et Yves Prairie, «Projet d'évaluation de l'impact des vagues créées par les bateaux de type wakeboat sur la rive des lacs Memphrémagog et Lovering,» 2014.



Consultation publique portant sur la réglementation encadrant la navigation (RRVUB) sur les lacs Sainte-Marie, Saint-Joseph ainsi que la Petite rivière

## Mémoire

Déposé à : Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard

Préparé par : L'Association pour la Protection de l'Environnement du Lac Sainte-Marie Inc. » (APEL Ste-Marie)

Le 17 avril 2023

## Table des matières

### Sommaire

1.	Introduction.....	6
2.	Présentation de l'APEL Ste-Marie .....	7
3.	Études sur l'impact du surf .....	7
4.	Le lac Ste-Marie .....	9
a.	Morphologie .....	9
b.	Cartes bathymétriques .....	10
c.	Capacité portante du lac.....	14
d.	Constats du MELCCFP quant à la santé du lac.....	14
5.	Résultats du sondage janvier 2021 .....	16
6.	Mesures d'atténuation mises en place en 2021 et 2022 .....	18
7.	Évaluation des mesures d'atténuation.....	19
a.	Résultats du sondage Avril 2023 .....	19
b.	Plaintes à la municipalité .....	20
8.	Impact environnemental .....	21
9.	Risques pour la sécurité nautique .....	22
10.	Mesures en place en regard du RRVUB dans les Laurentides .....	24
11.	Consultation sur la mise à jour du RRVUB à Transport Canada .....	26
12.	Conclusion.....	27
13.	Recommandations .....	28

### Bibliographie

## Sommaire

Depuis de nombreuses années, le dépliant nautique mentionne que « Les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ne sont pas propices à la pratique du surf ». Malgré cela, le nombre de bateaux à fortes vagues ainsi que la taille de ceux-ci n'ont cessé d'augmenter.

Plusieurs études ont démontré que pour une navigation responsable et durable, le « wakesurf » devrait être pratiqué dans des zones de 600 mètres de large et d'au moins 5 mètres de profondeur afin de prévenir l'impact des bateaux sur les autres usagers, sur l'érosion des berges, sur la remise en suspension des sédiments, et donc sur la mise en disponibilité du phosphore dans la colonne d'eau.

Il est malheureusement impossible de suivre ces recommandations au lac Ste-Marie. La largeur des baies et des principaux corridors de navigation varie entre 40 et 335 mètres. La baie la plus grande est parsemée d'îles et de rochers réduisant d'autant plus la superficie navigable. La profondeur est inférieure à 3 mètres sur 32% de la superficie du lac. La profondeur moyenne du lac est de 5 à 6 mètres.

Le lac Ste-Marie est fragile à plusieurs égards :

1. En examinant les cartes (section 4.b. Cartes bathymétriques), on constate qu'il est impossible pour un bateau de surf de naviguer à plus de 150 mètres des deux rives ce qui représente moins de 50% de la distance recommandée par les experts, en fait la plupart du temps la distance est de 100 mètres ou moins.
2. L'étude réalisée par l'APEL Ste-Marie en 2018 et révisée en 2020 démontre que le nombre d'embarcations motorisées sur le lac dépasse largement sa capacité portante.
3. Le lac est classé « **Préoccupant** » par le Ministère de l'Environnement, de la Lutte aux Changements Climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). Il présente des signes d'eutrophisation.

Dans ce contexte, les fortes vagues imposent un stress environnemental additionnel.

Conséquemment, le MELCCFP recommande l'adoption de mesures afin de préserver l'état du lac et ralentir le processus en cours d'eutrophisation.

La présence de nombreux obstacles naturels à la navigation tels que les îles, rochers émergés ou affleurants, a pour effet de concentrer encore plus les activités dans certains secteurs du lac, particulièrement pour les activités de remorquage et de surf. Si on ajoute la nécessité pour les embarcations motorisées de maintenir une distance sécuritaire des embarcations non motorisées, on rétrécit encore plus la surface navigable puisqu'il n'est pas rare en haute saison de voir plusieurs dizaines d'embarcations non motorisées sur le lac.

En lien avec les problématiques reliées aux bateaux à fortes vagues, des mesures alternatives ont été mises en place par la municipalité au début de la saison nautique 2021, soit :

- Respecter les 3 zones de « wakesurf »,
- Naviguer à « petites vagues » à l'extérieur de ces zones,
- Effectuer les virages à vitesse d'embrayage à chacune des extrémités des zones,
- Pratiquer le « wakesurf » entre 10h et 19h,
- Naviguer le plus loin possible des rives, en ligne droite, un bateau à la suite de l'autre (pas de croisement).

L'APEL du lac Ste-Marie a procédé à un sondage auprès de ses membres en avril 2023 afin de mesurer leur satisfaction suite à l'implantation des mesures alternatives.

Environ les deux tiers des répondants jugent les mesures non satisfaisantes et la majorité d'entre eux considèrent :

- Que les mesures ont été peu respectées par plusieurs plaisanciers,
- Que la sécurité nautique s'est très peu améliorée puisque les mesures n'ont pas été respectées,
- Avoir renoncé à pratiquer certaines activités nautiques dues à la présence de bateaux de surf.

En conclusion, compte tenu :

- de la morphologie du lac avec ses nombreuses baies et sa faible profondeur,
- de l'impossibilité de suivre les recommandations des scientifiques soit de naviguer à 300 mètres de la rive et plus de 5 mètres de profondeur,
- de l'importante quantité d'embarcations motorisées et non motorisées dépassant la capacité portante du lac,
- du statut « **Préoccupant** » du lac Ste-Marie au niveau environnemental, constaté par le MELCCFP, le lac présentant des signes d'eutrophisation accélérée,
- des résultats d'analyse de l'eau (entre autres Phosphore et Chlorophylle) plus élevés que ceux des lacs Saint-Joseph et Dépatie,

- de nombreux impacts négatifs majeurs des bateaux à fortes vagues sur :
  - l'environnement : érosion des berges et brassage des sédiments incluant le phosphore,
  - la sécurité nautique : la grande quantité de navigateurs et d'utilisateurs du lac combinée à la présence de bateaux à fortes vagues dans un espace restreint constituent un environnement augmentant significativement les risques associés à la sécurité nautique. Ceci engendre de nombreux conflits d'usage avec les autres embarcations motorisées, les baigneurs ou usagers de planche à pagaie, kayak ou autre embarcation non motorisée,
  - l'intérêt public : dommages aux quais et aux embarcations amarrées et autres mesures prises par des riverains telles que le renoncement de faire des activités nautiques,
- des résultats très décevants des mesures alternatives mises en place de bonne foi en 2021 et 2022 par toutes les principales parties prenantes,
- de l'intention de Transport Canada d'actualiser le RRVUB, quant aux bateaux à fortes vagues et à la puissance des bateaux,

L'APEL Ste-Marie considère qu'il est urgent et nécessaire d'interdire la pratique du surf et de toute navigation avec les ballasts remplis ou tout autre mécanisme ou accessoire servant à augmenter le sillage et la taille des vagues sur toute la surface du lac.

L'APEL Ste-Marie recommande les changements suivants à la réglementation :

- **Interdiction de surf de sillage et de fortes vagues sur le lac Ste-Marie**

La nouvelle annexe proposée par Transport Canada devrait être utilisée pour l'ensemble du lac Ste-Marie puisqu'à aucun endroit, la distance entre les deux rives est égale ou supérieure à 600 mètres.

- **Vitesse d'embrayage dans la zone de 30 mètres des rives**

La vitesse maximale dans la zone de 30 mètres des rives devrait être réduite à la vitesse d'embrayage (5 km/h). Nous suggérons de permettre la navigation seulement perpendiculaire à la rive pour quitter ou rentrer au quai. Aucune navigation parallèle à la rive dans la zone de 30 mètres ne devrait être permise, ceci aura pour effet de créer un corridor sécuritaire pour les nageurs et bâtiments non motorisés, de réduire l'érosion des berges et la remise en suspension des sédiments et de réduire les dommages aux quais et bateaux amarrés.

- **Vitesse maximale à 55 km /h dans la zone de navigation**

Les zones où la limite est présentement de 70 km/h devraient être réduites à 55 km/h.

## 1. Introduction

Dans le cadre de la démarche de consultation publique portant sur la réglementation encadrant la navigation sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que sur la Petite rivière à Saint-Adolphe-d'Howard, l'APEL Ste-Marie désire soumettre un mémoire.

Depuis de nombreuses années, le dépliant nautique mentionne que « Les lacs St-Joseph et Ste-Marie ne sont pas propices à la pratique du surf » <sup>(1)</sup>. Malgré cela, le nombre de bateaux à fortes vagues ainsi que la taille de ceux-ci n'ont cessé d'augmenter.

Une demande de restriction en vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (RRVUB) a été déposée auprès de Transport Canada en 2020 par la municipalité. Le problème identifié sur les plans d'eau a été défini comme suit : « L'arrivée des bateaux à fortes vagues sur nos lacs contribue à l'érosion des berges et nuit à la sécurité des autres usagers de bâtiments. »

L'APEL Ste-Marie a participé de façon active au processus de RRVUB en tant que membre de la table de consultation mise en place par la municipalité. Des mesures alternatives ont été recommandées et approuvées par l'APEL St-Joseph, l'APEL Ste-Marie et l'Association des sports nautique de St-Adolphe d'Howard et entérinées par la municipalité au début de la saison 2021 afin d'améliorer la sécurité nautique et réduire l'impact environnemental et la nuisance pour l'intérêt public.

Nous porterons une attention particulière sur l'impact de la navigation à fortes vagues, c'est à dire lorsque des mécanismes ou accessoires sont utilisés afin d'augmenter le sillage d'un bâtiment et la taille des vagues générées. La conduite d'un bâtiment à faible vitesse en position cabrée combinée à l'utilisation d'ailerons ou de ballasts remplis d'eau a un impact sur l'environnement, la sécurité nautique et l'intérêt public.

**La grande question est « Comment adapter la pratique des activités nautiques aux caractéristiques du lac Ste-Marie? »**

---

(1) Pour alléger le texte, nous utiliserons l'expression surf, comme étant toute navigation avec des accessoires permettant d'augmenter la taille des vagues peu importe qu'il pratique le surf, le wakeboard, remorquage de tube ou simple navigation.

## 2. Présentation de l'APEL Ste-Marie

Fondée en 1987, « L'Association pour la Protection de l'Environnement du Lac Sainte-Marie Inc. » (APEL Ste-Marie) représente près de 100 propriétaires riverains et usagers du lac Ste-Marie.

L'APEL Ste-Marie vise à promouvoir l'importance de préserver un environnement sain, durable et sécuritaire pour les résidents du lac Ste-Marie et de ses bassins versants tout en s'assurant la protection de nos paysages.

Cette mission se traduit par les objectifs suivants :

- Préserver la qualité de l'eau du lac Ste Marie,
- Protéger les berges du lac, ses bassins versants et nos paysages en général,
- Veiller à la qualité de vie des citoyens sur notre territoire,
- Collaborer à la mise à jour des règles de sécurité nautique dans le cadre d'un partage équitable du lac,
- Regrouper et représenter les propriétaires du lac et de ses bassins versants auprès d'organisations publiques et gouvernementales,
- Étudier, développer, promouvoir et informer les propriétaires sur les intérêts environnementaux,
- Sauvegarder la valeur de nos investissements immobiliers par la prise de conscience collective de la fragilité du milieu et l'importance d'adhérer aux notions qui précèdent.

## 3. Études sur l'impact du surf

Plusieurs études ont été effectuées afin d'évaluer l'impact du surf sur l'érosion des berges et la remise en suspension des sédiments.

Les deux études généralement citées au Québec sont celles de Mercier-Blais et Prairie, UQAM, 2014 [\(1\)](#) et de Raymond et Galvez-Cloutier, Université Laval, 2015 [\(2\)](#).

Ces études ont été effectuées au Québec sur des lacs comparables au lac St-Joseph et Ste-Marie.

Voici leurs principales conclusions :

- Tous les passages de « wakeboats » induisent une augmentation significative de l'énergie contenue dans les vagues qui atteignent le rivage, en moyenne par un facteur de 4. Le train de vagues très court et intense créé par le « wakesurf » est celui qui a le plus d'impact lorsqu'il atteint la rive. En effet, l'énergie plus élevée est concentrée dans un faible nombre de vagues, ce qui lui donne plus de puissance, causant une remise en suspension significative des sédiments lors du passage de ses vagues.

- Les passages de bateau de type « wakeboat » causent un impact considérable sur le rivage (érosion des berges) lorsqu'il passe à 100 mètres de la rive.
- Les passages à moins de 300 mètres ajoutent significativement de l'énergie aux vagues naturellement présentes.

La principale recommandation est la suivante :

- Pour une navigation responsable et durable, pratique du « wakesurf » dans des zones de 600 mètres de large et d'au moins 5 mètres de profondeur afin de prévenir l'impact des bateaux sur les autres usages, sur l'érosion des berges, sur la remise en suspension des sédiments, et donc sur la mise en disponibilité du phosphore dans la colonne d'eau.

Compte tenu de tous ces éléments, les auteurs proposent que si une de ces conditions n'est pas respectée, de limiter et encadrer ces pratiques de navigation car elles sont néfastes pour l'environnement.

La recommandation ci-dessus (300 mètres des rives et plus de 5 mètres de profondeur) est d'ailleurs endossée par Nautisme Québec sur leur site WEB (3).

En lien avec la pratique du « wakeboard – wakesurf », trois des grands lacs de l'Estrie soit les lacs Lovering, Massawippi et Memphrémagog recommandent dans leur code d'éthique la pratique du wakesurf à plus de 250 mètres des rives (4). Des bouées de renseignement sont installées dans quelques secteurs de ces 3 lacs afin de délimiter ces zones.

Raymond et Galvez de l'Université Laval ont produit une autre étude environnementale sur la qualité des sédiments du Lac Noir et les impacts de la navigation de bateaux à moteur en 2017 (5). Cette étude est arrivée à la même conclusion que la plus impactante activité nautique est le « wakesurf » avec une perturbation de la colonne d'eau jusqu'à 6 mètres. Au Lac Noir, puisque les sédiments sont peu cohésifs et très fins, la colonne d'eau est capable dans les zones peu profondes de remobiliser ces sédiments, véritable réservoir à phosphore.

En conséquence, les auteurs proposent :

- Pour toute activité de type « wake-boat, une profondeur minimum de 7 mètres.
- Pour toute activité de type bateaux nautiques, une profondeur minimum de 5 mètres.
- Pour toute activité de type ponton ou motomarine, une profondeur minimum de 2 mètres.
- Vitesse d'embrayage pour toutes profondeurs inférieures à 2 mètres.

Vous noterez que ces études datent de 2014, 2015 et 2017. Depuis ce temps, nous observons que les manufacturiers de bateaux de surf s'efforcent d'améliorer leur produit, ce qui se traduit souvent par des vagues et un sillage encore plus importants. Voici d'ailleurs quelques extraits tirés de site web de manufacturiers, vantant la capacité accrue des ballasts ou la présence d'accessoires couplés à de nouveau design visant à augmenter la taille du sillage. Dans un autre ordre d'idées, vous noterez aussi la propension des manufacturiers à vanter la puissance de leur chaîne stéréo.

- Manufacturier Heyday modèle 2022 (6)

« Nos coques sont spécialement conçues pour déplacer plus d'eau afin de créer une vague plus haute avec beaucoup de "pop" pour les figures. »

- Malibu 26 LSV (7)

« With over 6,000 pounds of ballast and extra customization that comes with Surf Gate® and Power Wedge III®, the 26 LSV leaves plenty of room to play with a big pocket and perfect wave on both sides. »

- Malibu 23 LSV (8)

Ce bateau est le roi de la vague! Il vient avec l'hélice haute performance, le surf pipe, le chauffage, l'alternateur à haut rendement, le système de son Haute performance avec l'extrême-grave, la tour de wake G5, les haut-parleurs Icon 8, l'amplificateur pour la tour 500W, les « boards racks », le système de ballast complet.

Ces nouveaux bateaux de surf ne font qu'exacerber les conséquences sur les autres usagers du lac Ste-Marie, les riverains et sur l'environnement.

#### 4. Le lac Ste-Marie

Le lac Ste-Marie est considéré fragile à plusieurs égards. Cette section le démontre tant au niveau de sa morphologie, du nombre et de la nature des embarcations y naviguant que des constats du Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) quant à la santé de notre lac.

##### a. Morphologie

Le lac Ste-Marie est constitué de plusieurs petites baies attachées à un corps central de faible largeur. Les passages entre les différentes sections ou baies sont parfois très étroits. Plusieurs ont moins de 100 Mètres de large lorsqu'on exclut la zone de 30 mètres de chaque côté de la rive.

La largeur des baies et des principaux corridors de navigations varie entre 40 à 335 mètres. La baie la plus grande est parsemée d'îles et de rochers réduisant d'autant plus la superficie navigable. La profondeur est inférieure à 3 mètres sur 32% de la superficie du lac. De plus, à plusieurs endroits, la profondeur est inférieure à 5 mètres.

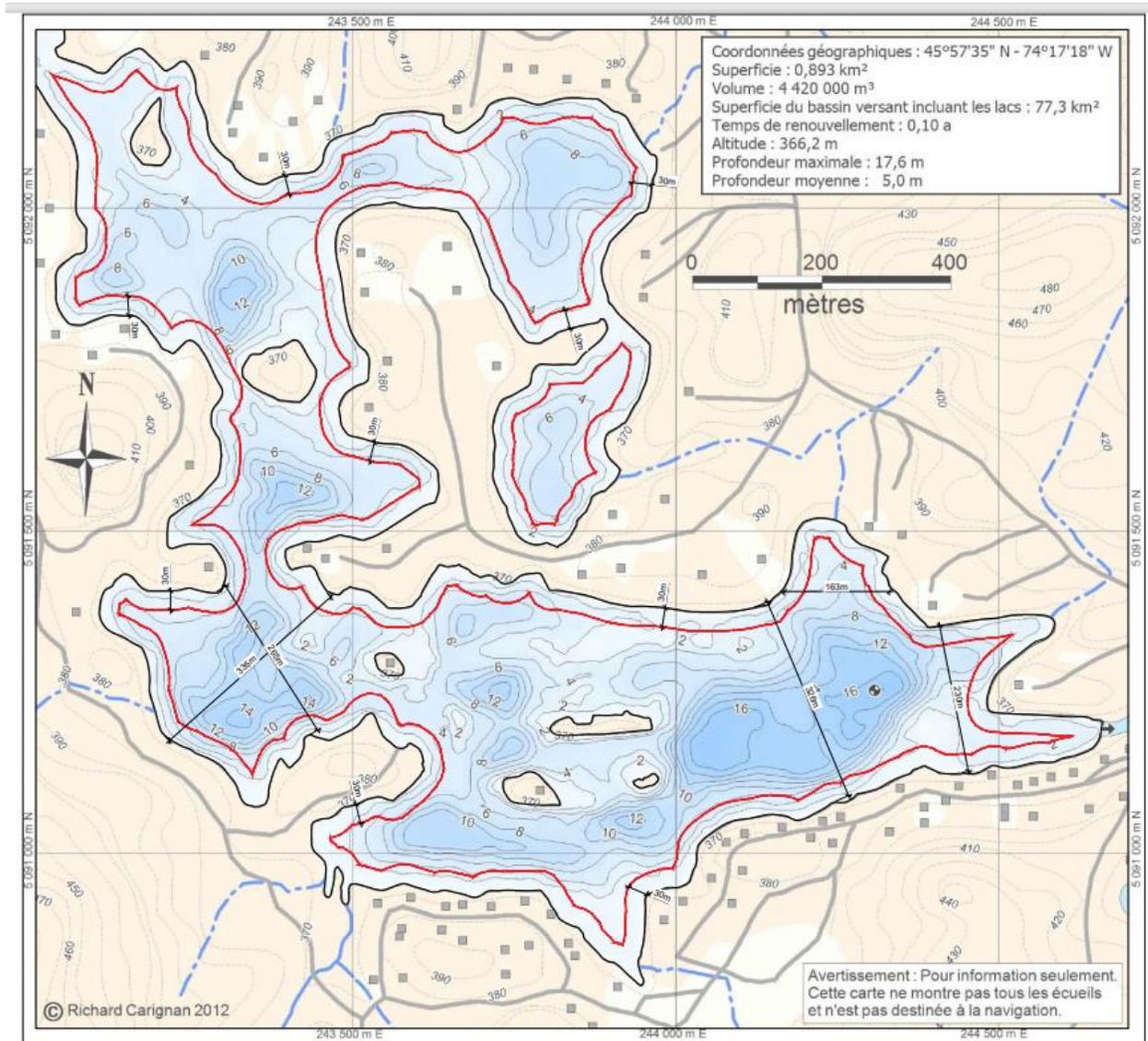
Il est donc impossible pour les bateaux de surf de respecter les recommandations des experts et de naviguer à 300 mètres des rives puisqu'à aucun endroit, le lac n'a une largeur de plus de 600 mètres.

## b. Cartes bathymétriques

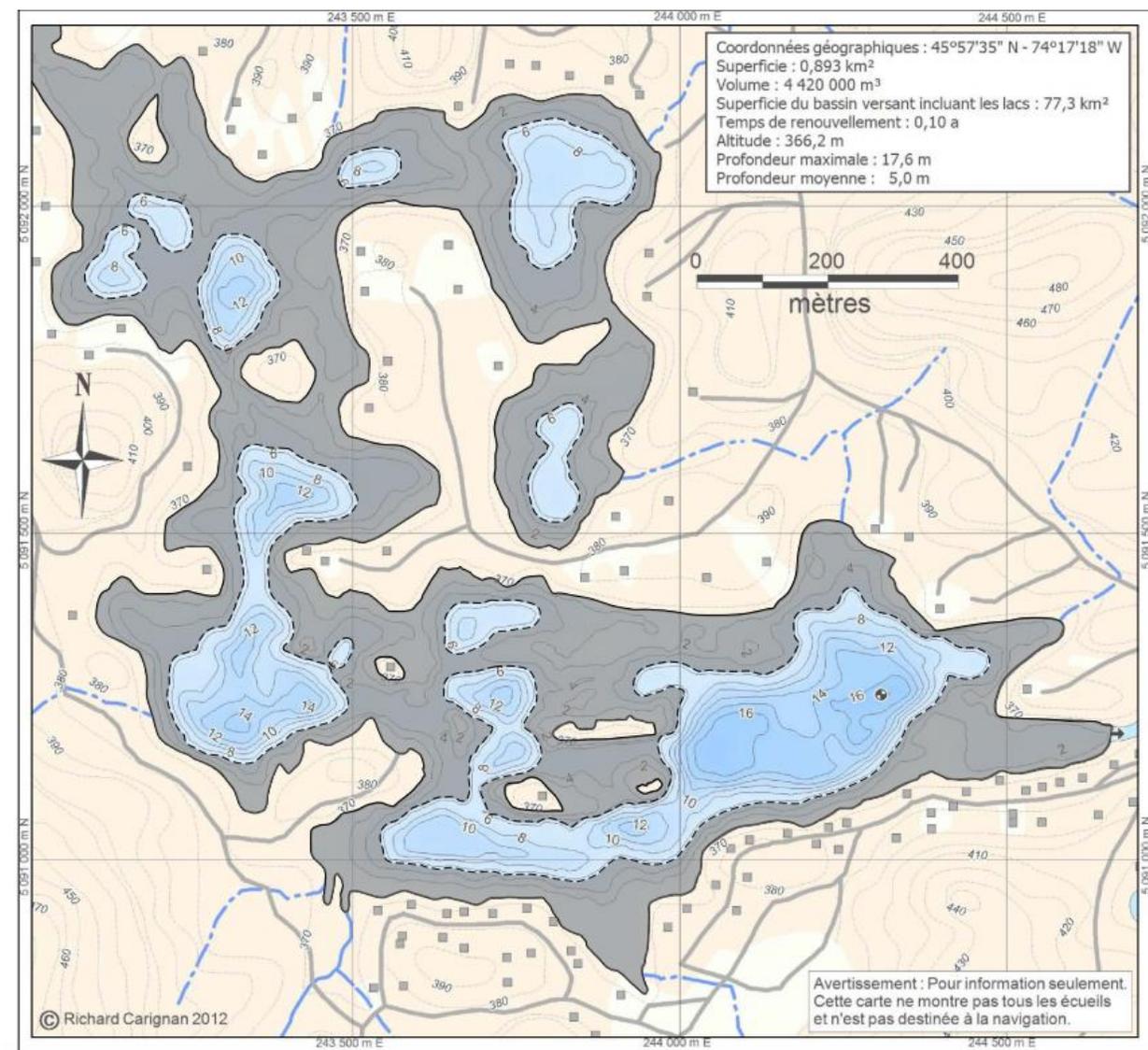
Afin de visualiser la morphologie du lac, vous retrouverez ci-dessous les cartes bathymétriques du lac Sainte-Marie (secteur Est et secteur Ouest) montrant les :

- Zones de navigation ainsi que les principales distances entre les rives,
- Zones de plus de 5 mètres de profondeur.

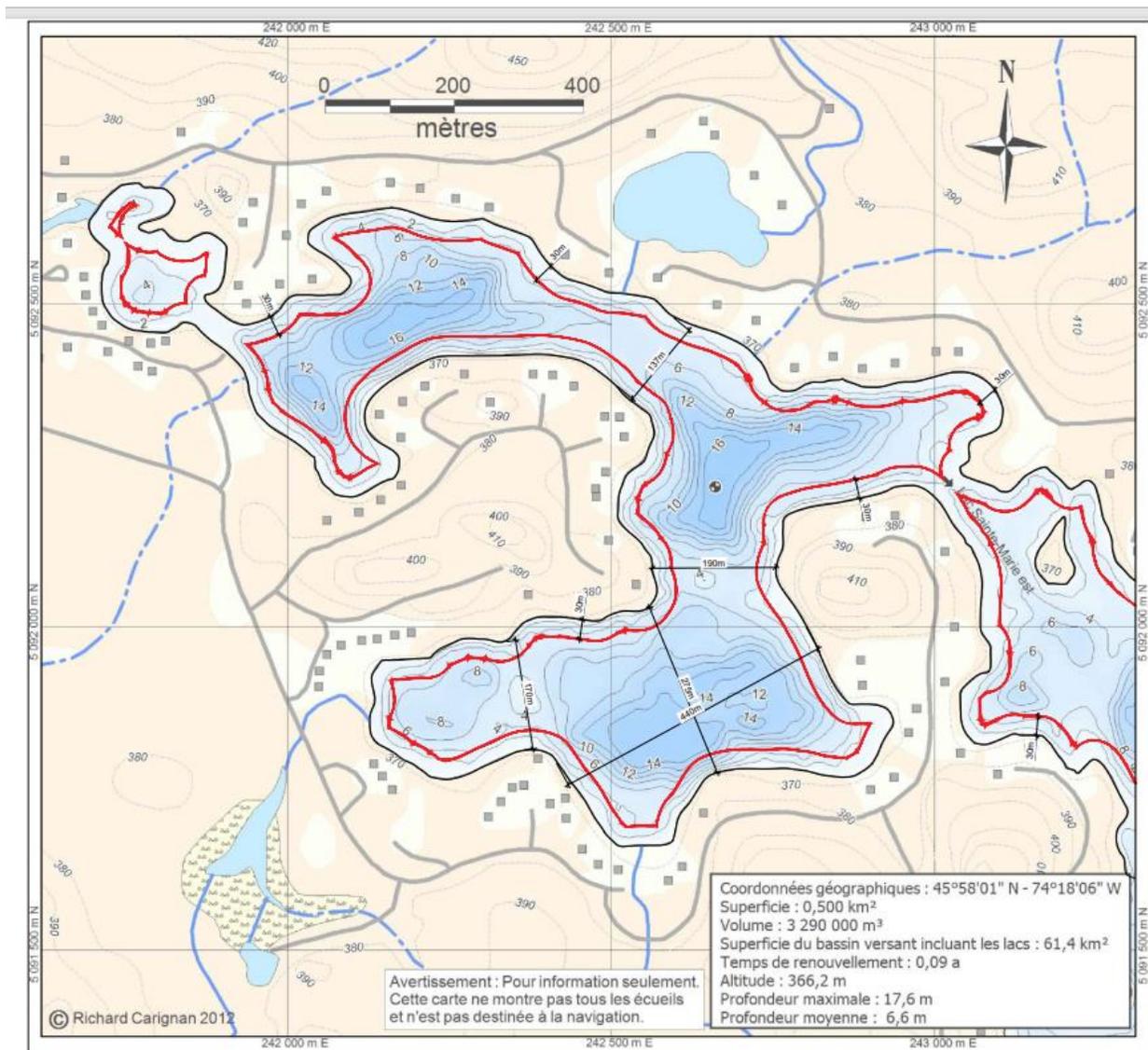
### Carte bathymétrique Lac Sainte-Marie (secteur Est) – Zones de navigation 30 mètres des rives



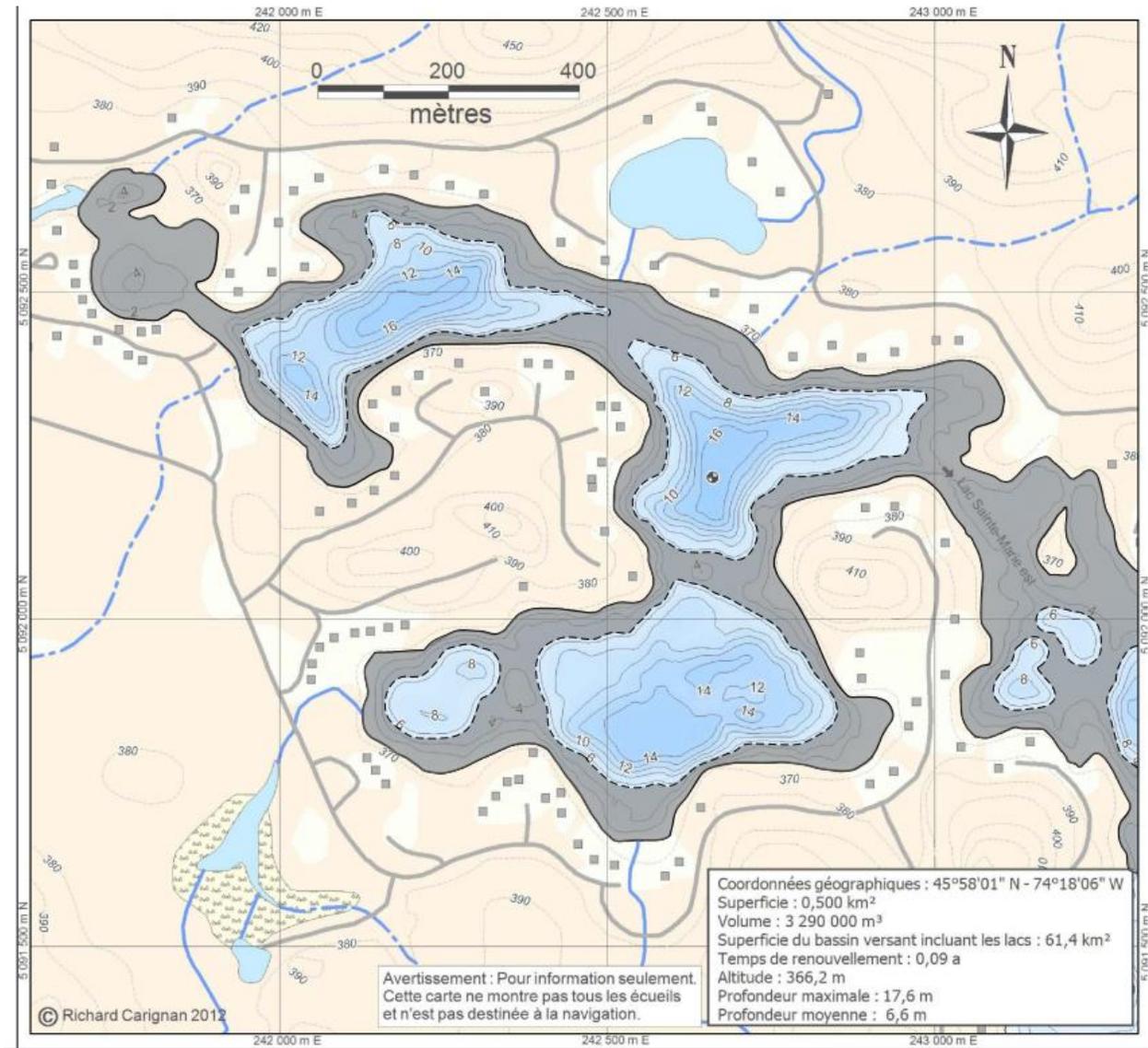
## Carte bathymétrique Lac Sainte-Marie (secteur Est) – Profondeur de plus de 5 mètres



## Carte bathymétrique Lac Sainte-Marie (secteur Ouest) – Zones de navigation 30 mètres des rives



## Carte bathymétrique Lac Sainte-Marie (secteur Ouest) – Profondeur de plus de 5 mètres



Prendre note que dans le tableau 1 du plan de consultation produit par la municipalité et intitulé « Caractéristiques des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie », il est mentionné que la largeur maximale du lac est de 740 mètres. Si on prend pour acquis que la longueur du lac est dans le sens du courant, on peine à atteindre 350 mètres et ce, en passant entre les îles. On ne mesure pas la largeur à partir du fond d'une baie longue et étroite perpendiculaire à l'axe principal du lac puisque dans cette baie, la navigation se fait dans le sens de la longueur de la baie.

### c. Capacité portante du lac

L'étude réalisée par l'APEL Ste-Marie en 2018 et révisé en 2020 (9) démontre que le nombre d'embarcations motorisées sur le lac dépasse largement sa capacité portante. Pour accueillir tous ces bateaux, la surface navigable devrait être 25 fois plus grande. Heureusement, toutes les embarcations ne naviguent pas en même temps. La capacité portante du lac est estimée à 12 embarcations motorisées circulant à grande vitesse.

L'observation empirique réalisée dans le cadre de l'étude a démontré que le seuil de 12 embarcations était régulièrement dépassé. Depuis le dernier inventaire, non seulement le nombre d'embarcations motorisées a continué de croître, mais de nouvelles catégories d'embarcations motorisées se sont ajoutées telles que les planches à moteur électrique qui se déplacent à grande vitesse. On note aussi une augmentation considérable des embarcations non motorisées, planches à pagaie, kayaks, etc.

La présence de nombreux obstacles naturels à la navigation tels que les îles, rochers émergés ou affleurants, a pour effet de concentrer encore plus les activités dans certains secteurs du lac, particulièrement pour les activités de remorquage et de surf. Si on ajoute la nécessité pour les embarcations motorisées de maintenir une distance sécuritaire des embarcations non motorisées, on rétrécit encore plus la surface navigable puisqu'il n'est pas rare en haute saison de voir plusieurs dizaines d'embarcations non motorisées sur le lac.

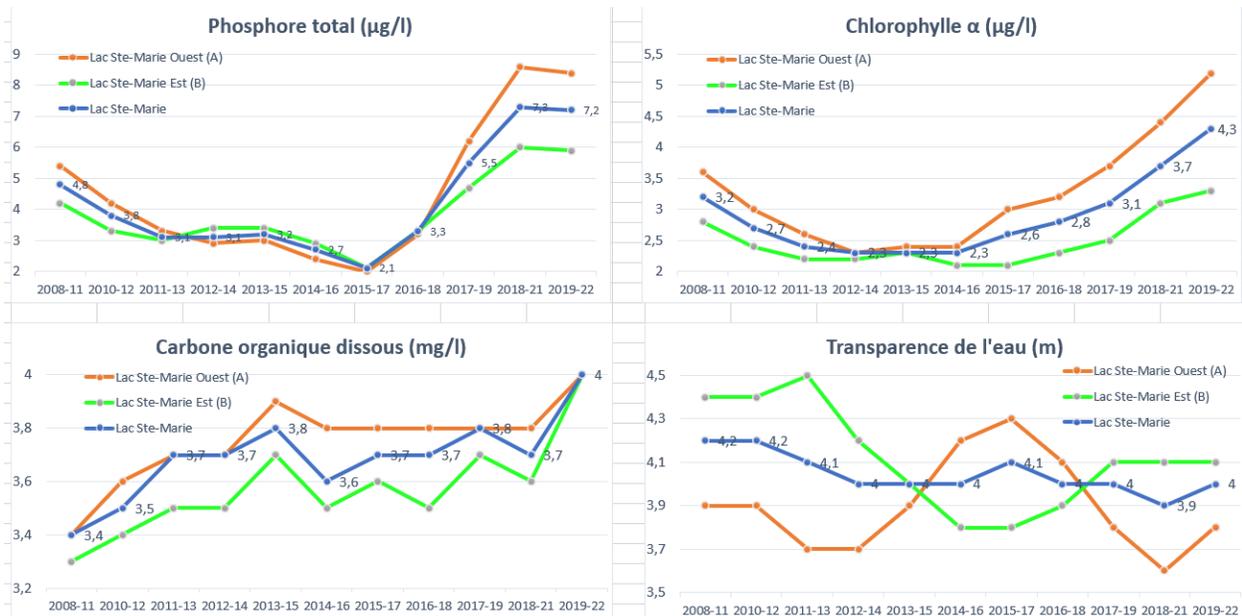
Pour toutes ces raisons, on constate malheureusement une très forte concentration d'embarcations motorisées et non-motorisées dans un espace très restreint.

Les embarcations en plus grand nombre sont toujours plus puissantes et produisent des vagues toujours plus grosses, amplifiant ainsi les conséquences environnementales (brassage des sédiments et du phosphore contenu dans les sédiments) et les enjeux de cohabitation sécuritaire. Cette situation représente un risque lié à la sécurité nautique très important.

### d. Constats du MELCCFP quant à la santé du lac

Le lac est classé « **Préoccupant** » par le MELCCFP (10). Il présente des signes d'eutrophisation.

Les relevés du Réseau de Surveillance Volontaire des Lacs (RSVL) (11) indiquent une détérioration au cours des dernières années au niveau Phosphore, Chlorophylle, Carbone organique dissous et Transparence de l'eau, comme en témoigne les graphiques ci-dessous.



Les résultats de ces analyses (moyenne mobile 3 ans) au lac Ste-Marie sont moins bons lorsque comparés aux deux lacs en amont, soit les lacs St-Joseph et Dépatie.

De plus, les relevés des dernières années (2017 à 2020) disponibles sur le site du MELCCFP (12) ont démontré que les rejets en **phosphore** (P<sub>TOT</sub>) des bassins de décantation des eaux usées du village qui se déversent dans le lac Ste-Marie ne respectent pas les normes gouvernementales dans plus de 50% du temps.

La navigation à fortes vagues ou la pratique du surf a un impact direct beaucoup plus important que la navigation en promenade ou remorquage sans fortes vagues tel que démontré par les études. Un bateau se déplaçant avec les ballasts remplis cause un impact à la colonne d'eau jusqu'à une profondeur de 5 à 6 mètres alors qu'un bateau naviguant lentement ou à sa vitesse de croisière causera des répercussions entre 1 et 2 mètres. La remise en suspension des sédiments libère le phosphore accumulé au fond du lac, ce qui accélère le processus de vieillissement du lac.

Lorsque les vagues atteignent la rive, l'érosion qui en résulte contribue à diminuer la turbidité de l'eau, ce qui augmente la température de celle-ci, et contribue à favoriser la croissance des plantes aquatiques, dont leur étendue augmente d'année en année.

Dans le contexte actuel, les fortes vagues imposent un stress additionnel en augmentant l'érosion des berges et la remise en suspension des sédiments et du phosphore contenu dans lesdits sédiments.

Le MELCCFP recommande l'adoption de mesures afin de préserver l'état du lac et ralentir le processus en cours d'eutrophisation.

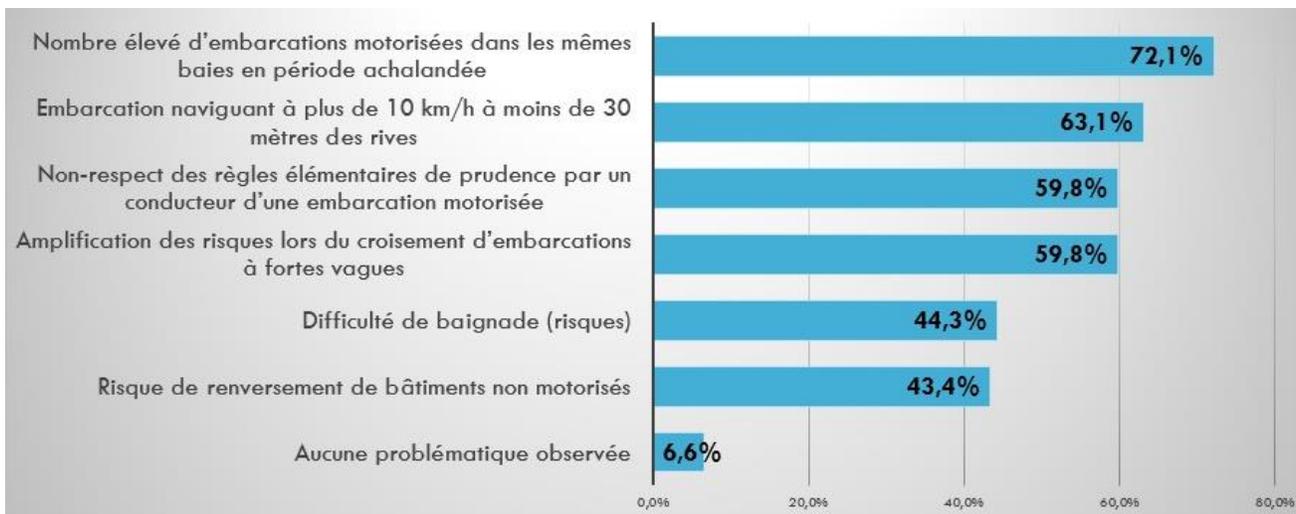
## 5. Résultats du sondage janvier 2021

En décembre 2020 et janvier 2021, l'APEL a effectué un sondage auprès des riverains et résidents d'arrière-lot du lac Ste-Marie afin de bien représenter ceux-ci dans le cadre de la Table de consultation.

Voici les principaux résultats :

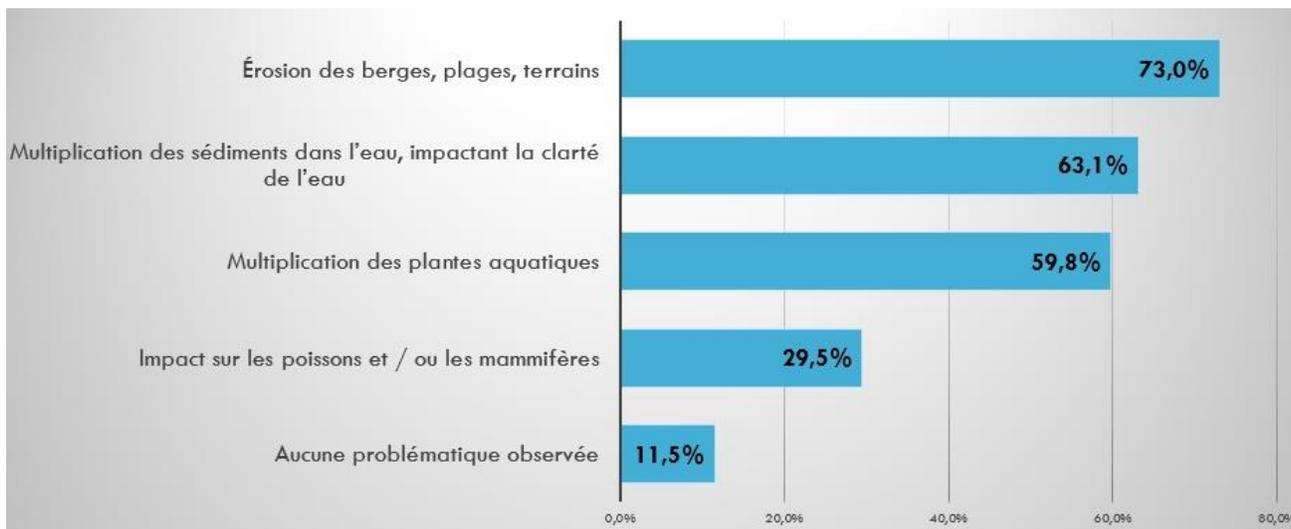
- 297 propriétaires (riverain et arrière-lot) ont été sollicités pour participer au sondage
- 122 sondages complétés entre le 15 décembre 2020 et le 31 janvier 2021, dont:
  - 109 complétés par des propriétaires riverains (sur 259 soit 42%)
  - 17 complétés par des propriétaires de bateaux à fortes vagues (sur 46 soient 37% des propriétaires de bateaux de surf sur le lac).

Pour les problématiques liées à la **sécurité nautique**, on remarque que 93% des répondants ont été témoins d'un ou de plusieurs événements potentiellement dangereux. Les principales problématiques relevées sont :

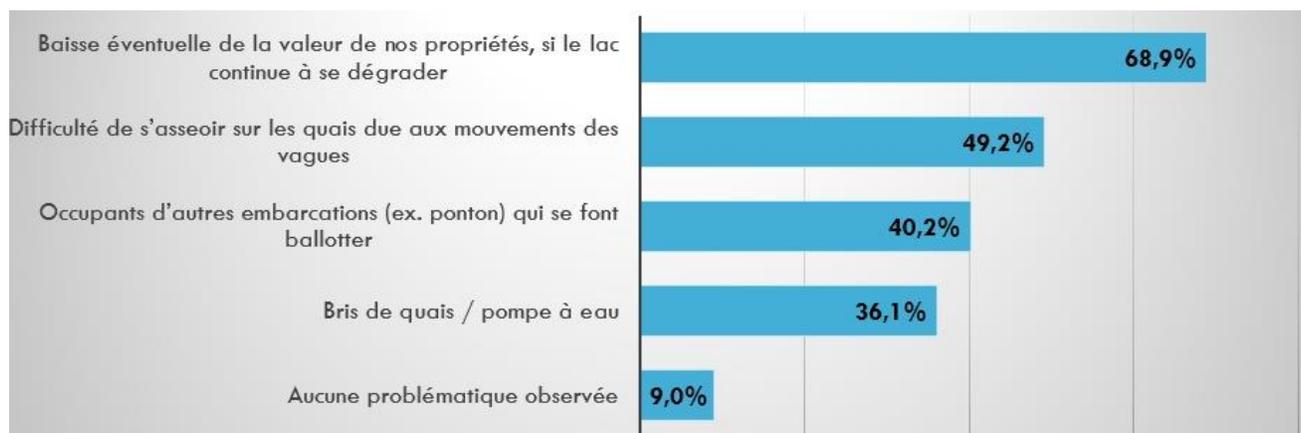


Ce qui en ressort sont des conflits d'usage des embarcations motorisées avec d'autres usagers d'embarcations motorisées ainsi qu'avec les autres usagers baigneurs, planches à pagaie, kayak, etc., représentant ainsi un risque pour la sécurité nautique.

Pour les problématiques liées à l'**environnement**, 88% des répondants ont observé des effets néfastes. Les principales problématiques relevées sont :

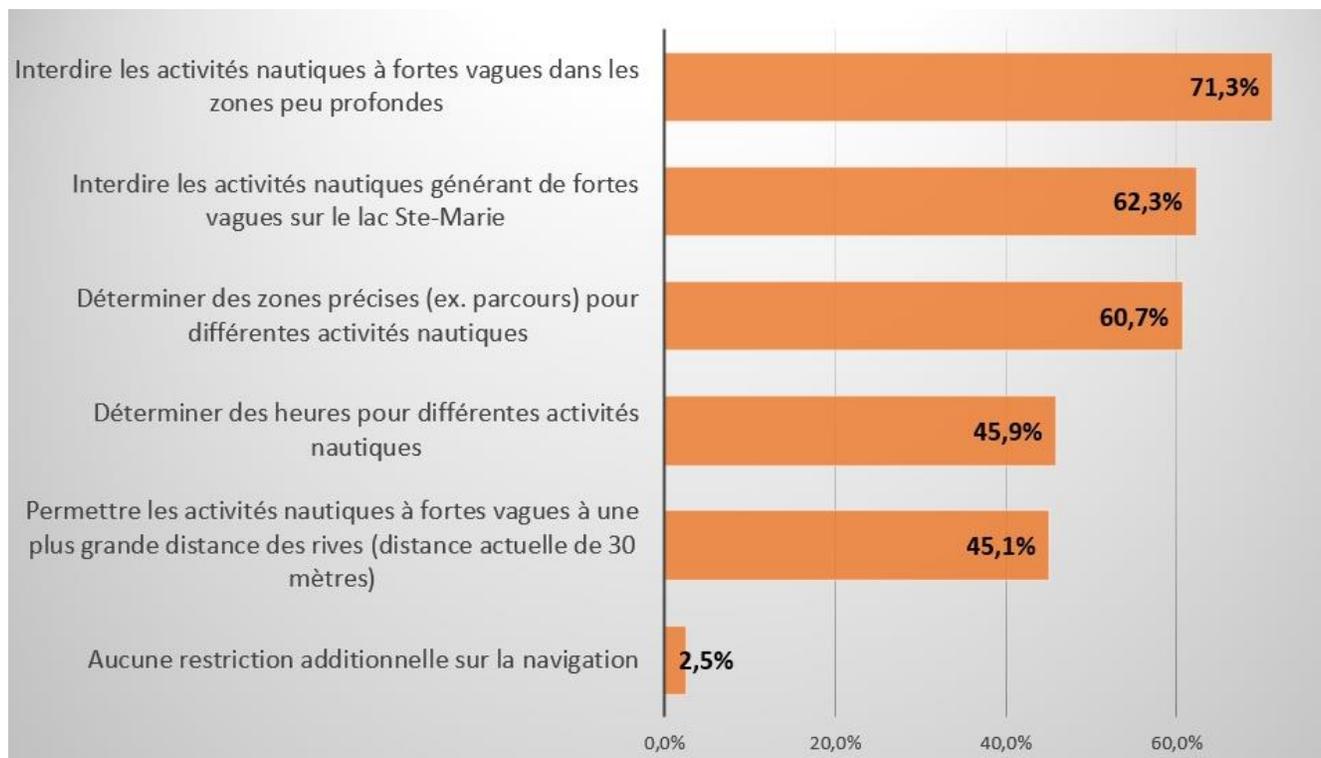


Pour les problématiques liées à l'**intérêt public**, on constate aussi une très forte majorité des répondants ayant des préoccupations soit 91%. Les principales problématiques relevées sont :



Prendre note également que certaines réponses liées à cette catégorie sont directement influencées par l'emplacement de notre terrain et de notre quai. Les riverains près des zones de surf ressentent beaucoup plus l'impact des fortes vagues que ceux qui résident au fond des baies ou qui sont protégés par des rochers ou hauts-fonds.

Sans surprise, vous constaterez une forte adhésion à des **mesures d'atténuation**. Vous remarquerez que 97% des répondants jugent nécessaire l'implantation de telles mesures. Les principales mesures d'atténuation identifiées sont :



À la lumière des résultats du sondage, il était clair que des mesures devaient être prises afin d'améliorer la situation et que le statu quo ne pouvait être envisagé.

## 6. Mesures d'atténuation mises en place en 2021 et 2022

En lien avec les problématiques reliées aux bateaux à fortes vagues, des mesures alternatives ont été recommandées et approuvées par l'APEL St-Joseph, l'APEL Ste-Marie et l'Association des sports nautiques de St-Adolphe-d'Howard et entérinées par la municipalité au début de la saison nautique 2021.

Selon les bonnes pratiques, il a été recommandé de :

- Respecter les 3 zones de « wakesurf » (une zone au lac Saint-Joseph et deux zones au lac Sainte-Marie). Ces zones ont été identifiées à titre de compromis puisque les lacs n'ont pas les 600 mètres de largeur minimale cités dans les études scientifiques citées ci-dessus (300 mètres à partir de chacune des rives),
- Naviguer à « petites vagues » à l'extérieur de ces zones,
- Effectuer les virages à vitesse d'embrayage à chacune des extrémités des zones,

- Pratiquer le « wakesurf » entre 10h et 19h,
- Naviguer le plus loin possible des rives, en ligne droite, un bateau à la suite de l'autre (pas de croisement).

Ces mesures d'atténuation s'appuient sur les bonnes pratiques en matière de nautisme et dans un esprit de compromis entre les différents utilisateurs des deux lacs.

## 7. Évaluation des mesures d'atténuation

Le présent chapitre présente les résultats du sondage réalisé en avril 2023 en distinguant l'évaluation des mesures d'atténuation et l'évaluation des plaintes faites à la municipalité par les répondants.

### a. Résultats du sondage Avril 2023

L'APEL du lac Ste-Marie a procédé à un sondage auprès de ses membres du premier au 10 avril afin de mesurer leur niveau de satisfaction suite à l'implantation des mesures alternatives. 52 participants ont répondu au sondage.

Tel que le démontre le tableau suivant, les mesures alternatives n'ont généralement pas été respectées, celles quant aux virages à vitesse d'embrayage et à la navigation loin des rives et en ligne droite étant les moins respectées et celle quant aux heures de surf étant la plus respectée.

Respect des mesures alternatives 2021 et 2022	1	2	3	4	5
a) Respecter les trois zones de « wakesurf » (une zone au Lac St-Joseph et deux zones au Lac Ste-Marie)				○	
b) Naviguer à « petites vagues » à l'extérieur de ces zones (sans ballast ou autre amplificateur de vagues)			○		
c) Effectuer les virages à vitesse d'embrayage à chacune des extrémités des zones				○	
d) Pratiquer le « wakesurf » entre 10 h et 19 h afin de respecter la quiétude des citoyens et des riverains		○			
e) Naviguer le plus loin possible des rives et en ligne droite, un bateau à la suite de l'autre (pas de croisement)				○	

1 : Toujours respecté 5 : Jamais respecté

Les deux-tiers des répondants jugent les mesures alternatives non satisfaisantes. Le taux monte à 75% si on exclut les répondants ayant des bateaux à fortes vagues.

De plus, la majorité des répondants ont considéré que la sécurité de la navigation ne s'est pas améliorée, la moyenne étant de 3,9 sur une échelle de 1 à 5, 5 étant qu'elle ne s'est pas du tout améliorée.

Enfin, 50% des répondants ont mentionné qu'ils ont renoncé à pratiquer certaines activités nautiques malgré les mesures alternatives en lien avec les problématiques reliées aux bateaux à fortes vagues.

Étant donné que l'adhésion aux mesures alternatives était non contraignante et sur une base volontaire, une majorité de répondants ont évalué que ces mesures ont été peu respectées et par conséquent la sécurité nautique s'est très peu améliorée. Plusieurs raisons ont été mentionnées pour ce non-respect dont celles-ci :

- Les zones de « wakesurf » trop petites,
- Les plaisanciers ne vidant pas leurs « ballasts » entre les zones de « wakesurf »,
- L'impossibilité de faire des virages à vitesse d'embrayage à chaque extrémité des zones,
- La difficulté de naviguer loin des rives,
- L'utilisation des zones de « wakesurf » par des plaisanciers pratiquant d'autres activités nautiques,
- Le plaisir de couper sa propre vague.

Il apparaît donc très difficile, sinon impossible, de concilier les activités nautiques générant de fortes vagues avec les autres activités nautiques compte tenu de l'étroitesse de notre lac composé de nombreuses baies.

De plus, la patrouille nautique présente que 44 jours en 2022, rarement après 17h00 et devant couvrir deux grands lacs, a peu donné de constats d'infraction pour conduite erratique ou dangereuse, malgré ses 617 interventions de type « sécurité nautique ». Elle avait le pouvoir d'en émettre afin de réfréner les comportements délinquants.

## **b. Plaintes à la municipalité**

Dans le sondage nous avons demandé aux répondants s'ils avaient fait des plaintes à la municipalité lors des saisons 2021 ou 2022. Plus de 40 % ont répondu par l'affirmative, correspondant à au moins 40 plaintes.

Parmi ceux qui n'ont pas fait de plaintes, certains participants ont mentionné qu'ils n'en n'ont pas fait parce qu'ils considèrent que la municipalité ne donne pas suite alors que d'autres n'étaient tout simplement pas au courant qu'ils pouvaient faire des plaintes concernant les activités nautiques parce qu'ils n'ont pas acheté de vignettes et n'ont donc jamais pris connaissance du dépliant nautique mentionnant les mesures alternatives mises en place ainsi que les coordonnées pour faire une plainte.

Prendre note que dans le tableau 4 ci-dessous du plan de consultation produit par la municipalité (13) et intitulé « Suivi de certaines mesures de 2018 à 2022 », il est mentionné que le nombre de plaintes de citoyens a été de 16 en 2022 en baisse par rapport à 2020 (48) et 2021 (43).

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de jours de présence de la patrouille sur le lac	33	53,5	50	51	44
Nombre d'interventions de type « sécurité nautique »	52	68	126	329	617
Nombre d'interventions de type « inspection / équipement »	ND	12	66	263	596
Nombre d'interventions de type « sensibilisation/intervention/ralentissement »	60	56	60	66	2
Nombre de remorquages	-	10	5	10	4
Nombre de plaintes officielles de citoyens	ND	6	48	43 <sup>1</sup>	16 <sup>2</sup>
Nombre d'avis d'infraction	7	20	25	33	1
Nombre de constats d'infraction	0	2	0	9	5 <sup>3</sup>

ND : non disponible

<sup>1</sup>Plusieurs plaintes par les propriétaires riverains et plaisanciers en regard de la pratique du surf aux lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie.

<sup>2</sup>Diminution des plaintes qui pourrait être attribuable au fait que moins de nouveaux résidents se sont installés en 2022 par rapport aux années précédentes (2020-2021) où la forte activité immobilière amenait de nouveaux usagers moins sensibilisés au code d'éthique et aux règlements.

<sup>3</sup>Le départ d'un patrouilleur en août a amené une diminution du nombre de constats d'infraction puisque la patrouille, en manque de personnel, s'est alors concentrée sur des interventions de sensibilisation. La rétention de main-d'œuvre est un défi à envisager pour 2023.

Considérant que les répondants ne représentent qu'une portion des utilisateurs du lac, le nombre de plaintes à la municipalité semble grandement sous-estimé et ne représente pas adéquatement la situation. Il apparaît évident que plusieurs plaintes ne semblent pas avoir été proprement enregistrées.

De plus, il est contre intuitif que la patrouille ait effectué près du double d'interventions de type « sécurité nautique » de 329 à 617 et que le nombre de plaintes ait diminué. Également, il est étrange que le nombre d'interventions de type « sensibilisation / intervention / ralentissement » ait tombé de 66 à 2.

## 8. Impact environnemental

Tel que relevé dans le sondage de janvier 2021, les principaux impacts environnementaux sont :

- Érosion des berges, causée principalement par les bateaux à fortes vagues et les bateaux naviguant dans la zone de 30 mètres,
- Remise en suspension des sédiments, causée principalement par les bateaux à fortes vagues,
- Prolifération des plantes aquatiques, causée par la remise en suspension des sédiments et du phosphore qu'il contient.

De plus, tel que mentionné dans le sondage, plusieurs plaisanciers naviguent dans la zone de 30 mètres et comme la vitesse est limitée à 10 km/h, il peut en résulter des vagues trop fortes pour une si faible distance des rives. Effectivement, un bateau qui circule le plus lentement possible à vitesse d'embrayage circulera à 5 ou 6 km/h. Un bateau circulant à 10 km/h particulièrement s'il est cabré génère une quantité importante de vagues. Cette navigation près des rives se fait souvent à des endroits de moins de 2 mètres, permettant de brasser aussi les sédiments que l'on retrouve au fond du lac.

Ainsi, les bateaux à fortes vagues et la navigation près des rives et dans les zones de moins de 2 mètres de profondeur ne font qu'accentuer la dégradation de notre lac.

## 9. Risques pour la sécurité nautique

Comme mentionné précédemment, la présence de très nombreuses embarcations motorisées ou non motorisées combinée à l'espace de navigation restreint sur le lac Ste-Marie engendre un risque accru d'abordage.

Commençons par quelques définitions tirées du livre de Messieurs André M. Benoit et Normand Corbeil, *Navigation de plaisance*, Wilson & Lafleur, Montréal 2020 ([14](#)).

Première définition : Abordage

L'abordage est un « Heurt accidentel entre deux *bâtiments* qui est susceptible de causer des avaries. »

En plus de décrire un heurt accidentel entre deux *bâtiments*, selon le règlement, le terme « abordage » doit être interprété au sens large. A titre d'exemple, le mot « abordage » est aussi applicable, lorsqu'un *bâtiment* « fait route », pour désigner un événement qui découle le plus souvent d'une erreur de pilotage qui a provoqué un « échouage » ou une « collision » avec un haut-fond ou avec un objet situé sur ou près du plan d'eau (pilier de pont, quai etc.).

Deuxième définition : Abordage sans heurt

L'abordage sans heurt est un effet du mouvement de l'eau, aussi appelé sillage, créé par un *bâtiment* en marche lorsque ce mouvement de l'eau atteint et déränge un autre *bâtiment* ou un objet qui est en mer ou à quai, après que le premier *bâtiment* soit passé avec une grande vitesse à une petite distance du second *bâtiment* ou de l'objet.

« La personne aux commandes d'un bateau est toujours responsable des conséquences liées aux effets de vague. » ([Page 2](#))

Benoit et Corbeil précisent cette notion de la façon suivante :

Au Canada, un bateau est responsable de ses vagues; il doit procéder à « une vitesse qui n'aura pas d'effets néfastes » sur les structures, les berges ou les autres petites embarcations.

Dans l'incertitude « le *bâtiment* doit avancer prudemment à la vitesse minimale nécessaire pour le maintenir sur sa route ». Une bonne compréhension de cette règle exige aussi de tenir compte des différentes activités nautiques ayant cours sur un même plan d'eau.

Les navigateurs plaisanciers doivent prendre diverses mesures à l'égard des personnes et des terrains des propriétaires qui partagent le même plan d'eau; ils doivent :

1. « Se tenir à l'écart des baigneurs et des propriétés riveraines avoisinantes;
2. Réduire la vitesse de manière à éviter que les perturbations dues à la vague et aux sillages générés par le passage de l'embarcation ne blessent des personnes, n'érodent le rivage ou n'endommagent les propriétés près des berges;
3. Dans tous les cas, le marin plaisancier doit agir de façon responsable. » ([Page 88](#))

Bien que les auteurs se contentent d'utiliser la vitesse comme vecteur d'influence sur la taille des vagues et du sillage d'une embarcation, il est clair que ce qui a un impact environnemental et un impact sur la sécurité nautique, c'est la taille des vagues et du sillage lorsqu'elle atteint le rivage, un quai, une autre embarcation ou un baigneur. En conséquence, l'utilisation de mécanismes ou de ballasts pour augmenter le sillage et la taille des vagues doit aussi être considérée.

Le point déterminant est que tout navigateur est responsable de sa vague et des dommages et inconvénients causés par celle-ci. Compte tenu de la morphologie du lac Ste-Marie, il est impossible pour un bateau de surf avec les ballasts remplis de naviguer en n'ayant pas d'effets néfastes sur les structures, les berges ou les autres petites embarcations.

Prendre note que le *Règlement sur les abordages* de Transport Canada (15) s'applique à tous les bâtiments, depuis les petites embarcations jusqu'aux grands navires de charge, sur toutes les eaux navigables du Canada.

Bien que les abordages soient heureusement rares, quiconque navigue sur le lac Ste-Marie constate une grande fréquence d'abordage sans heurt.

Le lac Ste-Marie est très étroit, parsemé d'îles, rochers et hauts-fonds et très achalandé comme le démontre l'étude sur la capacité portante du lac.

En consultant les cartes bathymétriques (voir section 4.b.), on constate que la zone de navigation de 70 km/h, à l'extérieur du 30 mètres, est très restreinte et comporte plusieurs goulots d'étranglement. Dans le secteur Ouest, les deux principaux goulots ont respectivement 77 et 130 mètres de large. Dans le secteur Est, on constate des largeurs entre 40 et 100 mètres seulement de même que des endroits (vieux pont et face au 181 chemin de Villandry) où la navigation doit se faire dans la zone de 30 mètres. Ceci implique que les embarcations motorisées et non motorisées doivent souvent naviguer à moins de 30 mètres, voire très près, les unes des autres.

Lorsque plusieurs bateaux se croisent et que les vagues provenant de différentes directions se rencontrent, il en résulte des vagues plus rapprochées avec une plus grande amplitude. Les vagues des bateaux de surf deviennent encore plus puissantes. Comme l'espace est restreint, il offre peu de possibilités pour les autres embarcations plus petites ou non motorisées d'éviter l'impact des vagues. À cette distance, la taille et l'impact des vagues sont à leur maximum.

Sans se vouloir une liste exhaustive, voici quelques exemples de l'impact des vagues :

- Des quais malmenés par les vagues de bateaux passant trop près, créant des dommages aux quais et aux embarcations amarrées et empêchant les propriétaires de profiter de leurs installations,
- Des utilisateurs de planches à pagaie faisant des chutes suite aux passages de bateaux,
- Des gens en kayak ou en canot renversés par les vagues,
- Des plaisanciers naviguant avec un ponton, chaloupe ou bateau de ski nautique devant faire de brusques changements de cap pour affronter les vagues avec la proue du bateau afin de minimiser le roulis dû aux vagues et l'entrée d'eau sur le pont ou dans le bateau,

- L'érosion des berges et la remise en suspension des sédiments ont un impact tel qu'ils rendent la baignade impossible.

Le comportement de plusieurs plaisanciers irrespectueux des règles de bonne navigation, la grande quantité de navigateurs et d'utilisateurs du lac combinés à la présence de bateaux à fortes vagues dans un espace restreint constituent un environnement augmentant significativement les risques associés à la sécurité nautique.

## 10. Mesures en place en regard du RRVUB dans les Laurentides

Le présent chapitre et le chapitre suivant fournit des informations quant aux annexes du règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB). Le présent chapitre décrit la situation actuelle sur les principaux lacs des Laurentides et le chapitre suivant présente les changements aux annexes actuellement en étude à Transport Canada.

Les restrictions ont trait à 5 annexes du règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) soit :

- **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 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, sauf aux heures autorisées
- **ANNEXE 8** : Eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est **interdit**

Vous retrouvez ci-dessous un tableau sommaire des restrictions actuellement homologuées par Transport Canada pour 11 lacs de Saint-Adolphe-d'Howard et pour 17 lacs (identifiés à la page Bibliographie) de 10 municipalités des Laurentides ([16](#)).

ANNEXE	Saint-Adolphe-d'Howard – 11 lacs	Autres lacs des Laurentides – 17 lacs
<b>Annexe 2</b>	Aucune restriction	2 lacs : <b>Interdit</b>
<b>Annexe 3</b>	8 lacs : <b>Interdit</b>	1 lac : <b>Interdit</b> dans une zone du lac
<b>Annexe 6</b>	2 lacs avec restriction <b>vitesse maximale</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 km/h à 30 mètres ou moins de la rive;</li> <li>• 70 km/h à l'extérieur de la zone à basse vitesse</li> </ul>	15 lacs avec restriction <b>vitesse maximale</b> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 lacs avec restriction de <b>vitesse maximale</b> inférieure à 10 km/h dans la zone à basse vitesse</li> <li>• 10 lacs avec <b>vitesse restreinte</b> à plus de 30 mètres des rives (jusqu'à 100 m) (zone à basse vitesse)</li> <li>• 9 lacs avec restriction de <b>vitesse maximale</b> inférieure à 70 km/h à l'extérieur de la zone à basse vitesse</li> <li>• 5 lacs avec <b>vitesse restreinte</b> dans des zones du lac</li> <li>• 2 lacs avec <b>vitesse restreinte</b> à des heures</li> </ul>
<b>Annexe 7</b>	3 lacs : <b>Interdit</b>	4 lacs : <b>Interdit</b> à moins de 50, 60 ou 100 mètres de la rive 2 lacs : <b>Interdit</b> dans des zones du lac 2 lacs : <b>Interdit</b> à des heures
<b>Annexe 8</b>	6 lacs : <b>Interdit</b>	11 lacs : <b>Interdit</b>

En regard de l'annexe 6, plusieurs lacs ont des vitesses à 10 km/h près des rives. En contrepartie, la morphologie de leurs lacs permet d'étendre cette restriction jusqu'à 100 mètres des rives.

On constate que de plus en plus de municipalités souhaitent régler davantage la navigation sur leur lacs, malgré la lourdeur du processus de RRVUB et les coûts souvent associés à cette démarche.

## 11. Consultation sur la mise à jour du RRVUB à Transport Canada

Suite à des demandes d'administrations locales, Transport Canada (TC) souhaite apporter des modifications au « *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* » (RRVUB). Dans ce cadre, TC a procédé à une consultation publique sur la mise à jour du règlement ([17](#)) qui s'est terminée le 6 février 2023 et qui visait entre-autres les deux points suivants:

- **Surf de sillage**

De nombreux groupes s'inquiètent de l'incidence environnementale du surf de sillage, car elle peut éroder les rivages et entraîner des problèmes de sécurité de la navigation.

Actuellement, le règlement permet uniquement aux autorités locales d'interdire toutes les activités de remorquage (comme la planche nautique, mais aussi le ski nautique, le tubing, etc.) lorsqu'il y a un problème de sécurité ou d'environnement. Les règles générales existantes ont empêché certaines autorités de fixer des règles.

Ainsi, TC souhaite établir des règles distinctes relatives au surf de sillage et les énoncer dans une annexe précise. Cela permettra aux autorités locales de réserver le surf de sillage à des jours et/ou des heures spécifiques de la journée.

- **Puissance des moteurs**

TC souhaite modifier le paragraphe 2(4) du règlement. Ce paragraphe interdit les bâtiments alimentés par un moteur à propulsion ou un moteur électrique dont la puissance est supérieure à la puissance maximale du moteur dans les eaux des parcs publics et des plans d'eau à accès contrôlé, comme cela est indiqué à l'annexe 4.

TC souhaite apporter des modifications au règlement afin que cette interdiction s'applique à tous les types de plans d'eau, sans restriction. Cela permettra à un plus grand nombre d'autorités locales de fixer des règles relatives à la puissance des moteurs pour leurs plans d'eau.

## 12. Conclusion

En conclusion, compte tenu :

- de la morphologie du lac avec ses nombreuses baies et de sa faible profondeur (profondeur moyenne de 4,9 mètres dans le secteur Est et de 6,5 mètres dans le secteur Ouest),
- de l'impossibilité de suivre les recommandations des scientifiques soit de naviguer à 300 mètres de la rive et plus de 5 mètres de profondeur,
- de l'importante quantité d'embarcations motorisées et non motorisées dépassant la capacité portante du lac,
- du statut « **Préoccupant** » du lac Ste-Marie au niveau environnemental, constaté par le MELCCFP, ainsi que de la mention que le lac présente des signes d'eutrophisation accélérée,
- des résultats d'analyse de l'eau (entre-autres Phosphore et Chlorophylle) plus nuisibles à l'environnement que ceux des lacs St-Joseph et Dépatie,
- des nombreux impacts négatifs majeurs des bateaux à fortes vagues sur :
  - l'environnement : érosion des berges et brassage des sédiments incluant le phosphore,
  - la sécurité nautique : nombreux conflits d'usage avec les baigneurs ou usagers de planche à pagaie, kayak ou autre embarcation non motorisée, représentant ainsi un risque pour la sécurité nautique; la grande quantité de navigateurs et d'utilisateurs du lac combinée à la présence de bateaux à fortes vagues dans un espace restreint constituent un environnement augmentant significativement les risques associés à la sécurité nautique,
  - l'intérêt public : dommages aux quais et aux embarcations amarrées et autres mesures prises par des riverains telles que le renoncement de faire des activités nautiques,
- des résultats très décevants des mesures alternatives mises en place de bonne foi en 2021 et 2022 par toutes les principales parties prenantes,
- de mesures plus restrictives actuellement en place dans des lacs d'autres municipalités des Laurentides, quant à la vitesse maximale et aux activités de remorquage,
- de l'intention de Transport Canada d'actualiser le RRVUB, quant aux bateaux à fortes vagues et à la puissance des bateaux,

L'APEL Ste-Marie considère qu'il est urgent et nécessaire d'interdire la pratique du surf et de toute navigation avec les ballasts remplis ou tout autre mécanisme ou accessoire servant à augmenter le sillage et la taille des vagues sur toute la surface du lac.

D'autres mesures complémentaires sont également recommandées en lien avec les conclusions énoncées ci-dessus.

### 13. Recommandations

L'APEL Ste-Marie recommande les changements suivants à la réglementation :

- **Interdiction de surf de sillage et de fortes vagues sur le lac Ste-Marie**

La nouvelle annexe proposée par Transport Canada devrait être utilisée pour l'ensemble du lac Ste-Marie puisqu'à aucun endroit, la distance entre les deux rives est égale ou supérieure à 600 mètres.

- **Vitesse d'embrayage dans la zone de 30 mètres des rives**

La vitesse maximale dans la zone de 30 mètres des rives devrait être réduite à la vitesse d'embrayage (5 km/h). Nous suggérons de permettre la navigation seulement perpendiculaire à la rive pour quitter ou rentrer au quai. Aucune navigation parallèle à la rive dans la zone de 30 mètres ne devrait être permise. La navigation devrait être à vitesse d'embrayage soit 5 km/h. Ceci aura pour effet de créer un corridor sécuritaire pour les nageurs et bâtiments non motorisés, de réduire l'érosion des berges et la remise en suspension des sédiments et de réduire les dommages aux quais et bateaux amarrés.

- **Vitesse maximale à 55 km/h dans la zone de navigation**

La vitesse maximale dans la zone de navigation, à l'extérieur de la zone du 30 mètres des rives, devrait être réduite à 55 km/h. Compte tenu du nombre d'embarcations sur le lac, cette réduction permettra d'accroître la sécurité de tous les plaisanciers. La municipalité s'alignera ainsi sur la vitesse maximale dans la zone de navigation de grands lacs des Laurentides, soit le lac Tremblant (Mont-Tremblant), le lac des Sables (Ste-Agathe-des-Monts) et les lacs Ouareau et Archambault (St-Donat).

## Bibliographie

1. Projet d'évaluation de l'impact des vagues créées par les bateaux de type wakeboat sur la rive des lacs Memphrémagog et Lovering, Sara Mercier-Blais et Yves Prairie, **UQAM**, Juin 2014, [https://vite.memphremagog.org/files/userfiles/files/Centre\\_de\\_documents/FR/Rapport-Vagues-Wakeboard-2014.pdf](https://vite.memphremagog.org/files/userfiles/files/Centre_de_documents/FR/Rapport-Vagues-Wakeboard-2014.pdf)
2. Impact en milieu lacustre – Étude sur la remise en suspension des sédiments : Cas du Lac-Masson et du Lac des Sables, Sébastien Raymond Ph.D et Rosa Galvez-Cloutier Ph.D, **Université Laval**, Novembre 2015, <https://coalitionnavigation.ca/wp-content/uploads/2019/08/Universite-Laval-Wakeboats-Rapport.pdf>
3. Nautisme Québec, Sécurité nautique, Suivez la vague, <https://nautismequebec.com/outils-et-initiatives/suivez-la-vague/#:~:text=La%20pratique%20d'activit%C3%A9%20nautique,environnement%20et%20les%20autres%20usagers>
4. Memphrémagog MRC, Sécurité nautique, Règlementation spécifique à chacun des lacs, Dépliants interactifs, Lac Lovering, Lac Massawippi, Lac Memphrémagog, <https://www.mrcmemphremagog.com/programmes-et-services/securite-nautique/>
5. Étude environnementale sur la qualité des sédiments du Lac Noir et les impacts de la navigation de bateaux à moteur, Sébastien Raymond Ph.D et Rosa Galvez Ph.D, Ing., **Université Laval**, Janvier 2017, [https://apelnrn.ca/wp-content/uploads/2020/10/Rapport\\_Lac-Noir\\_Revisions\\_2018.pdf](https://apelnrn.ca/wp-content/uploads/2020/10/Rapport_Lac-Noir_Revisions_2018.pdf)
6. Manufacturier Heyday, Wakeboard Wake, Pourquoi les wakeboarders l'adorent, <https://www.heydaywakeboats.com/our-wakes.html>
7. Manufacturier Malibu Boats, 26 LSV: The largest Malibu ever built, Big performance with room for everyone, <https://www.malibuboats.com/boat/lsv-series/wakesetter-26lsv>
8. Manufacturier Malibu Boats, 23 LSV: Le remorqueur le plus vendu de tous les temps, Là où la polyvalence, l'agilité et le luxe se rencontrent, citation tirée d'un site WEB d'un concessionnaire, <https://www.cabanomarine.com/produits/bateaux/bateaux-de-sports-nautiques/2022-malibu-23-lsv-0>
9. Capacité portante du lac Ste-Marie, APEL Lac Ste-Marie, Été 2018 – révisé Été 2020, <https://apelstemarie.com/wp-content/uploads/2020/12/Capacit%C3%A9-portante-du-lac-Ste-Marie-2020-15.pdf>
10. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, Liste des lacs répertoriés, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/reduc-phosphore/Liste-lacs-repertories.pdf>
11. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, Le Réseau de surveillance volontaire des lacs, Lac Sainte-Marie, [https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rsvl/relais/rsvl\\_details.asp?fiche=339](https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rsvl/relais/rsvl_details.asp?fiche=339)

12. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, Bilan de performance des ouvrages municipaux d'assainissement des eaux usées pour l'année 2020, Avril 2022, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/eaux-usees/ouvrages-municipaux/bilan-performance-omaeu-2020.pdf>
13. Plan de consultation dans le cadre d'une demande de restriction en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) concernant les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que la Petite rivière à Saint-Adolphe-d'Howard, Municipalité Saint-Adolphe-d'Howard, 24 février 2023, [https://www.stadolpheedhoward.qc.ca/files/2023/Plan%20de%20consultation\\_vf\\_version%20publique\\_24-02-2023.pdf](https://www.stadolpheedhoward.qc.ca/files/2023/Plan%20de%20consultation_vf_version%20publique_24-02-2023.pdf)
14. Navigation de plaisance passionnante et sécuritaire, Réflexions, références et notions essentielles concernant la marine de plaisance et la sécurité de la navigation, Benoit, André M. et Corbeil, Normand, Wilson & Lafleur Ltée, Montréal, 2020, <https://www.wilsonlafleur.com/wilsonlafleur/CatDetails.aspx?C=340.702.escale>
15. Transport Canada, Chapitre 12 – Obéissez aux règles de route, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/chapitre-12-obeissez-regles-route>
16. Transport Canada, Site Web de la législation (Justice), Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (DORS/2008-120), Lac des Sables, Lac Archambault, Lac Ouareau, Lac Blanc, Lac Masson, Lac Dupuis, Lac du Nord, Lac Tremblant, Lac aux Quenouilles, Lac Supérieur, Lac Connelly, Lac Bleu, Lac de l'Achigan, Lac Écho, Lac Saint-François-Xavier, Lac des Seize-îles, Lac Bouchette, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2008-120/>
17. Transport Canada, Consultation sur la mise à jour du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (soumission de 2021), <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/consultations/consultation-mise-jour-reglement-restrictions-visant-utilisation-batiments-soumission-2021>



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 324, St-Adolphe d'Howard, QC  
JOT 2B0

## Mémoire

Consultation publique  
concernant la navigation sur  
les lacs Saint-Joseph, Sainte-  
Marie ainsi que sur la Petite  
Rivière - Saint-Adolphe-  
d'Howard



1 avril 2023



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

## Table des matières

<b>1 - Mise en situation.....</b>	<b>3</b>
<b>2 - Les problématiques actuelles.....</b>	<b>4</b>
<b>3 - L'introduction d'espèces envahissantes dans le lac .....</b>	<b>4</b>
<b>4 – Les activités nautiques.....</b>	<b>5</b>
<b>4 - L'érosion accélérée des rives à certains endroits .....</b>	<b>6</b>
<b>5 - La sécurité nautique.....</b>	<b>7</b>
<b>6 - Le bruit causé par la musique excessive.....</b>	<b>10</b>
<b>7 - Conclusion.....</b>	<b>10</b>



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

## **1 - Mise en situation.**

L'association pour la protection de l'environnement du lac St-Joseph (APEL St-Joseph) a pour mission de faire la promotion d'un environnement sain, durable et sécuritaire pour les riverains et usagers du lac St-Joseph à savoir notamment :

- La qualité de l'eau ;
- La protection des berges et des habitats naturels ;
- La sécurité pour tous les usagers ;
- La quiétude et la qualité de vie des riverains ;
- Le partage équitable du plan d'eau entre tous les usagers.

La protection et la viabilité du lac St-Joseph sont des bénéfices qui profitent non seulement aux riverains, mais à l'ensemble des citoyens de St-Adolphe. Sans être défaitiste, une détérioration de la qualité de l'eau provenant de différents facteurs (taux de phosphore en augmentation, introduction d'espèces envahissantes, dégradation des bandes riveraines, activités motorisées, etc.) n'aurait pas seulement des impacts directs sur les riverains du lac, mais sur tous ceux qui profitent de près ou de loin d'un lac St-Joseph en santé. Ainsi, certaines conséquences pourraient être envisagées telles que :

« Un lac St-Joseph “en mauvaise santé” impliquerait que le lac Ste-Marie serait aussi “non en santé”, compte tenu du fort débit d'eau provenant du lac St-Joseph, et tous les riverains du lac Ste-Marie seraient aussi affectés. »

« Un lac St-Joseph “en mauvaise santé” impliquerait que tous les utilisateurs d'embarcations motorisés ou non profitant des deux plans d'eau seraient aussi affectés. »

« Un lac St-Joseph “en mauvaise santé” impliquerait que les utilisateurs de la plage publique (résidents et visiteurs) ne pourraient plus bénéficier d'un plaisir qui est disponible gratuitement. »

« Un lac St-Joseph “en mauvaise santé” modifierait l'offre touristique de St-Adolphe et réduirait le nombre de visiteurs. »

« Un lac St-Joseph “en mauvaise santé” aurait des conséquences néfastes pour toute l'activité de pêche sur les deux plans d'eau. »

« Un lac Saint-Joseph “en mauvaise santé” pourrait réduire la valeur des propriétés situées en bordure du lac en les privant de la capacité que leur confère l'accès à l'eau. »

« Un lac St-Joseph “en mauvaise santé” serait désastreux pour l'ensemble des commerçants de St-Adolphe qui verraient une baisse marquée de leur achalandage et pour plusieurs les pousseraient à fermer leur commerce. »



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

En respect de notre mission et dans le cadre du processus lié à la demande faite par la municipalité à Transport Canada pour de nouvelles réglementations touchant les lacs St-Joseph et Ste-Marie ainsi que la petite rivière mitoyenne, l'APEL St-Joseph est heureuse d'avoir l'opportunité de pouvoir exposer les différentes problématiques constatées au fil des années et de proposer des éléments de solutions visant à l'amélioration de la situation actuelle.

## **2 - Les problématiques actuelles.**

Dans la demande d'autorisation envoyée à Transport Canada, il n'est mentionné qu'une seule problématique nautique, soit les bateaux à ballasts générant de fortes vagues pouvant avoir des conséquences nuisibles sur le plan d'eau. Cependant, notre perception de la situation est que cette problématique n'est pas un indicatif réel de la situation globale des problématiques sur le plan d'eau.

En effet, au fil des années, différentes problématiques ont été soulevées à la municipalité de la part de l'association en regard à la protection du lac St-Joseph. Certaines n'ont rien à voir avec les pouvoirs que dispose Transport Canada pour améliorer la situation, mais d'autres sont sous le pouvoir et la responsabilité municipale. La **santé du lac doit tenir compte de l'ensemble des problématiques**, peu importe qui a le pouvoir d'y remédier. Les problématiques existantes peuvent ainsi se regrouper en différents volets, soit :

- Le danger d'introduction d'espèces envahissantes dans les eaux du lac ;
- Les activités nautiques ;
- L'érosion accélérée des rives à certains endroits ;
- La sécurité nautique ;
- Le bruit causé par la musique excessive.

Nous allons revenir sur chacun des volets pour exposer notre compréhension actuelle et dans certains cas suggérer des avenues de solutions.

Il est important de noter que le processus avec Transport Canada touche les lacs St-Joseph, Ste-Marie et la petite rivière. Certaines des solutions qui seront proposées ne concernent que le lac St-Joseph et la petite rivière, mais d'autres ont un impact sur l'ensemble du plan d'eau.

Il est très important de signaler que notre association serait **en désaccord complet** avec une recommandation que la municipalité pourrait faire à Transport Canada dans le cadre de ce processus et qui aurait comme conséquence **un transfert réel ou implicite d'activités motorisées d'un lac vers l'autre, peu importe de quel lac vers quel lac.**

## **3 - L'introduction d'espèces envahissantes dans le lac.**

Cette problématique est exposée en premier lieu, car c'est de loin la plus importante à court terme pour la protection du lac et sa viabilité et surtout pour pouvoir garder des activités motorisées et non motorisées à long terme sur l'ensemble du plan d'eau.



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

Plusieurs lacs autour de St-Adolphe sont actuellement contaminés et les dangers que cette contamination arrive dans notre plan d'eau sont réels et avec des conséquences majeures. Peu importe les ajouts de réglementation par Transport Canada pour « améliorer » la situation sur le plan d'eau, celle-ci serait futile si le lac St-Joseph n'est pas protégé adéquatement contre l'introduction d'espèces envahissantes dans le lac.

Depuis plus d'une quinzaine d'années, la municipalité possède une station de lavage des embarcations principalement motorisées. Lors de l'utilisation de la descente publique de la municipalité, la municipalité exige et contrôle que l'embarcation ait été lavée. Pour les propriétaires utilisant leur descente privée, le règlement 889 les oblige à faire laver leur embarcation si celle-ci a été utilisée sur un autre lac auparavant. Sans que cela soit parfait, le processus en place est efficace.

Par contre, depuis quelques années, et les années de pandémie ont accentuées la situation, l'utilisation des terrains de la municipalité bordant le lac et sans surveillance a amené une nouvelle problématique très inquiétante pour le lac. Beaucoup d'amateurs d'activités non motorisées viennent de tout partout et utilisent ces endroits gratuits et sans surveillance pour la mise à l'eau de leur embarcation.

Il n'y a aucune garantie que leurs embarcations, et dans certains cas de petites embarcations avec un petit moteur, sont exemptes d'espèces envahissantes. Ce n'est pas parce qu'il y a une pancarte sur le bord de l'eau à ces endroits demandant d'aller faire laver leur embarcation que cela se fait, surtout lorsque la station de lavage est à quelques kilomètres de l'endroit de mise à l'eau.

Des propositions de projets concrets ont déjà été présentées aux élus de la municipalité pour gérer efficacement et rapidement cette problématique dont un en particulier, soumis par le Comité consultatif en environnement (CCE) en 2022. Malheureusement, rien n'a été entrepris pour contrer le danger qui guette le lac de façon journalière.

Il est **difficilement envisageable de demander à Transport Canada des modifications** de réglementations pour améliorer le contexte nautique alors que le plus grand danger comme l'introduction du myriophylle à épi dans le lac n'est pas sous un contrôle efficace de la part de la municipalité. Celle-ci doit avoir des solutions concrètes pour contrer cette problématique.

#### **4 - Les activités nautiques.**

La demande officielle à Transport Canada concerne les activités de surf faites avec les embarcations à ballasts.

En regard à cette activité, en code d'éthique, les 3 associations des deux lacs, soit l'APEL St-Joseph, l'APEL Ste-Marie et l'association des sports nautiques, se sont entendues en 2021 pour améliorer la situation ou du moins pour réduire l'effet néfaste des vagues qui sont produites par cette activité.

Des zones précises ont été définies sur chaque lac où cette activité devrait se faire avec des heures de début et fin. Cette avancée a sans doute permis de réduire l'érosion des berges en dehors de ces



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

zones sur les deux lacs, ou du moins les impacts négatifs liés à la taille des vagues générées par cette activité.

Actuellement, il est difficile de porter un jugement sur l'efficacité de ce changement. Au dernier comité nautique du mois de septembre 2022, on nous a informés que peu de plaintes ont été reçues par la municipalité sur le respect par les utilisateurs du code d'éthique. De plus, on est dans l'ignorance du nombre réel d'utilisateurs, d'utilisations occasionnelles versus d'utilisations intensives, du nombre pratiquant en même temps ou en mode unique, etc.

Si la municipalité en vient à la conclusion que l'activité de surf ne devrait plus exister sur les deux lacs, nous ne serions pas en désaccord, mais croyons que la municipalité pourrait rencontrer des objections de certains riverains.

Si la municipalité veut demander à Transport Canada de rendre officiels les parcours actuels sur les deux lacs avec des heures d'activités à respecter et d'interdire ailleurs sur le plan d'eau cette activité, nous ne nous y opposerons pas.

Si la municipalité recommande que l'activité de surf ne se fasse que sur un des 2 lacs et non les deux, notre association **s'opposera fortement**.

D'autres activités nautiques motorisées existent sur le lac. Le ski nautique ou le « wakeboard » pratiqué par des embarcations sans ballast ou sans ballast rempli, des activités de traînes à partir de toutes sortes d'embarcations motorisées ainsi que l'utilisation d'embarcations motorisées de toutes sortes à des fins de balades. Des heures limites de pratique le matin et le soir pourraient être demandées à Transport Canada pour offrir une certaine quiétude à beaucoup de riverains.

La municipalité devrait également demander qu'il n'y ait pas plus qu'un parcours de ski nautique par lac. Il n'y a aucune raison valable qu'il y ait plusieurs parcours de ski nautique sur un plan d'eau si petit qu'est le lac St-Joseph ou le lac Ste-Marie.

Il existe également un engouement et une augmentation marqués pour les activités non motorisées sur l'ensemble du plan d'eau autant de la part des riverains que par des non riverains de St-Adolphe d'Howard ou par des utilisateurs provenant de l'extérieur.

Pour ces pratiquants d'activités non motorisées, nous y reviendrons plus loin dans ce document pour améliorer la sécurité et la cohabitation avec les activités motorisées et possiblement demander d'autres demandes de réglementation à Transport Canada. D'ailleurs, Transport Canada a déjà confirmé dans une réunion d'information avec les associations de St-Adolphe d'Howard et la municipalité que d'autres demandes de réglementations pourraient être soumises à l'intérieur de la demande officielle déjà faite.

## **5 - L'érosion accélérée des bandes riveraines à certains endroits.**

L'érosion des bandes riveraines se fait par toutes sortes d'embarcations motorisées si elles sont mal utilisées. Trop d'utilisateurs passent trop près ou trop vite des bandes riveraines causant une érosion accélérée de celles-ci à différents endroits. À titre d'exemple, un ponton passant trop près



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

de celles-ci et trop vite fait autant de grosses vagues qu'une embarcation de type Mastercraft, Moomba, Malibu, etc. à la même vitesse et sans les ballasts remplis.

Il y a 15 ans environ, la municipalité assurait l'installation de bouées indiquant la zone de protection de 30 mètres à une vitesse de 10 km (plan en annexe). Ces bouées étaient un rappel à différents endroits du plan d'eau de l'existence d'une distance à respecter pour la protection de la zone de 30 mètres et un repère visuel pour justement ne pas être trop près des rives. Malheureusement, la municipalité a abandonné la pose de ses bouées depuis plus de 5 ans et cela représente une raison importante de l'accélération de l'érosion des rives.

Depuis les dernières années, le nombre d'embarcations motorisées s'est maintenu ou a possiblement augmenté. **Cependant, la grosseur et la force moteur** de celles-ci ont beaucoup augmenté. Comme conséquences, l'ensemble des embarcations motorisées de toutes sortes produisent de plus grosses vagues et sans aucun repère visuel pour rester à l'extérieur de la zone de 30 mètres, l'érosion des bandes riveraines s'est de beaucoup accentuée et les grosses vagues peuvent être aussi un danger pour les activités de baignade des riverains.

Si la municipalité est sérieuse dans sa volonté de réduire l'érosion des bandes riveraines, premièrement elle doit revenir avec l'installation de bouées de repère visuel pour aider les conducteurs d'embarcations motorisées à respecter les zones de 30 mètres à 10 km. Elle devrait aussi demander à Transport Canada d'élargir à 60 mètres de protection certains endroits sur le plan d'eau où l'érosion se fait de façon accélérée actuellement. Il nous fera plaisir, lorsque le moment sera venu, de vous indiquer les différents endroits concernés.

Il existe aussi une solution **non réglementaire**. Au début des années 1980, le niveau de l'eau du lac St-Joseph a été augmenté. Avant cette augmentation, des photos historiques le prouvent, on pouvait faire presque le tour du lac à pied, car les eaux du lac n'atteignaient pas les bandes riveraines. Il suffirait d'entreprendre des négociations avec Hydro-Québec afin de faire baisser le niveau de l'eau à partir du barrage situé à la fin du lac Théodore et l'ensemble des problèmes d'érosion seraient automatiquement réglés.

## **6 - La sécurité nautique.**

Le plan d'eau de nos deux lacs et de la petite rivière n'est pas énorme. En revanche, le nombre d'embarcations motorisées est énorme et peut-être trop pour la grosseur du plan d'eau. De plus, la municipalité n'a aucune statistique sur le nombre d'embarcations non motorisées utilisant régulièrement le plan d'eau autant par des utilisateurs riverains que par des utilisateurs non riverains.

Ces types d'utilisateurs motorisés et non motorisés représentent un potentiel important d'être en même temps sur le plan d'eau et ainsi font augmenter le risque d'accidents nautiques.

Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour améliorer la sécurité nautique :

1. Réduire la vitesse maximale permise pour les embarcations motorisées ;
2. Diminuer le nombre d'embarcations motorisées ;
3. Limiter la vitesse à 5 km/h dans la petite rivière et les deux baies d'entrée à la rivière ;



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

4. Augmenter la surveillance nautique ;
5. Fournir une meilleure information aux utilisateurs motorisés et non motorisés.

*1. Réduire la vitesse maximale permise pour les embarcations motorisées :*

Actuellement, la vitesse maximale permise à l'extérieur de la bande riveraine de 30 mètres est de 70 km/h. Cette vitesse était probablement correcte il y a plus de 30 ans, car le volume de bateaux était probablement deux fois moindre et surtout la puissance des moteurs était bien moindre que celles des embarcations d'aujourd'hui. Faire une demande pour réduire la vitesse maximale permise de 70 à 50 km/h et même moins des embarcations motorisées pourrait réduire efficacement le danger de collision entre les différents utilisateurs.

*2. Diminuer le nombre d'embarcations motorisées :*

Depuis plusieurs années, on remarque une augmentation importante du nombre de plaisanciers sur le plan d'eau principalement de plaisanciers non motorisés. Si la municipalité calcule que la capacité portante du plan d'eau en arrive à un point de saturation, plusieurs moyens sont à sa disposition pour réduire le nombre d'embarcations motorisées sur le plan d'eau.

La municipalité peut et devrait envisager la réduction du nombre d'embarcations motorisées autorisées par riverain. Comme d'autres municipalités le font, la municipalité a le pouvoir d'instaurer dans son règlement 889, une limitation, à titre d'exemple, de 2 embarcations maximales par riverain. La bande riveraine appartient à la municipalité et celle-ci a tout le pouvoir pour légiférer sur le nombre d'embarcations pouvant être mises à l'eau en utilisant une bande riveraine ou la descente publique.

Une autre solution devrait être utilisée pour réduire le nombre d'embarcations par une augmentation du prix des vignettes des bateaux en tenant compte du nombre par riverain ou du type d'embarcations. À titre d'exemple, au lac des Sables à Ste-Agathe des Monts, le prix d'une vignette en 2022 pour une troisième embarcation motorisée était de 472 \$ et pour une quatrième de 615 \$. Le prix actuel pour toutes les embarcations motorisées de plus de 10 HP à St-Adolphe d'Howard est de 115 \$. Une augmentation substantielle du prix des vignettes pourrait inciter des riverains à réduire le nombre d'embarcations à leur quai.

*3. Limiter la vitesse à 5 km/h dans la petite rivière et les deux baies d'entrée à la rivière :*

La petite rivière permet l'accès d'un lac à l'autre pour les plaisanciers d'embarcations motorisées et non motorisées. Au fil des années, comme mentionné précédemment, il y a eu une grande augmentation de l'achalandage surtout par des embarcations non motorisées provenant de riverains, mais aussi par beaucoup de plaisanciers provenant de l'extérieur.

Depuis plusieurs années, en code d'éthique sur le dépliant nautique, il est indiqué très clairement d'aller à la vitesse d'embrayage dans la petite rivière et dans les deux baies d'entrée de la petite rivière. Cela avait été mis sur le dépliant pour une question de sécurité pour protéger autant les utilisateurs d'embarcations motorisées que non motorisées et pour tenter de réduire l'érosion des berges de la petite rivière.



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

Malheureusement, il arrive encore trop souvent que des embarcations motorisées entrent dans ces baies et même dans la petite rivière à la même vitesse que celle qu'elles avaient dans la grande partie du lac ou à l'inverse n'attendent pas de sortir de la rivière et/ou des baies pour accélérer comme si elles étaient déjà dans la grande partie du lac.

Les deux baies d'entrée peuvent contenir souvent des dizaines de plaisanciers non motorisés et motorisés en même temps désirant passer d'un lac à l'autre. Le fait qu'une ou des embarcations motorisées se promènent à grande vitesse dans ces baies entre d'autres embarcations motorisées ou non crée un danger de collision et génère des vagues pouvant renverser des plaisanciers d'embarcations non motorisées.

À l'intérieur de la petite rivière, la grosseur actuelle des bateaux et le nombre de plaisanciers non motorisés qui se croisent entraînent des dangers de collision compte tenu de la largeur de la rivière à la vitesse actuelle permise soit 10 km/h.

Malheureusement, le code d'éthique n'a pas eu de succès, car l'érosion s'est accentuée dans la petite rivière et la sécurité des différents plaisanciers s'est grandement détériorée autant dans la petite rivière que dans les deux baies d'entrée. Un risque d'accident majeur peut survenir à tout moment. Avec ce constat, la municipalité doit demander à Transport Canada de rendre la vitesse permise dans la petite rivière et les deux baies d'entrées à 5 km/h soit l'équivalent de la vitesse d'embrayage.

#### *4. Augmenter la surveillance nautique :*

La longueur du plan d'eau des deux lacs est d'environ 8 kilomètres et, compte tenu d'une présence de beaucoup de baies et d'îles, il est difficile pour la patrouille nautique actuelle d'avoir une vue d'ensemble des activités compte tenu de la complexité du plan d'eau.

Ces dernières années, il a été demandé par la municipalité que la patrouille nautique reste stationnaire pendant des heures sur la rive du parc Bélisle pour vérifier si les plaisanciers qui faisaient la mise à l'eau de leur embarcation possédaient une preuve de lavage de celle-ci. La patrouille nautique vérifiait aussi systématiquement sur le plan d'eau que les plaisanciers non motorisés à savoir s'ils avaient leur preuve de lavage de leur embarcation. Ces deux derniers points ont fortement diminué la vocation même de la patrouille nautique, soit la surveillance en fonction de la sécurité nautique et la protection de l'environnement.

La patrouille actuelle est toujours ou presque toujours en mouvement lorsque non stationnaire au parc Bélisle. Une seule patrouille sur l'ensemble du plan d'eau ne peut pas facilement faire de la prévention, de la formation et parfois de l'intervention pour assurer un meilleur comportement des plaisanciers et rendre le plan d'eau plus sécuritaire.

Elle ne peut pas non plus surveiller les zones sensibles des deux lacs et ainsi protéger l'érosion accentuée des rives afin d'améliorer la santé du lac. De plus, avec la venue de nouvelles réglementations de Transport Canada à faire respecter, il sera impossible à une seule patrouille nautique de jouer le rôle qu'elle doit avoir.



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

C'est pour cela que la municipalité doit se doter d'une deuxième patrouille nautique avec la venue de nouvelles règles de Transport Canada sinon comme faire respecter de nouveaux règlements quand déjà il y a un manque flagrant de présence de patrouille nautique. Les 3 associations des 2 lacs ont déjà fait une demande à la municipalité pour la présence d'une deuxième patrouille, soit une par lac, mais la demande est restée lettre morte.

5. *Fournir une meilleure information aux utilisateurs motorisés et non motorisés :*

Le dépliant nautique actuel devra être revu et adapté aux nouvelles règles qui seront acceptées par Transport Canada. Beaucoup d'informations dessus sont aujourd'hui non pertinentes et devraient être disponibles sur un autre médium comme le site internet.

Celui-ci devrait aussi être en version plastifiée et être obligé d'être conservé en permanence dans l'embarcation motorisée. Quel moyen efficace, en ayant un document visuel dans l'embarcation, pour aider la patrouille nautique à discuter avec des plaisanciers motorisés ayant des comportements non acceptables ? Ce document pourrait aussi contenir une version abrégée d'un code d'éthique de comportements souhaités, mais non réglementaires.

Il ne faut pas non plus oublier les résidents de St-Adolphe d'Howard non riverains du plan d'eau et les visiteurs de l'extérieur de la municipalité qui utilisent les terrains publics de la municipalité pour mettre leur embarcation à l'eau. Un document d'informations, style code d'éthique et comportements à avoir sur le plan d'eau, devra être mis à la disposition de ceux-ci.

## **7 - Le bruit et la musique.**

Depuis les dernières années et surtout avec la venue des nouvelles embarcations motorisées possédant des systèmes de son plus performants et étant donné que le bruit ou la musique porte facilement sur l'eau, plusieurs problèmes reliés à la musique ou au bruit ont été soulevés par les riverains. Transport Canada n'a aucune réglementation concernant le bruit ou la musique. C'est un enjeu municipal seulement.

Le règlement actuel 714 de la municipalité sur les nuisances ne peut pas être actuellement utilisé pour les problèmes actuels des riverains. Celui-ci s'applique mal à la situation sur le lac et de toute façon un citoyen de la municipalité nous a déjà informés qu'il ne possédait pas d'un appareil pour mesurer les décibels lorsqu'une situation de bruit ou musique forte est constatée.

La municipalité doit améliorer son règlement pour contrer le bruit et/ou la musique trop forte à certaines heures et/ou trop proche des rives. Évidemment la municipalité devrait se doter des équipements nécessaires pour être en mesure de mesurer les décibels et former la patrouille nautique à son utilisation et augmenter les moyens de sensibilisation des utilisateurs d'embarcations motorisés aux inconvénients causés par le bruit ou une musique excessive.

## **8 - Conclusion.**

Comme démontré tout au long de ce mémoire, il existe actuellement un ensemble de problématiques sur le plan d'eau et qui peuvent être résolues soit par de nouvelles



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 294, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

règlementations émises par Transport Canada, mais aussi par des actions concrètes de la municipalité.

Nous croyons que l'ensemble de nos recommandations sont des moyens qui permettront aux générations actuelles et futures de St-Adolphe de continuer à profiter d'un lac St-Joseph en santé, sécuritaire pour tous, avec des activités nautiques respectueuses de l'environnement.

Le lac St-Joseph constitue le plus gros actif de St-Adolphe d'Howard et la municipalité doit mettre les efforts nécessaires monétaires ou non pour conserver cet actif. **St-Adolphe d'Howard et le lac St-Joseph vont de pairs.**

L'APEL St-Joseph vous remercie pour l'opportunité qui lui a été offerte de pouvoir vous proposer sa vision et les améliorations qu'elle souhaite voir se réaliser en respectant le concept d'environnement et de développement durable pour le lac St-Joseph.

Ce mémoire a été approuvé par le Conseil d'administration

## MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE :

La Consultation publique portant sur la réglementation encadrant la navigation (RRVUB) sur les lacs Sainte-Marie et Saint-Joseph ainsi que sur la Petite rivière

Déposé à :

Municipalité de Saint-Adolphe d'Howard

Préparé par :

Le 17 avril 2023

## **Présentation :**

Nous sommes Mireille Langlois et Georges Massol. Nous possédons une résidence riveraine au Lac Ste-Marie et une autre, contigüe, située en arrière lot mais munie d'un droit de passage et d'un quai.

Nous habitons ce secteur depuis bientôt 30 ans. Nous avons donc assisté à l'«évolution» des pratiques nautiques au gré de la construction des résidences autour du lac, naguère habité qu'à certains endroits.

Nos propriétés sont situées juste devant la zone *est* de wakebord du lac Ste-Marie, créée en 2021 et contenue dans les mesures dites « alternatives », située entre l'île aux rochers et le chenal menant au lac Théodore.

Nous sommes des résidents permanents, retraités, et aimons pratiquer plusieurs activités nautiques tels la pêche, la natation, le kayak, la planche à pagaie, et la détente à partir du quai. Nous possédons aussi un ponton que l'on utilise occasionnellement. Nous aimons partager ces activités avec notre famille et sa progéniture. Nous sommes membre de l'APEL Ste-Marie depuis plusieurs années.

## **Des constats généraux:**

L'arrivée de nouvelles résidences autour du lac a provoqué une croissance équivalente d'embarcations moteurs. Il fut une époque où le lac était principalement navigué que par des chaloupes, pontons et quelques bateaux à ski nautique. Graduellement, les bateaux à fortes vagues ont fait leur apparition, détrônant même ceux voués à la pratique du ski nautique.

Contrairement aux bateaux à ski nautique, qui ne crée pas d'importantes vagues, les bateaux wakebord-surf (appelés ci-après « surf ») (particulièrement ceux munis de ballasts) provoquent une

importante perturbation de la colonne d'eau, créant une série d'impacts que des études ont bien répertoriés<sup>1</sup>.

Nous nous référons également aux constats formulés par l'APEL Ste-Marie, constats également repris dans la documentation fournie par la municipalité dans le cadre de la présente consultation et du sondage mené.

Nous reprenons à notre compte l'ensemble de ces observations que ce soit au niveau de l'impact des vagues sur les rives, de la capacité portante du lac, des effets délétères sur la flore et la faune, des risques à la sécurité des autres utilisateurs du lac, ainsi que ceux pour les biens mouillant le lac (tels les quais et les petites embarcations y accrochées), à la contre-indication pour un lac d'une si petite superficie d'accueillir des bateaux créant de telles vagues.

### **Des constats particuliers :**

La prolifération de bateaux à fortes vagues s'est accompagnée d'un effet d'entraînement menant au constat que des changements doivent rapidement être adoptés. La situation est devenue critique.

Bien entendu, la conduite illégale ou irrégulière est réservée à une minorité d'utilisateurs. Il ne s'agit pas de faire le procès des utilisateurs de ces embarcations.

Il reste qu'il est anormal que les effets de l'utilisation de 73 bateaux *surf* aient un impact plus grand que les 625 autres embarcations visées par les autres vignettes, sans compter les autres utilisateurs, que ce soit les kayaks, les planches à pagaie ou autres<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> À titre d'exemple, mais non limitativement :-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

-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.

-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 moteurs*, Université Laval, 53p.

<sup>2</sup> Statistiques applicables aux lacs St-Joseph et Ste-Marie ensemble

Le problème naît de par l'essence même de ce type d'embarcation et de leur nombre.

Avec l'arrivée de la pandémie, on a assisté à un accroissement de l'utilisation de ces bateaux. De nombreux résidents à temps partiel se sont installés à temps plein, ou encore des résidents permanents ont fait du télétravail. Dès lors, une recrudescence des motomarines et des embarcations remorquant des tubes s'est faite sentir. Pour satisfaire leur plaisir, et leur raison d'être, ces embarcations créent des vagues surdimensionnées et ce, même à l'intérieur du rayon de 30 mètres, n'étant pas assujettis aux mesures alternatives concernant les bateaux *surf*. Cette situation ne fait qu'exacerber les impacts causés par les bateaux *surf*.

Ainsi, nous avons assisté à une panoplie de bateaux se coupant les uns les autres, les bateaux *surf* coupant la voie à ceux tractant des tubes, le tout agrémenté du ballet des motomarines qui profitent des vagues créées par les deux premiers.

Ce type de situation, que l'on peut observer très souvent en période de pointe (c'est-à-dire le week-end, les jours de congés fériés, et généralement à compter du 24 juin jusqu'à la Fête du travail à l'occasion des vacances annuelles des utilisateurs) constituent de véritables casse-têtes pour quiconque veut profiter paisiblement du lac et voir à sa survie.

Particulièrement, cette situation nous a permis de constater ce qui suit :

- Lors du passage d'un bateau *surf*, la vague créée et qui fracasse la rive est semblable à une vague de mer;
- À la fin d'une journée d'intense activité, l'eau devient brouillée et on peut clairement observer que des éléments sont en suspension;
- Il devient difficile, voire impossible de rester assis sur le quai, celui-ci étant constamment projeté et inondé par les vagues;
- La chaloupe munie d'un petit moteur, est ballotée et se fracasse contre le quai causant des dommages à l'ensemble;

- Les baigneurs se trouvant à proximité du quai, courent le danger de heurter le quai et ainsi, subir des blessures;
- Nous avons personnellement été victime d'un bateau filant à vive allure près de la zone de 30 mètres, nous coupant la voie alors que nous étions en planche à pagaie entraînant notre chute. Heureusement, il n'y avait aucun bateau suivant celui ayant causé notre chute, qui aurait pu nous heurter;
- Nous avons été témoin d'une collision entre deux motomarines causée par non seulement la témérité des conducteurs qui sautaient dans les vagues des bateaux, mais aussi par la place restreinte qui leur était laissée vu le passage des bateaux *surf*;
- La pratique du *surf* devient de plus en plus problématique au fur et à mesure que la journée se déroule, l'effet de l'alcool se faisant sentir et provoquant une montée de la testostérone incompatible avec la conduite d'une telle embarcation;
- Durant ces périodes, la conduite devient erratique, le bruit s'intensifie (y compris la musique produite par des haut-parleurs dignes des discothèques), les cris fusent intensément;
- Ce type de situation ne prend pas fin à l'arrivée du souper; cela persiste jusqu'au coucher du soleil et parfois, même après;
- La situation est exacerbée par la pratique du remorquage de tubes, activité souvent pratiquée pour des enfants, en créant des cercles, ce qui provoque une présence constante de l'embarcation tournant en rond devant chez soi et un danger pour les occupants du tube qui peuvent être projetés hors du tube;
- Le passage des bateaux *surf* ne se fait que très rarement dans l'axe de la zone créée devant chez nous suite aux mesures alternatives. On peut plutôt constater un manque total et général de respect de cette consigne de sorte que les bateaux à vagues passent régulièrement juste à la limite de 30 mètres. La conduite ne se fait aucunement en ligne droite entre les deux balises mais plutôt en ovale en frôlant la limite du 30 mètres;
- Notre expérience de sensibilisation à des propriétaires de bateau, au moment d'un événement discutable, s'est avérée difficile, ceux-ci prônant leur liberté à agir ainsi.

Ces constats nous ont mené à la conclusion que des mesures objectives et contraignantes devaient être adoptées et appliquées contrairement à des souhaits flous et vagues.

## **Des mesures alternatives inefficaces**

Le sondage énumère l'ensemble des mesures alternatives adoptées dans le cadre de la première phase du présent exercice. Certaines ont été adoptées suite à un consensus entre les APEL des deux lacs et de la municipalité, d'autres sont l'œuvre de la municipalité uniquement (à titre d'exemple, l'obligation de procéder au lavage des embarcations).

Même si ces mesures constituent des règles utiles et aussi reflètent des conduites idéales à adopter, il faut conclure à leur inefficacité dans leur ensemble car elles ne règlent pas la source du problème soit la nature de certaines embarcations, leur nombre, ainsi que leur utilisation complètement injustifiée sur des lacs comme ceux visés par le présent exercice.

## **De l'insuffisance d'une patrouille munie de pouvoirs non-coercitifs**

Le cas de la patrouille est particulièrement criant. Il démontre que l'application de règles floues ne pourra jamais régler le problème. Il faut adopter des règles claires, objectives devant être éventuellement appliquées par une patrouille élargie, disposant de plus de pouvoirs, et de ressources.

L'inobservance des règles prévues par les mesures alternatives de même que celles concernant la pratique du remorquage en cercle des tubes, ne sont aucunement sanctionnées par la Patrouille nautique, celle-ci ayant des pouvoirs restreints et agissant selon des horaires trop peu étendus. La fin de leur quart coïncide souvent avec la période décrite plus haut, soit après 17:00;

La présence de la patrouille est aléatoire puisque constituée d'une seule équipe devant couvrir les deux lacs St-Joseph et Ste-Marie de même que la rivière intermédiaire;

## **De l'urgence d'agir**

Plusieurs lacs de la région sont catalogués, selon le classement 2021 parus dans le *Journal de Montréal*, comme étant en excellente santé, étant qualifiés d'oligotrophe, c'est-à-dire des lacs jeunes, clairs, profonds, pauvres en éléments nutritifs comme le phosphore, contenant peu de végétaux et bien oxygénés.

Les trois lacs en chaîne de l'élargissement de la Rivière aux mulets (St-Joseph, Ste-Marie et Théodore), seraient, selon ce répertoire, plutôt dans la catégorie d'oligo-mésotrophe, c'est-à-dire des lacs dans lesquels les végétaux sont davantage présents. Mais les études réalisées en 2022 montrent que cette classification est à la limite de la catégorie supérieure, soit la mésotrophe.<sup>3</sup> D'autres parlent plutôt de l'atteinte de la catégorie de mésotrophe en 2021 <sup>4</sup>La situation du lac est classée dorénavant comme « préoccupante » et on y note des signes d'eutrophisation.

Cette qualification appliquée au Lac Ste-Marie peut être causée par diverses causes mais force est d'admettre que la présence de fortes vagues ne peut y être étrangère. La littérature appuie d'ailleurs ce raisonnement.

Cette conclusion concorde avec les constats des observateurs profanes, dont nous sommes, selon lesquels les algues se sont grandement proliférées depuis au moins la dernière décennie. Nous avons acquis plus de certitude à cet égard en participant à la détection visuelle des plantes exotiques envahissantes au lac Ste-Marie à titre de volontaires et ce, pendant quelques années.

Ces constats et le scénario non apocalyptique que la santé du lac est en péril, mène à la conclusion que si rien n'est fait, cette inertie pourrait

---

<sup>3</sup> Québec, Ministère de l'Environnement, de la lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, Suivi de la qualité de l'eau- Lac Ste-Marie,2022

<sup>4</sup> Carnet de santé, CRE Laurentides, section S-3

causer des effets économiques délétères pour la valeur des propriétés et aussi, plus important, pour le bien-être de la population qui vivent près du lac.

Les utilisateurs du lac et ses résidents, considèrent en grande majorité que la valeur économique de leur résidence passe davantage par la santé du lac que par la possibilité d'y pratiquer des activités contraires à sa santé écologique.

Il faut donc agir vite car chaque étape, longue, fait en sorte que la situation du lac s'aggrave et risque d'être irréversible.

## **Recommandations :**

- Interdiction de surf de sillage et de fortes vagues sur le lac Ste-Marie;
- Vitesse d'embrayage dans une zone de 55 mètres des rives dans certains secteurs<sup>5</sup>;

Nous appuyons à cet égard, la recommandation émise par l'APEL Ste-Marie selon laquelle la municipalité devrait réduire la vitesse maximale à la vitesse d'embrayage (5 km/h) dans la zone que nous estimons qui devrait être élargie à 55 mètres des rives <sup>6</sup>et que seule la navigation perpendiculaire à la rive pour quitter ou rentrer au quai soit permise. Aucune navigation parallèle à la rive dans la zone de 60 mètres ne devrait être autorisée dans ces secteurs.

---

<sup>5</sup> Appliquer la zone de 55 mètres à l'ensemble du lac rendrait la circulation pratiquement impossible à certains endroits. C'est pourquoi la zone élargie de 55 m ne devrait s'appliquer qu'aux zones actuellement visées par les deux corridors où le wakesurf peut se pratiquer selon les mesures alternatives soit, dans le Bassin Est, à l'est et au nord des îles et, dans le Bassin Ouest, dans l'étant face à la falaise. Ce type de découpage est prévu couramment dans le RRVUB, entre autres pour les Lac Manitou (articles 50 à 53), Bowker (articles 55 à 57), Magog (articles 110 à 112), dont les zones varient de 10 à 55m.

<sup>6</sup> Dans l'annexe 6 du RRVUB, on retrouve à la Partie 3 (Québec), la situation prévalant au Lac Ste-Marie concernant la distance de la rive à 30 mètres (article 78). Sans être limitatif, mais à titre indicatif seulement, plusieurs lacs se voient imposer une distance de 60 mètres (articles 85 à 89, 115), de 50 mètres (article 48), de 75 mètres (article 57), de 100 mètres (articles 27 à 45, 63, 111, 116, 121) et même de 150 mètres (article 67).

- Réduction de la vitesse maximale de 70 à 55 km/h dans les zones de pointe à l'instar de la situation prévalant sur certains « gros » lacs connus; <sup>7</sup>
- Interdire la pratique de remorquage des tubes de façon circulaire (en créant des cercles). Le règlement fédéral actuel interdisant une conduite dangereuse est insuffisant en ce qu'il requiert l'appréciation à la pièce par un agent, lequel est subjective. Considérant qu'il est démontré que ce type d'activité est néfaste pour la santé du lac et pour la sécurité, il vaut mieux adopter une règle objective et interdire nommément cette pratique.

Nous aimerions profiter de la présence des représentants de la municipalité pour requérir ce qui suit :

- Que les mesures mises sur pied par la municipalité concernant le lavage des embarcations soient intensifiées. Actuellement, le poste de lavage et les contrôles sont nettement insuffisants;
- Que le Règlement sur les nuisances soit appliqué plus largement. Cela vise non seulement le bruit des moteurs, mais surtout l'utilisation de discothèque flottante émettant des sons nettement hors normes. L'application du règlement ne devrait pas être limitée à la période comprise entre 23:00 et 7:00 mais étendue à l'ensemble de la journée;
- Que la patrouille nautique augmente ses effectifs et sa présence sur les deux lacs en question;
- Que la présence des bouées soient complétée par des affiches indiquant les règles à suivre, particulièrement dans les zones à risque, tel que permis par le RRVUB.

Nous remercions les membres du Comité formé par Transport Canada ainsi que les représentants de la municipalité pour leur écoute.

Mireille Langlois et Georges Massol

---

<sup>7</sup> Voir dans l'annexe 6, l'exemple du lac Tremblant où la vitesse est limitée à 55 km/h (articles 115 et 116), lac Ouareau (St-Donat), (article 15), lac des Sables, (article 1), lac Archambault (St-Donat), (article 5)





# Résultats du sondage des entreprises

Relativement à la réglementation encadrant la navigation sur le lac Sainte-Marie, le lac Saint-Joseph et la Petite Rivière, à Saint-Adolphe-D'Howard

Février 2025

## 1. Contexte et objectifs de la consultation

La Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard a réalisé une enquête auprès des commerces et entreprises dans le cadre de la demande de restriction qu'elle souhaite déposer à Transports Canada en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB), pour les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, ainsi que la Petite Rivière. Un sondage en ligne a été ouvert du 15 janvier au 5 février 2025.

L'objectif du sondage était de documenter les effets potentiels d'une modification réglementaire sur ces commerces et entreprises. Les réponses obtenues sont donc utilisées afin d'évaluer les avantages et les coûts de cette modification réglementaire, tel qu'exigé par Transports Canada.

Notons qu'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.

## 2. Parties prenantes visées

Toute entreprise et tout commerce ayant des activités en lien ou non avec la navigation sur le lac des Sables.

## 3. Diffusion de l'information

Le sondage a été diffusé via la page Facebook de la Municipalité ainsi que sur le site internet de la Municipalité. Un courriel a également été envoyé à la Chambre de Commerce et de Tourisme de Saint-Adolphe-d'Howard pour que celle-ci puisse partager le sondage à ses membres.

## 4. Résultats

### Statistiques générales :

1. Un total de 51 réponses a été recueilli
2. Pour 8 réponses, aucune information n'était donnée sur l'entreprise ou permettant de déduire de quelle entreprise il s'agissait. Par exemple, un répondant a écrit « X » dans le nom de l'entreprise et dans son adresse. Ces réponses n'ont pas pu être conservées, puisqu'il n'est pas possible de savoir s'il s'agit du public cible.
3. Une entreprise a répondu 5 fois et une entreprise a répondu 2 fois. L'ensemble des réponses a été conservé, mais on considère que c'est la même entreprise qui a répondu.
  - a. L'entreprise qui a répondu 5 fois était basée à Pointe-Claire
  - b. L'entreprise qui a répondu 2 fois était basée à Saint-Adolphe-d'Howard
4. Pour 9 réponses, les répondants ont indiqué une adresse à Saint-Adolphe-d'Howard alors que l'adresse de l'entreprise selon le Registre des entreprises du Québec et ou, selon le site web de l'entreprise, est située dans une autre municipalité. Ces réponses ont été conservées puisque, dans plusieurs cas, il s'agissait de chalet en location dont l'adresse est à Saint-Adolphe, même si la place d'affaire du gestionnaire est ailleurs.
5. Pour les 27 autres répondants, l'adresse a pu être confirmée.

6. En considérant les 38 entreprises présentées aux points 3, 4 et 5, voici les statistiques relatives aux entreprises dont l'adresse a pu être confirmée :
- 17 répondants sur 38 sont des entreprises de Saint-Adolphe (adresse confirmée) (45 %)
  - 9 réponses sur 38 sont des entreprises ayant déclaré une adresse à Saint-Adolphe, mais dont la place d'affaires enregistrée est située ailleurs (24 %)
  - 7 répondants sur 38 sont des entreprises basées ailleurs dans les Laurentides (18 %)
  - 5 répondants sur 38 sont des entreprises de l'extérieur des Laurentides (13 %)

### Résultats :

- 19 entreprises sur 38 ont affirmé vendre des produits ou des services en lien direct ou indirect avec la navigation ou avec les activités nautiques et aquatiques (50%). Les produits et services nommés par les répondants sont les suivants :
  - Vente de bateaux, remorques, pontons, moteurs hors-bords, motomarine, surf, wakeboard et accessoires, ski nautique et accessoires, paddleboard, veste, wetsuit, produits de nettoyage et entretien, BBQ et foyer pour bateau
  - Service d'entretien des bateaux, de réparation, de remisage, transport d'embarcations, etc.
  - Assurances (bateaux, chalets)
  - Courtage immobilier (vente de propriétés)
  - Essence
  - Forfait touristique
  - Activités nautiques (location d'embarcations)
  - Hébergement touristique
  - Marketing numérique
  - Masques de plongée pour enfants, cannes à pêche, ballons, embarcations gonflables
  - Restaurant
- 7 entreprises sur 38 disent n'anticiper aucun impact positif ou négatif, direct ou indirect, des changements réglementaires sur leur entreprise
- Par rapport à l'interdiction du wakesurf sur l'ensemble du lac Sainte-Marie, du lac Saint-Joseph et de la Petite Rivière, 26 répondants anticipent des impacts économiques négatifs sur leur entreprise. Au total, 24 de ces 26 répondants ont répondu aux questions suivantes (réponses textuelles des répondants) :

Veuillez estimer le montant des pertes économiques par année	Veuillez expliquer comment ce montant a été estimé	Veuillez expliquer votre raisonnement en précisant le lien entre le changement réglementaire et les pertes économiques estimées	Note
1000 \$	Je vais être obligé de consacrer des dizaines d'heures à combattre la demande de la municipalité à Transports Canada et, si nécessaire, auprès des instances judiciaires. Je vais donc avoir moins de temps à consacrer à ma compagnie et je vais devoir, par exemple, demander à ma firme comptable de faire des entrées de données à ma place si je n'ai plus de temps pour les faire. J'estime donc que l'interdiction du surf va me faire perdre près de 1000\$ par année en frais supplémentaires.	Je vais être obligé de consacrer des dizaines d'heures à combattre la demande de la municipalité à Transports Canada et, si nécessaire, auprès des instances judiciaires. Je vais donc avoir moins de temps à consacrer à ma compagnie et je vais devoir, par exemple, demander à ma firme comptable de faire des entrées de données à ma place si je n'ai plus de temps pour les faire. J'estime donc que l'interdiction du surf va me faire perdre près de 1000\$ par année en frais supplémentaires.	
5 000 \$	Si le surf est interdit, notre entreprise encourra des coûts supplémentaires de 5 000 \$ pour relocaliser les activités de renforcement d'équipe vers d'autres sites, couvrant les déplacements, les locations et la logistique. Cette restriction augmentera non seulement les dépenses, mais perturbera également l'engagement des employés et l'efficacité opérationnelle. Utilisation d'un chalet personnel pour les activités de l'équipe plusieurs fois par an.	Si le surf est interdit, notre entreprise encourra des coûts supplémentaires de 5 000 \$ pour relocaliser les activités de renforcement d'équipe vers d'autres sites, couvrant les déplacements, les locations et la logistique. Cette restriction augmentera non seulement les dépenses, mais perturbera également l'engagement des employés et l'efficacité opérationnelle. Nécessité de trouver un autre lieu pour les exercices de team building que l'investissement personnel dans les propriétés et l'équipement du lac St Joseph.	
6 000 \$	L'attrait du lac navigable et la possibilité d'y effectuer tous les sports nautiques augmente la valeur de notre propriété à revenu. Nous estimons une baisse de 30% advenant une modification de la réglementation. Nous estimons aussi que le climat toxique que cette consultation occupe effraie les locataires de plaisance et les dirige vers d'autres villes.	L'attrait du lac navigable et la possibilité d'y effectuer tous les sports nautiques augmente la valeur de notre propriété à revenu. Nous estimons une baisse de 30% advenant une modification de la réglementation. Nous estimons aussi que le climat toxique que cette consultation occupe effraie les locataires de plaisance et les dirige vers d'autres villes	Ce commentaire est en lien avec la valeur marchande d'une propriété. Cet aspect sera traité ailleurs dans l'analyse coûts-avantages, mais ne semble pas en lien avec une perte financière relative à une entreprise.

8 000 \$	Perte de revenu de location	Si vous appliquer ses règlements assurément que le prix des loyer va diminuer voir même avoir des condos vacant	
10 000 \$	Nous avons plusieurs clients riverains qui pensent déménager donc nous allons perdre nos clients. Et du coup je pense déménager pour m'installer ailleurs, donc moins de taxes pour cette municipalité.	Pour faire rouler l'économie nous avons besoin de ces gens qui s'amuse et qui dépensent dans nos commerces.	
10 000 \$	Nous assurons un certain nombre de plaisanciers qui déménageront si une telle réglementation devait passer.	Moins de bateaux!!!	
45 000 \$	Perte de revenus locatif	Espaces dédié à l'entreposage de bateaux de surf	
Plus de 50 000\$	En estimant le volume d'essence non vendu de juin, juillet et août en plus de quelques semaines en mai et presque tout le mois de septembre. Au-delà de l'essence, il y a toutes les pertes sur le prêt à manger et l'épicerie. Cette clientèle représente un énorme pourcentage de mes ventes pendant la saison estivale.	Il serait catastrophique pour mon commerce de mettre en place ces nouveaux règlements. Cette clientèle représente un très haut pourcentage de mes ventes durant la saison estivale. Cette saison me permet de me renflouer pour tous les autres mois qui sont difficiles financièrement. Cette clientèle me permet de garantir des emplois à plusieurs personnes se St-Adolphe.	
80 000 \$	Diminution des loyers ou voir même des unités vacantes. Perte d'achalandage pour le restaurant.	Plusieurs résidents vos quitter Saint-Adolphe.	
150 000 \$	Considérant que chaque transaction est d'environ 40,000\$ et que les acheteurs iront sur d'autres lacs dans d'autres municipalités. De plus ça baisse la valeur des propriétaires riverains et donc même les propriétaires seront affectés financièrement.	La plupart des acheteurs de maisons sur des lacs navigables veulent avoir la possibilité de faire du wake surf. Un bon exemple à prendre en considération est le lac des Becs Scie à St sauveur, soit le seul lac navigable de St sauveur permettant le wake surf mais avec beaucoup de restrictions. Due aux restrictions, plusieurs acheteurs choisissent le lacs St Joseph et Sté Marie ce qui fait que les propriétés au Lacs des Becs Scies se vendent moins bien et à prix plus bas affectant la valeur immobilière.	
160 000\$	50% des ventes	Baisse d'achalandage, baisse d'intérêt des touristes en saison estivale.	
Entre 150 000 \$ et 225 000 \$	Simple, plusieurs acheteurs que je représente ne seront plus enclin à acheter des propriétés autour des 2 seuls lac Navigable qui existent à Saint Adolphe (sur 85 lacs) si on vient débiter les restrictions, sans compter ceux qui ont acheté déjà des propriétés parce l'activité était permis. Ce processus ou cet entêtement de la part de la ville cause préjudice	Voir mes commentaires si haut. Les gens qui ont achetés des chalets alors que le surf était permis. On s'acharne à leur enlevé un droit d'usage	
300 000 \$	50%	Perte direct	
300 000\$	10%	Nous croyons que nous allons vendre 1 bateaux de surf électrique par lac à chaque année. C'est ventes n'auront pas lieu si le règlement passe!	
Plus de 300 000\$	2 maisons vendu de moins, à 2 000 000\$, c'est une perte de rétribution de 200 000\$. Si la maison se vend à un autre acheteur, elle sera vendu plus difficilement, et il y aura une perte minimal de 250 000\$ par maison, et même chose pour les terrains.	Je vends plusieurs maisons par an, à des acheteurs qui n'achèteront pas à Saint-Adolphe, advenant que l'interdiction du surf. J'ai déjà des exemples à l'appui. Le prix des maisons en BDL va diminuer de plus de 200 0000 à 400 0000\$ environ, pour une maison de plus de 2 000 000\$. Je pourrais démontrer des exemples.	
375 000\$ de ventes annuelles	Les touristes et les villégiateurs qui profitent de ces lacs et sports nautiques sont 75% de notre clientèle. La saison estivale nous permet de renflouer les coffres pour les mois plus difficiles en hiver où justement les touristes et les villegiateurs ne sont pas présents.	L'économie de Saint-Adolphe dépend du tourisme et de ces villegiateurs. Limiter les sports nautiques atteint directement l'économie locale et la survie des entreprises. Interdire ce sport nautique sera directement relié à des pertes économiques pour tous les commerçants, qu'ils soient ou non dans ce secteur d'activité.	
500 000\$	Moins de constructions neuves donc moins de revenus. C'est clair que les gens vont choisir d'autres municipalités qui offrent des lac navigable	Les constructions neuves vont être diminués ce qui va aller directement dans le sens de la perte de revenus pour notre entreprise. Les gens sont attirés par les lacs navigables depuis toujours et encore plus aujourd'hui. L'engouement des bords de lacs est en croissance donc des rénovations et des constructions. Tous les secteurs économiques vont être touchés par cette interdiction.	
500 000 \$	Je recois 5-6 clients par été qui me donnent des mandats de recrutement de l'ordre de \$100,000 chacun. Si je n'ai pas la possibilité de faire du surf, je n'aurai plus de bonne occasion des les inviter et ainsi risque de perdre une relation d'affaire privilégiées.	Je recois dans le cadre de mon entreprise des clients qui viennent pratiquer le wakesurf. Il s'agit d'une activité reliée au développement des affaires qui me permet de consolider des liens et de remercier une clientèle qui me procure des revenus supplémentaires. Mes compétiteurs offres le même type d'évènement.	
1 000 000 \$ à 1 500 000 \$	nous vendons des bateaux neufs entre 180 000 \$ 500 000 \$ des bateaux usagées entre 20 000 \$ 200 000 \$ nous entreposons des bateaux au cout de + - 2 300 \$ par bateau les préparations de bateau au printemps au couts de plus ou moins 800 \$ donc seulement de vendre quelques bateaux neufs et usagées ainsi que d'une 50 de bateaux en entreposage nous cause d'énorme perte. donc	les bateaux que nous vendons sont destinées principalement pour pretiquer le wakesurf	
1 059 713 \$	Voici l'entreposage et service seulement sur les bateau de surf 98471\$. Les ventes d'embarcation représente +- 3 embarcation a 250 00\$ chaque, 10% en accessoire et 1% en produits connexes Pour un total approximatif a 1 059 713\$	Depuis deux ans, nous avons observé une diminution de plus de 50 % des ventes liées à ces lacs, en raison de l'incertitude provoquée par les démarches de la municipalité. À titre indicatif, 95 % des embarcations de sport nautique vendues sont destinées à la pratique du surf nautique. Sans la possibilité de pratiquer ce sport, 100 % des ventes liées à cette activité seront perdues. Les revenus liés uniquement aux services d'entreposage et de maintenance pour les bateaux de surf s'élèvent à 98 471 \$. Par ailleurs, les ventes d'embarcations représentent environ trois unités par an, à un prix moyen de 250 000 \$ chacune, auxquels s'ajoutent 10 % en accessoires et 1 % en produits connexes. Cela	

		représente un total annuel approximatif de 1 059 713 \$. Nous enregistrons en moyenne 5 à 6 ventes d'embarcations de sport nautique par année auparavant. Ce chiffre est désormais réduit à 3 ou 4. Ces ventes ne concernent pas uniquement les embarcations elles-mêmes, mais génèrent également des revenus connexes, notamment à travers la vente d'accessoires, de produits dérivés, ainsi que les services d'entreposage et de maintenance, qui risquent également de disparaître. Dans l'ensemble, l'interdiction du wakesurf entraîne une perte économique directe et indirecte, amplifiée par l'effet de jurisprudence qu'elle pourrait engendrer auprès d'autres municipalités	
3 000 000 \$	Pourcentage de nos ventes relié au Lac Saint-Marine et lac St-Joseph. Ne tiens pas compte des pertes salariales des individus (ex bonis de ventes vendeurs), des pertes subies par les cie (ex distributeurs, manufacturiers, etc) et des dommages collatéraux que crée un discours désinformatif.	On ne vent que des bateaux de sport nautique et de surf. Une réglementation qui interdirait l'usage des bateaux de wakesurf ou de ski nautique marquerait la fermeture de notre entreprise alors que c'est son seul secteur d'activité et de produit de vente. Il faudra donc que nous soyons dédomagés à plein titre pour tout préjudices que ce règlement entrainera.	
La valeur économique de ma maison va diminuer en flèche, même chose pour plusieurs.	Évaluation municipal. Si maison paye plus pour lac navigable, si le lac n'est plus la valeur diminue	C'est logique.	Ce commentaire est en lien avec la valeur marchande d'une propriété. Cet aspect sera traité ailleurs dans l'analyse coûts-avantages, mais ne semble pas en lien avec une perte financière relative à une entreprise.
Énorme \$\$\$	Il y a plus de 80 lacs sur le territoire de St-Adolphe-d'Howard et seulement 2 sont navigable. Plusieurs acheteurs ont choisi de payer plus cher leur résidence pour être riverain ou accès au lac St-Joseph, Petite Rivière et lac Ste-Marie afin de pouvoir pratiquer leur sport nautique, dont le wakesurf.	S'il y a des pertes de valeur immobilière: la demande diminue (acheteurs) et que la mise en vente augmente (offre). Allez-vous faire un chèque à chacun des riverains pour couvrir la perte que vous avez décidé de causer sur un lac Navigable s'ils ne peuvent plus pratiquer leur sport (wakesurf) ?	Ce commentaire est en lien avec la valeur marchande d'une propriété. Cet aspect sera traité ailleurs dans l'analyse coûts-avantages, mais ne semble pas en lien avec une perte financière relative à une entreprise.

- Une entreprise mentionne que l'interdiction de surf entraînera des impacts positifs sur son entreprise puisque « À long terme, garder un lac en santé nous permet de garder l'attraction de la ville de Saint-Adolphe et donc de continuer à vendre des biens et offrir des services à la population. »
- 24 entreprises ont indiqué que l'interdiction de wakesurf pourrait avoir des impacts autres que des impacts économiques sur leur entreprise. Les raisons évoquées sont majoritairement des raisons relatives à la vie personnelle (pertes de liens familiaux, perte de jouissance, etc.)
- Par rapport à la réduction de la vitesse dans une bande de 60 m des rives entre la plage Gratton et le débarcadère du lac Sainte-Marie, 6 répondants anticipent des impacts économiques négatifs sur leur entreprise. Au total 4 de ces 6 répondants ont donné des explications :

Veuillez estimer le montant des pertes économiques par année	Veuillez expliquer comment ce montant a été estimé	Veuillez expliquer votre raisonnement en précisant le lien entre le changement réglementaire et les pertes économiques estimées
1 000 \$	Je vais être obligé de consacrer des dizaines d'heures à combattre la demande de la municipalité à Transports Canada et, si nécessaire, auprès des instances judiciaires. Je vais donc avoir moins de temps à consacrer à ma compagnie et je vais devoir, par exemple, demander à ma firme comptable de faire des entrées de données à ma place si je n'ai plus de temps pour les faire. J'estime donc que la modification à 60 mètres va me faire perdre près de 1000\$ par année en frais supplémentaires.	Je vais être obligé de consacrer des dizaines d'heures à combattre la demande de la municipalité à Transports Canada et, si nécessaire, auprès des instances judiciaires. Je vais donc avoir moins de temps à consacrer à ma compagnie et je vais devoir, par exemple, demander à ma firme comptable de faire des entrées de données à ma place si je n'ai plus de temps pour les faire. J'estime donc que la modification à 60 mètres va me faire perdre près de 1000\$ par année en frais supplémentaires.
8 000 \$	Diminution des valeurs de loyer	Moins de gens vont être intéressés à s'installer à St-Adolphe
80 000 \$	Perte d'achalandage = perte de revenu	Perte d'achalandage = perte de revenu
300 000 \$	50%	Perte de jouissance

- 8 entreprises ont indiqué que la réduction de la vitesse pourrait avoir des impacts autres que des impacts économiques sur leur entreprise. Les raisons évoquées sont majoritairement des raisons relatives à la vie personnelle (perte de jouissance, etc.) ou encore, certains estiment que cette solution n'est pas sécuritaire.

## 5. 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 du projet, document, étude ou rapport ne devront ou ne doivent pas être considérés comme des avis légaux.

### DROITS, RESPONSABILITÉS, DEVOIRS ET CONTRÔLE-QUALITÉ

L'IdT agira pour le client de façon professionnelle et apportera 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.

Le contrôle de la qualité à chacune des étapes de production sera ou a été rigoureux. Il est validé par le chargé de projet qui chapeaute l'ensemble des étapes de l'échéancier en collaboration avec le chargé de l'administration chez l'IdT. Des suivis hebdomadaires à l'interne chez l'IdT sont aussi mis en place pour le développement des projets permettant ainsi de synchroniser les différentes expertises mises à profit dans le cadre de ces derniers, et il en sera de même pour la gestion de l'occupation transitoire.

La qualité des échanges avec les citoyen.nes, les parties prenantes, les groupes d'intérêt et les occupants constitue un des principaux défis du travail de communication et de médiation territoriale. C'est pourquoi l'IdT apporte une attention particulière aux processus de contrôle de qualité concernant les échanges et aux communications relatifs aux projets qu'elle met en œuvre. L'équipe de l'IdT fait un suivi interne régulier pour tous ces projets et est très proactif si des enjeux potentiels sont soulevés, il en sera de même pour le présent mandat.

Afin de garantir la qualité des rapports produits par l'IdT, l'organisation adaptera sa méthodologie actuelle en fonction des besoins du client et selon les objectifs, l'échéancier et les budgets définis au mandat. L'IdT prend toutes les dispositions de révision nécessaires afin d'assurer la qualité des informations obtenues, des fichiers et des rapports produits dans le cadre de son mandat.

### ÉTHIQUE ET DÉONTOLOGIE

Le respect du client de l'IdT offre la rigueur dans le développement, les stratégies, la mise en œuvre et l'opération des projets qu'il développe avec ses clients dans le respect des échéanciers et des budgets établis.

La courtoisie, l'ouverture d'esprit et le respect du cadre spécifique au projet demeure les éléments essentiels pour inviter les citoyen.e.s, groupes d'intérêt et parties prenantes à participer aux projets territoriaux que développe l'IdT. À la fin d'une prise de contact, sur les réseaux sociaux, sur une plateforme participative ou dans le cas des appels et entrevues téléphoniques, l'IdT répond avec professionnalisme à son interlocuteur.trice et l'oriente vers toutes sources d'information publique disponible ou autres responsables le cas échéant.

L'IdT s'engage à 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.

Si des espèces à statut précaire étaient observées sur le site, l'IdT se réserve le droit de transmettre toute information pertinente relative aux espèces végétales et animales à statut précaire observées (CDPNQ, AARQ, etc.).

L'IdT et le client conviennent aussi que la découverte non anticipée de dommages à l'environnement ou d'écosystèmes exceptionnels peut nécessiter de la part de l'IdT de prendre action afin de protéger la santé, la sécurité ou l'environnement, tel qu'il est exigé (ou non) par les lois en vigueur au Québec. D'ailleurs, l'IdT s'engage à avertir le client si des sols ou de l'eau semblant être ou étant potentiellement contaminés sont rencontrés.

### RÈGLES DE L'ART

Les services fournis par l'IdT seront/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 à produire/produites par l'IdT dans le cadre du mandat.

### INSTRUMENTS ET DONNÉES

Les instruments (GPS, sonar, sonde, clinomètre, etc.) à utiliser/utilisés dans le cadre de la présente étude comportent une marge d'incertitude.

Les données d'inventaire botanique, faunique, récréatif, social, économique et/ou physique de la présente étude seront/ont été recueillies par échantillonnage et comportent donc une marge d'incertitude relativement à leur quantité et à leur qualité.

Les sondages et autres processus participatifs s'appuient également sur de l'échantillonnage et comportent une marge d'incertitude.

### TEMPORALITÉ

Les données de l'étude seront/ont été recueillies selon une méthode d'échantillonnage reconnue à l'époque des inventaires sur le terrain et du ou des processus consultatifs ou participatifs. Il est probable que cette méthode évolue dans le temps.

Les constatations à présenter/présentées dans le rapport sont strictement limitées à la période de leurs évaluations et pour un horizon de temps spécifié dans le rapport (une année maximum, à moins d'avis contraire dans l'offre de service ou dans le rapport). L'évaluateur ne saurait être tenu responsable de dommages survenus au-delà de cet horizon de temps. Les conclusions seront/ont été basées sur les informations et documents disponibles, de même que des observations faites lors de la visite de la propriété et des renseignements fournis par les intervenants rencontrés, ou encore lors du ou des processus consultatifs ou participatifs.

Les milieux naturels étant dynamiques temporellement, une évaluation à un moment autre pourrait mener à des conclusions différentes suite à des perturbations et/ou à l'évolution du milieu ainsi que de son environnement immédiat.

Dans le cas de plantations et des infrastructures, celles-ci seront sujettes dans le futur à des perturbations naturelles telles sécheresses, verglas, tempêtes, maladies ou insectes, de même qu'à des perturbations d'origine anthropique telles vandalisme, compaction des sols, usage, etc. L'IdT ne peut garantir l'état des arbres ou des infrastructures advenant un manque de soins arboricoles dans l'avenir.

Si le rapport inclut une évaluation des risques (arboricoles, récréation, etc.), cette dernière doit être comprise/interprétée dans un contexte de conditions météorologiques normales (et non pour des épisodes de conditions climatiques anormales ou extrêmes). À moins d'avis contraire dans l'offre de service ou dans le rapport, les risques relatifs à des aléas anormaux ne seront ou n'ont pas été évalués dans la présente expertise, et l'évaluateur ne saurait être tenu responsable de dommages conséquents à ces aléas.

Le client approuve les documents soumis par l'IdT dans un délai de 10 jours ouvrables, à défaut de quoi il sera réputé les avoir acceptés.

L'échéancier du mandat stipulé dans les documents soumis par l'IdT (offre de service, rapport) sera respecté dans la mesure où le client respecte de son côté l'échéance des tâches qui lui sont imparties dans le mandat (fourniture de données, autorisations requises, validation de choix requis, etc.).

### TERRITORIALITÉ

L'établissement des limites de propriété à l'intérieur desquelles l'étude sera/a été réalisée est la responsabilité du client. Toutes contestations au sujet des limites de propriété seront l'entière responsabilité du client.

À moins d'avis contraire dans l'offre de service ou dans le rapport, les données seront ou ont été recueillies à partir du sol et aucun inventaire aérien ne sera ou ne fut réalisé. Cette lacune de visibilité ou d'accès entraîne une limite importante relative à la responsabilité professionnelle de l'évaluateur. À moins qu'il ne soit clairement spécifié dans l'offre de service ou le rapport, il est de la responsabilité du client de faire inspecter en détail la cime des arbres, le cas échéant.

### ATTENTES ENVERS LE CLIENT

Déterminer les personnes-ressources clés, y compris un chef de projet (le cas échéant), s'assurer de la collaboration de tous les membres importants de l'équipe du client, faire preuve d'un engagement continu tout au long du projet en respectant l'échéancier du projet, en fournissant les renseignements importants nécessaires au projet et en terminant les activités en temps opportun, donner une rétroaction rapide et claire au sujet des livrables et prendre en charge les décisions d'affaires.

### UTILISATION DE L'ANALYSE, DE DONNÉES ET DE DOCUMENTS

Les informations et les interprétations à présenter/présentées dans le rapport/analyse ne se rapportent qu'au mandat spécifique octroyé par le client à l'IdT.

L'interprétation des données, les commentaires et les conclusions contenus dans le rapport/analyse seront/sont basés, au mieux de notre connaissance, sur les politiques, règlements et les critères (PRC) en vigueur et applicables au projet. Si ces PRC sont modifiés ou diffèrent de ceux présumés, l'IdT devra être consulté afin de réviser, s'il y a lieu, le contenu de l'analyse. En l'absence de PRC permettant l'interprétation des données, l'interprétation est fondée, au mieux de notre connaissance, sur les pratiques environnementales et professionnelles acceptées.

Les conclusions générales concernant l'ensemble du terrain d'étude seront/sont fournies à titre indicatif et sur une base de probabilité. 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.

Le client a le droit de détenir des copies, éventuellement reproductibles, des plans, devis, schémas, avis, rapports, cahiers des charges, pour son information et pour consultation en rapport avec l'utilisation de l'ouvrage. Il ne peut les utiliser pour agrandir, modifier l'ouvrage, ou pour réaliser d'autres projets.

### EXPERTISES PROFESSIONNELLES SUPPLÉMENTAIRES

Sous réserve d'obtenir l'approbation écrite du client, l'IdT retiendra au nom et aux frais de ce dernier, les services professionnels d'expert requis à la réalisation du présent mandat.

### BUDGET ET HONORAIRES

Ni l'IdT ni le client n'ont la maîtrise du coût de la main-d'œuvre, des matériaux ou du matériel, des techniques d'estimation des entrepreneurs, des conditions des négociations ainsi que du niveau de concurrence au moment de l'appel d'offres et de l'état du marché de la construction. Par conséquent, l'IdT ne peut garantir ou affirmer que les prix obtenus par appel d'offres ou par négociation ne s'écarteront pas de l'estimation du coût probable des travaux. Le client ne peut arguer d'un écart entre le budget du projet et le coût réel de construction pour retenir des honoraires dus à l'IdT.

### CONDITIONS DU TERRAIN

La description du terrain à inclure/incluse dans le rapport/analyse sera/est présentée dans le but de fournir une information générale sur le terrain. Cette information ne devra/doit en aucun cas être utilisée comme données géotechniques. Les conditions hydriques peuvent varier suivant les précipitations, les saisons ou des activités dans son voisinage. Lorsque les conditions des lieux diffèrent de façon significative de celles présentées dans le rapport/analyse, le client ou son représentant autorisé doit prévenir l'Institut des territoires, afin de permettre la révision du contenu de l'analyse, s'il y a lieu. Le terrain pourra/pourrait comprendre d'autres milieux humides, il sera/est donc impératif d'effectuer des vérifications avant toute construction.

### REMPLACEMENT DES RESSOURCES DANS LE CAS D'ABSENCE

L'IdT étant un organisme de bienfaisance qui prône la multidisciplinarité, l'ensemble de l'équipe a des connaissances générales sur le développement, la mise en œuvre et l'opération d'un projet territorial. Ainsi, dans l'éventualité où une ressource devait être remplacée, les effectifs internes actuels pourront prendre le flambeau de n'importe quel membre d'ici son remplacement par une autre personne-ressource. De plus, l'organisation interne de l'IdT a accès à l'ensemble des procès-verbaux des rencontres avec le client, études, devis, documents, ententes et outils de mise en œuvre qui permettront une reprise rapide du dossier le cas échéant, peu importe la ressource à remplacer.

### 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.

Le client comprend que les données à recueillir/recueillies dans le cadre du mandat peuvent être utilisées par l'IdT à des fins de recherches scientifiques ou promotionnelles. Les données pourraient toutefois être anonymisées avant leur utilisation.

#### 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.

#### RÉMUNÉRATION

Les services de l'IdT sont rémunérés selon la méthode prescrite dans la proposition d'honoraires/offre de service (forfaitaire, pourcentage, honoraire, banque d'heures, etc.) et convenue avec le client. Si l'IdT est rémunéré selon une somme forfaitaire, le client est tenu de payer toute augmentation résultant de services ou dépenses qui pourraient raisonnablement être prévus par l'IdT.

#### FRAIS REMBOURSABLES

À moins d'indications contraires dans la proposition d'honoraires, tous les frais d'impression, de messagerie, d'achat de matériaux, d'hébergement et de repas seront facturés au client au prix coûtant, avec preuves justificatives à l'appui. Les frais de déplacement seront facturés en termes de frais de kilométrage et d'heures passées en déplacement.

#### MODIFICATION AU MANDAT

Nonobstant les modalités de rémunération de l'IdT, toute modification au mandat demandée par le client qui impose des services supplémentaires ou qui rend inutile une partie des services déjà réalisés, fera l'objet d'un avis écrit adressé au client avant que l'IdT n'entreprenne les services supplémentaires. Dans un tel cas, l'IdT doit être rémunéré en sus des honoraires convenus en vertu d'une entente spécifique à être négociée.

#### SUSPENSION DES SERVICES ET RÉSILIATION DE CONTRAT

Aucune interruption de contrat ne sera envisageable, sauf dans le cas où l'expertise de l'IdT relève une atteinte importante à la viabilité du développement du mandat. L'IdT peut, après avoir donné au client un avis écrit de cinq (5) jours, suspendre la prestation des services ou résilier le contrat en cas notamment de non-paiement total ou partiel d'une facture. En cas de suspension des services ou de résiliation du contrat, le client est tenu de payer, dans la proposition du prix convenu, les honoraires et dépenses encourus jusqu'à la date de suspension ou de la résiliation ainsi que les frais de démobilisation et de remobilisation, le cas échéant.

#### 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. L'IdT n'est pas responsable d'un refus du projet ou d'un retard dans l'émission du permis ou de toute autre autorisation par les autorités. Le client ne pourra retenir des honoraires dus pour ces causes.

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.



## Association pour la protection du lac Ste-Marie

Résolution du Conseil d'Administration 3 juin 2025

**Objet :** Soutien à la municipalité de St-Adolphe d'Howard pour la demande de modification règlementaire à transport Canada eu égard au lac Ste-Marie.

ATTENDU qu'il importe d'interdire le surf de sillage et les fortes vagues sur l'ensemble du lac Ste-Marie puisqu'à aucun endroit, la distance entre les deux rives est égale ou supérieure à 600 mètres, distance minimale recommandée par plusieurs études scientifiques;

ATTENDU que le consensus scientifique nous indique que le lac Ste-Marie est trop étroit et trop peu profond pour la pratique du surf sur sillage. Cette pratique causant des dommages environnementaux importants en termes d'érosion des berges et de remises en suspension des sédiments;

ATTENDU que les résultats des tests pratiqués dans le cadre du programme de surveillance des lacs démontrent une détérioration continue de la qualité de l'eau du lac Ste-Marie;

ATTENDU que les résultats des tests pratiqués en 2024 reçus récemment démontrent encore une fois une détérioration de la qualité de l'eau du lac Ste-Marie;

ATTENDU que le lac Ste-Marie est classé sous surveillance par le ministère de l'Environnement du Québec à la suite des résultats de ces tests;

ATTENDU que le ministère de l'Environnement du Québec constate que le lac Ste-Marie présente certains signes d'eutrophisation. Et que celui-ci recommande, afin de ralentir ce



processus, l'adoption de mesures pour limiter les apports de matières nutritives issues des activités humaines. Cela permettrait de préserver l'état du lac et ses usages;

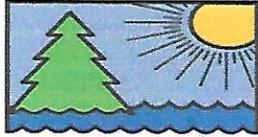
ATTENDU qu'il est urgent et nécessaire d'interdire la pratique du surf et de toute navigation avec les ballasts remplis afin de réduire le sillage et la taille des vagues sur toute la surface du lac Ste-Marie, et ce, en regard des enjeux environnementaux et de sécurité nautique au bénéfice de tous les usagers du lac;

IL EST RÉSOLU d'appuyer sans réserve la proposition de modification réglementaire demandée à transport Canada publié par la municipalité de St-Adolphe d'Howard visant entre l'autre l'interdiction du surf sur sillage, et ce, dans les plus brefs délais.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Brian Fahey', is written over a horizontal line.

Brian Fahey  
Président

Approuvé par Sylvain Forget  
Secrétaire



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 324, St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

## APEL ST-JOSEPH

St-Adolphe d'Howard le 8 juin 2025

Madame Line Légaré  
Conseillère municipale  
Responsable du dossier RRVUB  
St-Adolphe d'Howard, QC  
J0T 2B0

Madame,

La présence de cette lettre concerne le dossier RRVUB 2024 (Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments) affiché sur le site internet de la municipalité.

À son dernier conseil d'administration (CA) au début du mois de juin, celui-ci a entériné une décision indiquant que le CA de l'association est en accord pour que la municipalité envoie le dossier à Transport Canada afin qu'une décision par celui-ci soit prise le plus rapidement possible.

A handwritten signature in black ink that reads "Serge Roberge".

Serge Roberge  
Président  
APEL St-Joseph  
<http://www.apel-stjoseph.com/>

C.C Membres du CA de l'APEL St-Joseph

Saint-Jérôme, le 1er avril 2025

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard  
a/s Michelle Bouchard, Responsable du service du greffe  
1881, chemin du Village  
Saint-Adolphe-d'Howard (Qc) JoT 2Bo

**Objet : Avis de conformité au PDE de l'OBV de la rivière du Nord de la demande de restriction en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ainsi que sur la Petite rivière**

---

Madame,

Par la présente, l'Organisme de bassin versant de la rivière du Nord confirme que la demande de restriction formulée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB) est conforme à son Plan directeur de l'eau (PDE). Le PDE d'Abrinord est l'outil approuvé et reconnu par le gouvernement du Québec pour la planification et la mise en œuvre de la gestion intégrée de l'eau par bassin versant dans la zone du Nord. Son élaboration se fait de manière concertée, avec l'ensemble des acteurs de l'eau.

Le Plan directeur de l'eau de la zone de gestion d'Abrinord contient des objectifs de protection des milieux hydriques, de réduction des sources de contamination de l'eau, de préservation de l'intégrité des rives et d'harmonisation des différents utilisateurs de l'eau que le projet en objet contribuera à atteindre, notamment en réduisant la pression exercée sur ces milieux par les activités nautiques qui génèrent de fortes vagues et la considération des préoccupations des citoyens, dont la sécurité des usagers et la pérennité des usages récréatifs sur les plans d'eau en question.

Nous sommes convaincus que cette mesure servira au mieux les intérêts de la communauté et contribuera à un développement harmonieux et durable de notre territoire.

Dans cette optique, nous appuyons la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard dans sa demande auprès de Transports Canada et espérons qu'elle recevra une réponse positive.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations distinguées,



Mélanie Lauzon  
Directrice générale

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard  
a/s Michelle Bouchard, Responsable du service du greffe  
1881, chemin du Village  
Saint-Adolphe-d'Howard, Québec  
J0T 2B0

**Objet : Lettre d'appui à la demande de restriction en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments**

Madame,

Par la présente, nous souhaitons exprimer notre appui à la demande de restriction formulée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.

Le Caucus écologiste municipal est un réseau destiné aux élus municipaux québécois (actuels et anciens) qui active le partage, la collaboration et le pouvoir d'agir afin d'accélérer la transition écologique, de municipalité en municipalité. Le Caucus écologiste municipal travaille avec des élus municipaux de partout au Québec afin de les outiller à jouer leur rôle de la meilleure façon possible, de favoriser la collaboration harmonieuse avec les autres élus, les professionnels municipaux, la société civile et les autres acteurs qui agissent sur le territoire, de les aider à prendre des décisions qui répondent aux aspirations des populations actuelles et futures ainsi que pour valoriser le rôle de toutes les élus.

Nous croyons fermement que les restrictions proposées par la Municipalité contribueront à favoriser la protection des berges et de la qualité de l'eau aux abords des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie et la Petite rivière, en plus d'assurer la sécurité des utilisateur-trices, ainsi que le maintien de ses usages.

L'implantation de cette restriction permettra d'améliorer la qualité de vie des Adolphines et Adolphins, ainsi que celle des écosystèmes des différents cours d'eau visés.

Nous sommes convaincus que cette mesure servira au mieux les intérêts de la collectivité et contribuera à un développement harmonieux et durable du territoire.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération cette demande et nous demeurons à votre disposition pour toute information supplémentaire.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.



**Mikael St-Pierre, urbaniste**  
Coordonnateur général

Saint-Jérôme, le 9 avril 2025

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard  
a/s Michelle Bouchard, Responsable du service du greffe  
1881, chemin du Village  
Saint-Adolphe-d'Howard (Qc)J0T 2B0

**Objet : Lettre d'appui à la demande de restriction en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments**

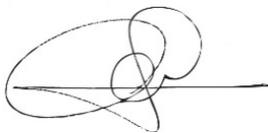
Madame,

Par la présente, nous vous confirmons l'appui du Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRE Laurentides) à la demande de restriction formulée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.

Le Conseil régional de l'environnement des Laurentides, est engagé depuis trois décennies pour la protection de l'environnement, la promotion du développement durable et l'amélioration des processus démocratique. Depuis sa création, il fait de la protection de la santé des lacs une priorité et a développé une fine expertise en la matière. Comme les activités nautiques qui génèrent de fortes vagues contribuent entre autres à la détérioration des rives, nous croyons que les modifications demandées aideront à protéger la santé des lacs visés et sommes convaincus que cette mesure servira au mieux les intérêts de la communauté et contribuera à un développement harmonieux et durable du territoire.

Pour ces raisons et parce que la démarche de la Ville est en adéquation avec la mission de notre organisation, nous appuyons la municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard dans sa demande auprès de Transports Canada et espérons qu'elle recevra une réponse positive.

Veuillez agréer, Madame, mes cordiales salutations.



Anne Léger  
Directrice générale, CRE Laurentides

Saint-Jérôme, le 17 avril 2025

Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard  
a/s Michelle Bouchard, Responsable du service du greffe  
1881, chemin du Village  
Saint-Adolphe-d'Howard (Qc)  
JOT 2B0

**Objet : Lettre d'appui à la demande de restriction en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments**

Madame,

Par la présente, nous souhaitons exprimer notre appui à la demande de restriction formulée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.

Notre organisme, Éco-corridors laurentiens, est engagé dans la conservation des milieux naturels, incluant les plans d'eau et leurs rives. Nous croyons fermement que l'application de cette restriction est essentielle afin d'assurer la sécurité des usagers, la protection des berges et de la qualité de l'eau et finalement maintenir les usages des lacs et de la Petite rivière à long terme.

L'implantation de cette restriction permettra de réduire la remise en suspension des sédiments et prévenir une érosion accélérée des berges, améliorant ainsi la qualité de l'eau.

Nous sommes convaincus que cette mesure servira au mieux les intérêts de la communauté et contribuera à un développement harmonieux et durable de notre territoire.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération cette demande et nous demeurons à votre disposition pour toute information supplémentaire.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.



Marie Lyne Després Einspenner  
Directrice générale  
Éco corridors laurentiens



**MUNICIPALITÉ DE SAINT-ADOLPHE-D'HOWARD**

a/s Michelle Bouchard, Responsable du service du greffe

1881, chemin du Village

Saint-Adolphe-d'Howard (Québec) J0T 2B0

**OBJET** : Lettre d'appui à la demande de restriction en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)

Madame,

Par la présente, nous souhaitons exprimer notre appui à la demande de restriction formulée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard en vertu du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.

Notre organisme, **Coalition pour une navigation responsable et durable** (Coalition Navigation) est une organisation pancanadienne à but non lucratif dont la mission est de veiller à ce que la législation sur l'utilisation des bateaux à moteur protège les écosystèmes des plans d'eau et des voies navigables du Canada. Depuis 2013, l'organisation développe et soumet au gouvernement fédéral des propositions législatives basées sur des faits scientifiques afin d'encadrer l'usage des embarcations motorisées sur les plans d'eau du Canada.

Nous croyons fermement que l'application de cette restriction est essentielle afin d'assurer la sécurité des usagers, la protection des berges et de la qualité de l'eau et finalement maintenir les usages des lacs et de la Petite rivière à long terme.

L'implantation de cette restriction offrira également une protection contre l'érosion des rives et/ou le brassage des sédiments et donc :

Une meilleure transparence de l'eau, un apport de phosphore moindre dans la colonne d'eau des bateaux et par conséquent, moins de nourriture pour les plantes aquatiques envahissantes et les algues bleu-vert parfois toxiques, une protection contre la destruction des frayères de poissons et des nids de huards, une protection de la biodiversité menant à l'eutrophisation (vieillessement) accélérée du plan d'eau.

Sans compter les inconvénients pour les riverains qui voient leur quai ou leur prise d'eau malmenés, qui perdent la jouissance du plan d'eau et qui subiront à terme, une dévaluation de leur propriété à cause de la dégradation de la qualité de l'eau.

Nous sommes convaincus que cette mesure servira au mieux les intérêts de la communauté et contribuera à un développement harmonieux et durable de notre territoire.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en considération cette demande et nous demeurons à votre disposition pour toute information supplémentaire.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Daniel Piché, président

**Coalition pour une navigation**

**Responsable et durable**

Bonjour Monsieur Fulker,

Je tiens par la présente à vous signaler mon appui à la décision de la municipalité concernant l'interdiction du surf sur sillage. Les études démontrent clairement l'impact négatif pour l'environnement des fortes vagues causant l'érosion des berges et la remise en suspension des sédiments lors de la navigation en position cabrée propre à cette activité. De plus, la concentration de ces fortes vagues représente un enjeu de sécurité nautique augmentant les risques d'incidents avec les autres embarcations motorisées et non motorisées.

Merci

Julie

Anthony

Céline

Gilles

## Émilie Maltais (Sec. sécurité publique)

---

**De:**  
**Envoyé:** 25 décembre 2023 16:42  
**À:** Éric Fulker (Sécurité Publique)  
**Cc:** Claude Charbonneau (Maire); Josianne Machabée  
**Objet:** Appuie décision interdiction du surf sur sillage.

**Indicateur de suivi:** Assurer un suivi  
**État de l'indicateur:** Avec indicateur

Monsieur Charbonneau,

Je tiens par la présente à vous signaler mon appui à la décision de la municipalité concernant l'interdiction du surf sur sillage. Les études démontrent clairement l'impact négatif pour l'environnement des fortes vagues causant l'érosion des berges et la remise en suspension des sédiments lors de la navigation en position cabrée propre à cette activité. De plus, la concentration de ces fortes vagues représente un enjeu de sécurité nautique augmentant les risques d'incidents avec les autres embarcations motorisées et non motorisées.

J'ai choisi d'établir ma résidence secondaire et éventuellement ma résidence principale dans votre municipalité parmi toutes autres municipalités entre autres pour la qualité d'eau du lac Ste-Marie. Je suis la personne responsable qui depuis plusieurs années voit à faire les prélèvements d'eau chaque été pour fin d'analyse par le réseau de surveillance volontaire des lacs (RSVL). Frais d'analyses qui sont d'ailleurs défrayés par la Municipalité. Je tiens personnellement à vous remercier de cette initiative. Mais je suis forcé de constater que d'année en année, la qualité de notre lac se dégrade considérablement. Dégradation due en grande partie par l'érosion des sols amenant par le fait même l'accumulation de phosphore provenant des engrais répandus sur les sols et autres sédiments. Ce qui contribue à la prolifération des algues qui si on ne réagit pas sonnera l'heure de la mort de notre lac par eutrophisation.

Nul besoin de vous conscientiser au fait que les riverains du lac Ste-Marie, St-Joseph et Théodore sont d'importants payeurs de taxes municipales. La qualité de l'eau de nos lacs est une des RAISON, voir la raison principale pour laquelle ces contributeurs ont fait l'acquisition de leur demeure à St-Adolphe. Il faut donc agir MAINTENANT avant qu'il ne soit trop tard. En effet, la mort de nos lacs, signera par le fait même la mort de St-Adolphe car on risque de voir tous les riverains de ces lacs quitter pour s'établir ailleurs à cause que la qualité de nos lacs sera peu enviable. Ils quitteront bientôt avant de voir la valeur de leur résidence chutée drastiquement à cause de nos lacs lamentables et des dommages créés à leur propriétés (quai, terrain, etc..) par les fortes vagues.

Par conséquent, je salue votre décision d'interdire le surf sur sillage.

Josianne

membre du CA de l'APEL Ste-Marie.

## Michelle Bouchard (Responsable du Greffe)

---

**De:**  
**Envoyé:** 17 avril 2025 16:20  
**À:** Michelle Bouchard (Responsable du Greffe)  
**Cc:** Beisner, Beatrix; isabelle.lavoie@ete.inrs.ca  
**Objet:** RE: Demande de lettre d'appui RRVUB Saint-Adolphe-d'Howard

Bonjour madame Bouchard,

Merci de votre intérêt envers le GRIL.

Manifester notre appui sur du cas par cas est un investissement de temps dont le GRIL ne possède pas les ressources requises. Le GRIL tente de concentrer ses efforts à travailler à un niveau plus global, en amont et de large portée. À titre d'exemple, il est présent au Forum d'action sur l'eau du MELCCFP et soumet des mémoires pour des projets de loi dans le domaine de l'eau douce.

Nous croyons que votre démarche est importante pour protéger les écosystèmes et si cela peut vous aider, et en complément d'information, nous vous invitons à écouter l'épisode 2 de notre Balad'eau du GRIL qui répond à une question sur l'impact des vagues des bateaux sur les lacs. Notez que nous avons reçu plus d'une demande comparable à la vôtre récemment. Si vous êtes d'accord et qu'un ou une de nos membres exprimait un intérêt sur cette problématique de recherche et considérait mettre sur pied un projet de recherche plus large, nous pourrions leur transmettre vos coordonnées.

Cordialement,

Marie-Andrée

-----  
Marie-Andrée Fallu, Ph. D.  
Conseillère principale en communication et relations publiques  
(819) 699-2353 | [marie-andree.fallu@umontreal.ca](mailto:marie-andree.fallu@umontreal.ca) | [gril-limnologie.ca](http://gril-limnologie.ca)



---

**De :** Michelle Bouchard (Responsable du Greffe) <[mbouchard@stah.ca](mailto:mbouchard@stah.ca)>  
**Envoyé :** 28 mars 2025 11:14

À :

Objet : Demande de lettre d'appui RRVUB Saint-Adolphe-d'Howard

**AVIS:** Ce courriel provient de l'extérieur de l'Université de Montréal. Veuillez ne pas cliquer sur les liens ni ouvrir les fichiers joints si vous n'êtes pas certain(e) de la légitimité du courriel.

Bonjour,

Nous nous permettons de vous contacter afin de solliciter votre appui dans le cadre de la demande de restriction formulée par la Municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard en vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (RRVUB)*.

Votre Groupe de recherche interuniversitaire en limnologie joue un rôle clé en écologie des eaux douces. C'est pourquoi nous croyons que votre soutien serait précieux pour appuyer cette initiative, qui vise à réduire la vitesse sur les lacs soit à 10 km/h à 30 mètres ou moins des rives, à 10 km/h à 60 mètres des rives, de la plage Gratton au débarcadère du lac Ste-Marie, maintenir la vitesse à 70 hm/m ailleurs et interdire le surf sur sillage sur les lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie ainsi que la Petite rivière.

L'implantation de cette restriction permettrait notamment de protéger les berges et la qualité de l'eau, mieux gérer les usages des lacs et ce dans l'intérêt de tous.

Si vous souhaitez manifester votre appui, nous vous invitons à rédiger une lettre d'appui. Nous vous fournissons un modèle afin de faciliter le processus. N'hésitez pas à l'adapter en fonction de votre mission et de vos priorités.

Nous vous remercions d'avance pour votre précieuse collaboration et restons à votre disposition pour toute question ou discussion sur le sujet. Pour plus de détails sur le déroulement du processus, n'hésitez pas à consulter notre site internet. (<https://stadolphedhoward.qc.ca/113/rrvub-2024---reglement-sur-les-restrictions-visant-l-utilisation-des-batiments>)

Dans l'attente de votre retour, veuillez agréer nos salutations distinguées.



**Michelle Bouchard**

Responsable du greffe, DGAS

Téléphone 819-327-2044 poste 244

Courriel [mbouchard@stah.ca](mailto:mbouchard@stah.ca)

1881 chemin du Village, Saint-Adolphe-d'Howard (QC) J0T 2B0





A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 324, St-Adolphe d'Howard, QC  
JOT 2B0

## APEL ST-JOSEPH

St-Adolphe d'Howard le 17 septembre 2024

Madame Michelle Bouchard,  
Responsable des affaires du greffe et responsable du dossier RRSUV  
St-Adolphe d'Howard;

Madame,

Suite à la consultation publique sur le dossier l'été passé, la municipalité avait mis sur son site internet l'intention de demander à Transport Canada (TC), d'interdire le surf sur le lac Ste-Marie et par conséquent d'autoriser pour l'ensemble des adeptes de cette activité des lacs Ste-Marie et St-Joseph de la pratiquer sur le lac St-Joseph.

Après avoir pris connaissance de cette intention de la municipalité auprès de TC notre association, ainsi que beaucoup de riverains du lac St-Joseph se sont objectés formellement. Une deuxième version pour TC a ainsi été émise par la municipalité précisant que la demande serait maintenant de demander pour les 2 lacs l'interdiction de l'activité de surf.

La municipalité indiquait également vouloir créer un corridor de « protection » pour les plaisanciers d'activités non motorisées à partir de la descente de bateaux, en passant devant le parc Bélisle pour arriver à la petite rivière et pour se terminer à la descente de bateaux du lac Ste-Marie. Ce corridor a été identifié à 10 km/h sur toute sa longueur. Nous voyons une problématique importante à cette vitesse de 10 km/h à certains endroits.

Dans le mémoire déposée par l'association au début du processus de consultation, nous demandions une limitation de la vitesse dans la petite rivière et les 2 baies d'entrées à 5 km/h. Dans les dépliants nautiques depuis plus de 10 ans, les 2 baies bornant la petite rivière et la petite rivière elle-même ont toujours été identifiées, en code d'éthique, comme zone « pas de vagues » et devant ainsi utiliser la vitesse d'embrayage de l'embarcation motorisée soit la vitesse de 5 km/h.

Ce code d'éthique avait été inscrit sur les dépliants nautiques pour réduire l'érosion des berges de la petite rivière et pour la sécurité de tous les utilisateurs non motorisés qui utilisent les 2 baies et la petite rivière. Actuellement une embarcation motorisée roulant à 10 km/h crée des vagues accentuant l'érosion des berges de la petite rivière et obligeant certains riverains à l'encrochement de leur rive pour réduire l'érosion.

Encore plus important humainement, le fait du peu de largeur de la petite rivière amène une cohabitation entre embarcations motorisées et non motorisées difficile et parfois dangereuse créant des risques de collisions. En termes de sécurité nautique, une réduction



A.P.E.L. St-Joseph  
C.P. 324, St-Adolphe d'Howard, QC  
JOT 2B0

## APEL ST-JOSEPH

à 5 km/h est nécessaire pour éviter ou du moins réduire les risques de collisions entre ces 2 types d'embarcations.

Les 2 baies d'entrée devraient être également à 5 km/h comme le code d'éthique le demandait. Si en sortant de la rivière, peu importe le côté, le plaisancier motorisé peut augmenter à 10 km/h, cela va créer une vague qui va rendre les plaisanciers non motorisés craintifs et occasionner des risques de renversements de leur embarcations. Les 2 baies ne doivent pas être des zones d'accélération.

D'ailleurs Transport Canada (TC) vient d'accorder pour l'été 2024 sur la rivière St-Maurice à Trois Rivières des zones de restriction de 5 km/h justement pour la sécurité des plaisanciers non motorisés. Je vous joins le lien de cette restriction :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2080343/vitesse-saint-maurice-ralentissement-limite>

Il serait désolant que depuis plus de 10 ans, on demandait aux plaisanciers motorisés de respecter, en code d'éthique, la vitesse d'embrayage et que la municipalité ne demande pas à TC de limiter la vitesse à 5 km/h surtout que les 3 associations du lac ont toujours été en accord avec l'utilisation de la vitesse d'embrayage dans ce secteur.

Si des éléments de la lettre ne sont pas clairs pour vous, il me fera plaisir dans discuter.

Serge Roberge

Président

APEL St-Joseph

<http://www.apel-stjoseph.com/>