

Le 14 juin 2021

Madame Isabelle Nault, Biol. M. Sc. eau
Directrice par intérim
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
675, boul. René-Lévesque Est, 6e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François (3211-02-310) Ville de Salaberry-de-Valleyfield
- Réponses aux questions du MELCC du 21 Janvier 2021 et aux préoccupations soulevées dans le Rapport d'enquête et de consultation ciblée du BAPE**

Madame,

Les berges des propriétés municipales de la Baie St-François au cœur de notre ville sont endommagées et instables ce qui suscite un enjeu de sécurité; de plus, elles sont très peu végétalisées. Par ailleurs, les sites affectés font partie de la " Boucle de la Baie" du " Plan de développement du centre-ville «.

Alors, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield a pris les moyens nécessaires et a investi jusqu'ici des montants importants pour corriger la situation en mandatant les professionnels nécessaires pour réaliser les consultations, la planification, les études environnementales et la conception des aménagements qui maximiseront les bénéfices environnementaux et l'accès aux plans d'eau pour les citoyens tout en en considérant les usages plutôt intensifs des lieux (centre-ville, régates, événements régionaux, marina, etc.).

Or, depuis le dépôt de l'avis de projet en avril 2017, plusieurs étapes ont été franchies (voir tableau suivant) et les échanges entre nos consultants et les analystes du ministère ont permis d'améliorer le projet.

MELCC	BAPE
- Avis de projet : avril 2017	- Période d'information publique 12 mai 2020 au 26 juin 2020.
- Directive : 8 mai 2017	- Séance publique d'information : 21 mai 2020
- Étude d'impact - dépôt : 20 décembre 2017	- Séance de la consultation ciblée: 16 décembre 2020
- Questions du MELCC	- Rapport d'enquête et de consultation ciblée : mars 2021
- 6 juin 2018	
- 2 octobre 2018	
- 16 août 2019	
- 21 janvier 2021	
- Jugée recevable: 29 avril 2020	

Par la présente nous souhaitons compléter toutes les informations liées au projet par nos réponses aux dernières questions de votre ministère (janvier 2021) et prendre en compte les préoccupations soulevées par le Rapport d'enquête et de consultation ciblée du BAPE. De plus, nous ferons le point sur nos consultations avec la communauté autochtone et apporterons des précisions sur le cas particulier du parc Marcil.

... / 2

- 2 -

Les questions du ministère et les préoccupations du BAPE seront abordées dans la présente lettre de façon générale alors que les détails sont présentés en annexe.

1) Questions demandées dans le cadre de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François - 21 janvier 2021- Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DÉEPHI) - Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC)

a) Caractérisation des sols, sédiments et eau

Des contrats importants de caractérisations environnementales et géotechniques accordés par la ville ont fourni les données nécessaires et notre consultant considère que celles-ci sont suffisantes pour permettre la préparation des plans et devis définitifs.

b) Habitat du poisson - Pertes et projet de compensation

Le projet de compensation a été déposé à votre ministère en décembre 2020. Toutes les informations relatives aux pertes d'habitat et au projet de compensation y sont incluses.

c) Rampe de mise à l'eau

La rampe de mise à l'eau double projetée au parc Marciel vise à remplacer la rampe existante de ce parc qui est endommagée et celle de la marina qui cause un enjeu de sécurité puisque située au confluent de réseaux routier, cycliste et piétonnier et dont le stationnement est insuffisant et mal aménagé.

L'achalandage constaté aux rampes existantes durant la belle saison démontre la pertinence de l'aménagement projeté.

Avec la collaboration de la marina, nous travaillons à parfaire la conception de la nouvelle rampe ce qui mènera à en réduire certaines dimensions.

2) Rapport d'enquête et de consultation ciblée (363) - Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Même si, tel que mentionné dans le rapport du BAPE " Les aménagements récréotouristiques ne font pas partie des projets assujettis à la procédure d'examen et d'évaluation en vertu de l'article 31.1 de la LQE", la ville désire faire valoir la pertinence du projet tout en convenant que l'optimisation des dimensions de la rampe de mise à l'eau doit être réalisée.

La ville de Salaberry-de-Valleyfield, première ville d'importance du Québec de la voie maritime en venant des Grands Lacs, mise sur cette géographie privilégiée en bordure du lac St-François pour supporter l'activité économique de son centre-ville. D'ailleurs, l'appellation "Ville-Phare" issue de la planification stratégique 2021-2026 et énoncée dans toutes les activités promotionnelles de la ville (voir <https://www.ville.valleyfield.qc.ca>) affirme son statut de capitale nautique. (Voir extraits de communications promotionnelles- Annexe 5)



Cet attrait particulier et l'engouement pour la navigation de plaisance exige que la ville assure la sécurité et la pérennité de ses infrastructures, l'accessibilité au plan d'eau, l'harmonie des usages et la protection de son environnement tout en supportant l'activité économique. Nous considérons que notre projet permet d'associer ces responsabilités.

La popularité plaisancière évidente du lac St-François est engendrée par les innombrables propriétés riveraines possédant des bateaux, par les multiples marinas et rampes de mise à l'eau présentes et par la facilité d'accès via la voie maritime. Donc, l'achalandage amené par les rampes de mise à l'eau de notre ville est négligeable par rapport aux diverses possibilités d'accès au lac St-François.

a) Rampe de mise à l'eau

La rampe de mise à l'eau projetée au parc Marcil vise à remplacer les rampes existantes qui ne seront plus utilisées tout en maintenant les mêmes fonctionnalités, à répondre à l'achalandage actuel et à assurer la sécurité de tous. Nous n'anticipons pas d'accroissement d'achalandage particulier et significatif dû à notre projet, puisque les espaces de stationnement de remorques sont limités (voir aménagement modifié du parc Marcil - annexe 4) et qu'une meilleure gestion du site sera implantée. Il est important de noter que le stationnement présenté à l'annexe 4 est réduit par rapport aux plans déposés dans l'étude d'impact. En effet, la ville a mené un exercice de réflexion récent afin de parfaire le concept d'aménagement de l'entièreté du parc Marcil. Au final, la dimension du stationnement a été réduite ce qui limite directement l'achalandage possible à la rampe de mise à l'eau.

D'autre part, il n'a pas du tout été dans notre intention de concevoir la rampe projetée pour accueillir des bateaux de plus grande dimension que les bateaux actuellement à la marina. D'ailleurs, le réseau routier du centre-ville n'a pas la capacité pour le transport de grandes embarcations.

b) Quai " fédéral"

Notre projet propose de rénover le quai existant et de le prolonger vers l'ouest puisque la profondeur d'eau est propice à l'établissement d'un quai. Aussi, la Ville croit qu'il est pertinent de profiter de la coûteuse mobilisation de l'équipement spécialisé pour la rénovation du quai existant pour bonifier l'espace disponible sur ce quai.

La conjugaison du réaménagement de l'entrée Nicholson prévu au projet, et du nouveau quai créera une place publique centrale d'importance mettant en valeur à la fois la baie St-François et le lien avec le centre-ville.

Le nouveau quai permettra aussi de poursuivre l'entente avec l'entreprise "Flotel" qui utilise déjà une partie du quai existant et d'offrir de l'espace pour l'accueil éventuel de navette (comme par le passé) de petit bateau croisière ou d'événement spécial, tout en permettant aux citoyens d'avoir un accès direct au plan d'eau. Il est à noter que cet espace est utilisé intensément par les Régates pour la mise à l'eau des régates.

c) Achalandage de la baie St-François

Le lac St-François de par son accessibilité par la voie maritime, sa position au sud du Québec et la stabilité de son niveau d'eau en fait un lieu de prédilection pour les plaisanciers tant de l'Ontario, des États-Unis que du Québec. Puisque Salaberry-de-Valleyfield offre de nombreux services sur ce réseau nautique, il va de soi que celle-ci se présente comme capitale nautique du Québec.

D'autre part, en plus de l'accès par la voie maritime, pratiquement toutes les nombreuses propriétés riveraines du lac possèdent une embarcation et les accès sont multiples. (Voir annexe 2)

L'influence des aménagements projetés est infime par rapport aux sources existantes d'achalandage et à l'augmentation de la popularité du nautisme; ceci est démontré plus en détail à l'annexe 2.

d) Mesures d'atténuation

Le projet comprend de nombreux bénéfices environnementaux puisque tous les sites d'intervention et toutes les berges seront végétalisées, la " langue de terre" de la marina, sera intégrée à la promenade riveraine, des accès à l'eau seront créés et des herbiers seront ajoutés.

Cependant, la popularité indéniable de la baie St-François fait en sorte que la cohabitation des divers types de plaisance et d'usage du plan d'eau et les effets sur les propriétés riveraines s'avèrent parfois problématiques. Dans la limite de ses compétences, la ville de Salaberry-de-Valleyfield entend intervenir pour atténuer ces effets.

Déjà, le Conseil municipal a adopté une résolution demandant à Transport Canada de réduire la vitesse permise dans la baie (voir annexe 3).

La ville s'engage aussi à élaborer et mettre en place une campagne de sensibilisation pour tous les usagers à propos de :

- Civisme et cohabitation des usages
- Impacts environnementaux
- Protection des herbiers
- Espèces envahissantes

Nous envisageons nous associer avec Le ZIP du Haut St-Laurent pour nous supporter dans cette campagne

Aussi, la ville et ses partenaires examinent la possibilité de mettre en place une école de voile qui pourrait comprendre un camp de jour pour les jeunes et de faire la promotion des activités nautiques non motorisées.

Le stationnement du parc Marcil a été réduit par rapport au projet original diminuant ainsi la capacité d'accueil des combinés véhicule-remorque-bateau à la rampe de mise à l'eau. (Voir plan à l'annexe 4)

D'autre part, la ville s'est aussi déjà engagée à maintenir et entretenir les diverses plantations projetées. D'ailleurs, cette année, la ville a implanté une équipe interne spécifique affectée à l'entretien ciblé des nombreux végétaux riverains de son territoire. La Ville a ainsi les moyens de maintenir ces actifs importants pour la qualité de nos plans d'eau.

e) Effets des vagues de batillage

Dans ses réponses au ministère, notre consultant a confirmé que les vagues de batillage ont un effet moindre que l'effet des vagues causées par le vent qui peut être assez fort sur la baie et que les aménagements des berges proposés assurent leur protection et leur pérennité.

f) Projet de compensation pour perte d'habitat du poisson

Le projet de compensation a été déposé à votre ministère en décembre 2020 et nous souhaitons qu'il soit adéquat et attendons vos commentaires.

3) Consultation autochtone

Malheureusement, un malentendu involontaire a retardé notre consultation avec la communauté Mohawks de Kahnawake alors que nous avons rencontré sur place les gens de Awkwesasne tôt dans le projet. Cependant, depuis, nous avons eu des échanges constructifs où ils ont signifié leurs préoccupations auxquelles nous apportons des solutions qui, nous en sommes persuadés, leur conviendront. Les préoccupations soulevées jusqu'ici sont :

- Présence autochtone ancestrale à indiquer dans les documents pertinents
- Si des artefacts sont trouvés, les en aviser
- Nous avons convenu de collaborer dans l'implantation d'un site d'interprétation de la présence humaine dans le secteur dont un volet, bien entendu, lié aux autochtones.
- Dimensions de la rampe et augmentation de l'achalandage
- Plan de compensation pour perte d'habitat

4) Parc Marcil

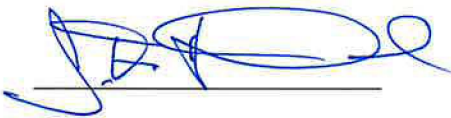
Même si, excluant les travaux en berge, les aménagements projetés dans ce parc ne sont pas sujets à une étude d'impact, la ville a cru essentiel de les inclure au projet afin que la population et les autorités gouvernementales aient la vision globale nécessaire.

Depuis le dépôt de l'étude d'impact, les besoins ont changé et les perspectives d'aménagement ont évolué. Dès lors, un nouveau plan d'aménagement a été préparé comprenant, entre autres, la réduction de l'espace de stationnement. (Voir annexe 4). Un règlement d'emprunt a déjà été adopté pour couvrir le coût des travaux de la portion ouest et la ville compte déposer une demande d'autorisation en vertu de l'art. 65 de LQE sous peu.

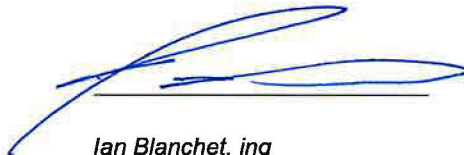
Conclusion

Enfin, puisque notre projet a été élaboré dans une optique de développement durable en équilibrant les enjeux environnementaux, sociétaux et économiques, nous espérons qu'avec la collaboration active des divers analystes des ministères impliqués, notre projet sera autorisé et ainsi permettre qu'enfin nos citoyens puissent profiter d'une promenade riveraine sécuritaire végétalisée et bien intégrée dans son environnement.

Nous vous remercions pour votre précieuse collaboration et vous vous transmettons nos salutations cordiales



Jacques F Duval, ing
Chargé du projet
Ville de Salaberry-de-Valleyfield



Ian Blanchet, ing
Directeur général adjoint
Ville de Salaberry-de-Valleyfield

cc. : - M. Gérard Denis, Chargé de projets

Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DÉEPHI) - Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC)

- M. Pierre Beauchamp, Chargé de projet
Consortium WSP-EXP

Annexe 1

Réponses

aux

**Questions demandées dans le cadre de l'analyse de
l'acceptabilité environnementale du projet de
stabilisation des berges de la baie Saint-François**

21 janvier 2021

A) Caractérisations

Caractérisation des sols contaminés QC-AE-1 (actualiser les études de caractérisation)
Caractérisation des sédiments QC-AE-2 (caractérisation et la gestion des sédiments)

Réponse :

Dès la planification de l'aménagement de la "boucle de la Baie" dont fait partie le projet déposé, consciente que les sédiments de la baie St-François et les sites affectés par le projet pouvaient présenter un certain niveau de contamination, la ville de Salaberry-de-Valleyfield a mandaté un laboratoire pour examiner cet aspect.

Bien entendu, pour compléter les données nécessaires à la conception des aménagements et la préparation de l'étude d'impact, un autre mandat élaboré de laboratoire a été préparé et suivi par notre consultant (Consortium WSP-EXP) pour analyser les sédiments, les sols et l'eau souterraine.

Le tableau joint à l'annexe1-1 préparé par notre consultant résume, pour chaque site, les travaux à réaliser et les besoins de caractérisation additionnelle qui se bornent à des études géotechniques.

La ville a investi jusqu'ici près de \$700 000 pour ces caractérisations et notre consultant a une connaissance suffisante de l'état des lieux pour lui permettre de réaliser la conception des plans et devis définitifs, incluant les exigences à inclure aux contrats de construction, pour la gestion des sols, qui seront déposés au ministère dans le cadre des demandes d'autorisation(art.22).

Nous sommes assurés que le ministère fera preuve de diligence dans les précisions demandées au point de vue des caractérisations pour permettre de confirmer l'acceptabilité environnementale de notre projet.

B) Habitat du poisson

Bilan des pertes d'habitat du poisson
QC-AE-3 (superficies maximales touchées dans l'habitat du poisson)
Pertes permanentes d'habitat du poisson
QC-AE-4 (programme de compensation préliminaire, suivi)
Détérioration de l'habitat du poisson
QC-AE-5 (plan de restauration, suivi sur la reprise des herbiers)
Perturbation de l'habitat du poisson
QC-AE-6 (Reprise des herbiers aquatiques)
Empiètements des travaux en rives
QC-AE-7 (ventiler les différents empiètements)

Réponse :

Le document de proposition de projet de compensation a été déposé au Ministère 23 décembre 2020 et comprend les réponses aux questions AE-3 à AE-6. et à une partie de la AE-7.

En supplément à la question AE-7: un empiètement dans la rive est uniquement prévu pour la rampe de mise à l'eau, soit pour une superficie de 86 m². Cependant, nous examinons la possibilité de réduire les dimensions de la rampe (voir explications à QC-AE-8). Cette zone est actuellement composée de rives anthropisées, soit d'un terrain entretenu sur une base régulière.

C) Rampe de mise à l'eau

QC-AE-8

Justification

La rampe double du parc Marcil vise à remplacer deux rampes existantes inadéquates, soit la rampe de la marina qui est fonctionnelle mais qui présente un enjeu majeur de sécurité puisque située en plein cœur des réseaux de circulation piétonnier, cyclable et routier dans un secteur achalandé et la rampe existante du parc Marcil qui est fortement endommagée.

En plus de l'inefficacité de ces rampes proprement dites le stationnement des combinés véhicule-remorque-bateau se fait de façon anarchique puisque les espaces pour les accueillir sont insuffisants. et non aménagés.

La rampe existante de la marina sera conservée pour utilisation en cas d'urgence seulement alors que la rampe du parc Marcil sera conservée pour les petites embarcations (canots, kayaks, planches à voile, "paddle-board") et une éventuelle école de voile.

Lors d'une belle journée de juillet 2020, 90 combinés véhicule-remorque-bateau ont été recensés simultanément à la marina et au parc Marcil; ceux-ci étaient stationnés de façon désordonnée sur le territoire. Cet état de fait met en évidence le décalage entre les besoins et les aménagements et la nécessité que la ville assume sa responsabilité de bien aménager son territoire de façon à assurer la sécurité de tous les usagers et l'harmonie des usages.

Une telle utilisation des rampes se concentre, bien entendu, en début et fin de journée créant un achalandage important à ces moments.

D'autre part, afin de libérer la langue de terre de la marina actuellement accaparée par l'entreposage des bateaux en hiver et les installations afférentes, empêchant tout aménagement végétal, l'entreposage des bateaux sera relocalisé dans le stationnement du parc Marcil. Ainsi, la langue de terre deviendra partie intégrante du réseau de promenade riveraine et sera végétalisée. Dès lors, la mise à l'eau et la sortie des bateaux de la marina seront réalisées de façon intensive au printemps et à l'automne et profiteront de l'efficacité de la rampe double.

On peut donc constater que tant pour les besoins des plaisanciers qui ne sont pas membres de la marina, pour la sécurité des citoyens, pour le parachèvement de la promenade riveraine (langue de terre) et pour les opérations de la marina, la rampe double et son stationnement sont tout à fait justifiés.

Dimensions

Nous avons récemment consulté les autorités de la marina (nouvelles personnes par rapport aux consultations préliminaires antérieures), certains opérateurs de marina ainsi que le fabricant de " Conolift" afin de parfaire la conception de la nouvelle rampe double.

Ces consultations révèlent que l'on pourra réduire la largeur de la plus grande rampe d'environ un mètre et celle de la petite rampe de 0,5m à 1 m. Aussi les trottoirs et quais d'embarquement pourront être réduits.

Les plans définitifs prendront en considération ces réductions.

Depuis l'origine du projet, la conception de la rampe vise à combler les besoins actuels de la marina et des autres usagers et non pas à augmenter sa capacité à accueillir des bateaux de plus grande dimension.

Le tableau suivant résume les dimensions des bateaux membres de la marina.

Marina de Valleyfield

Longueurs des bateaux

2021

Longueur	18 à 25 pi.		25 à 35 pi.		35 à 45 pi.		45 à 55 pi.		Total	
Largeur max (pi.) :	8,5		12,42		14,33		15,5			
Type	qté	%	qté	%	qté	%	qté	%	qté	%
Croiseur	26	16%	82	50%	48	29%	8	5%	164	43%
Voilier	13	7%	149	77%	32	16%		0%	194	51%
Ponton	16	80%	4	20%		0%		0%	20	5%
Bateau de pêche	3	100%		0%		0%		0%	3	1%
Total	58	15%	235	62%	80	21%	8	2%	381	

Comme déjà mentionné, les dimensions seront réduites par rapport aux plans déposés.

Visite des sites

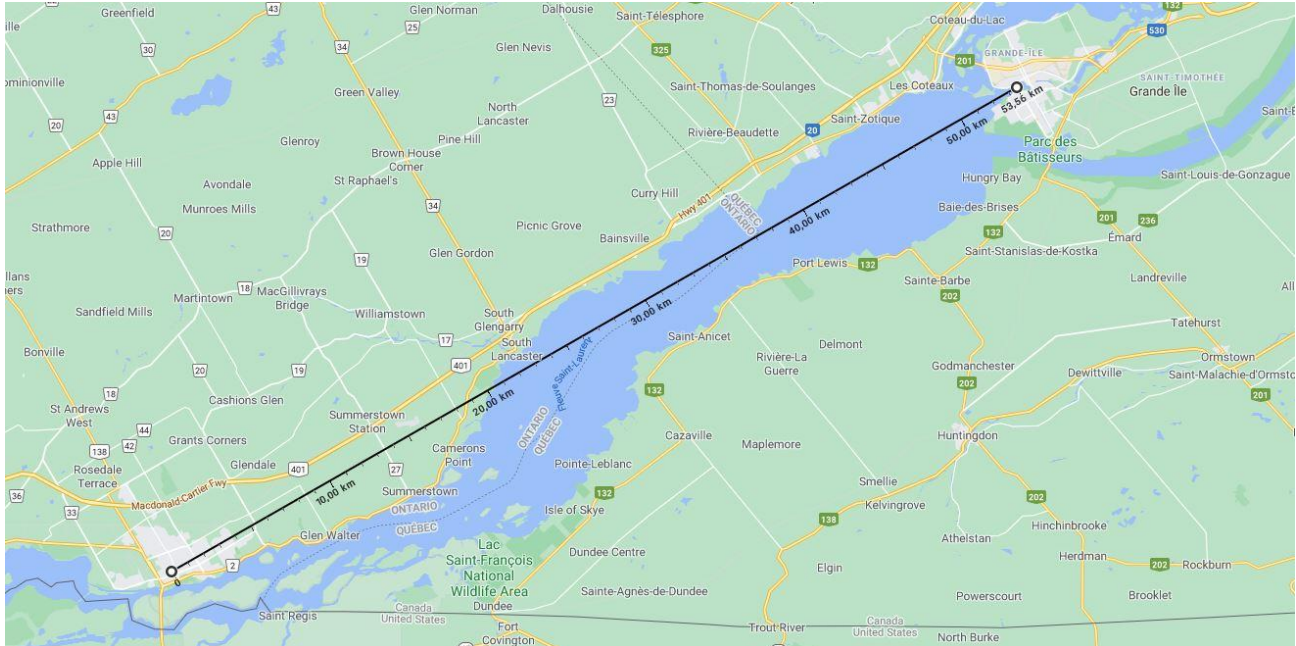
Il serait bénéfique que, nous rencontrions, sur place tous les agents des ministères concernés afin de bien démontrer la pertinence de nos interventions, favoriser les échanges constructifs et accélérer l'émission tant de l'acceptabilité environnementale que des autorisations ultérieures des plans et devis définitifs

Annexe 2

Achalandage de la Baie Saint-François

Achalandage de la baie St-François

La baie St-François fait partie du lac du même nom sur la voie maritime de St-Laurent ce qui fait en sorte qu'il est accessible à partir du fleuve ou des Grands Lacs. Son niveau d'eau est stable puisque contrôlé par les barrages d'Hydro Québec ajoutant à son attrait puisqu'il n'est pas affecté par les périodes de sécheresse. .



En plus de l'achalandage ainsi créé, la majorité des propriétés riveraines possèdent au moins une embarcation et même certaines villes ont créé des canaux pour augmenter les accès. (St-Zotique, Rivière Beaudette) Un survol des photos aériennes du lac met en évidence les innombrables quais présents en bordure du lac. Des extraits de ces photos aux environs de Salaberry-de-Valleyfield montrées à l'annexe 2-1 sont révélatrices.

En plus de nombreuses marinas et rampes de mise à l'eau donnent déjà accès au lac.(voir annexe 2-2)

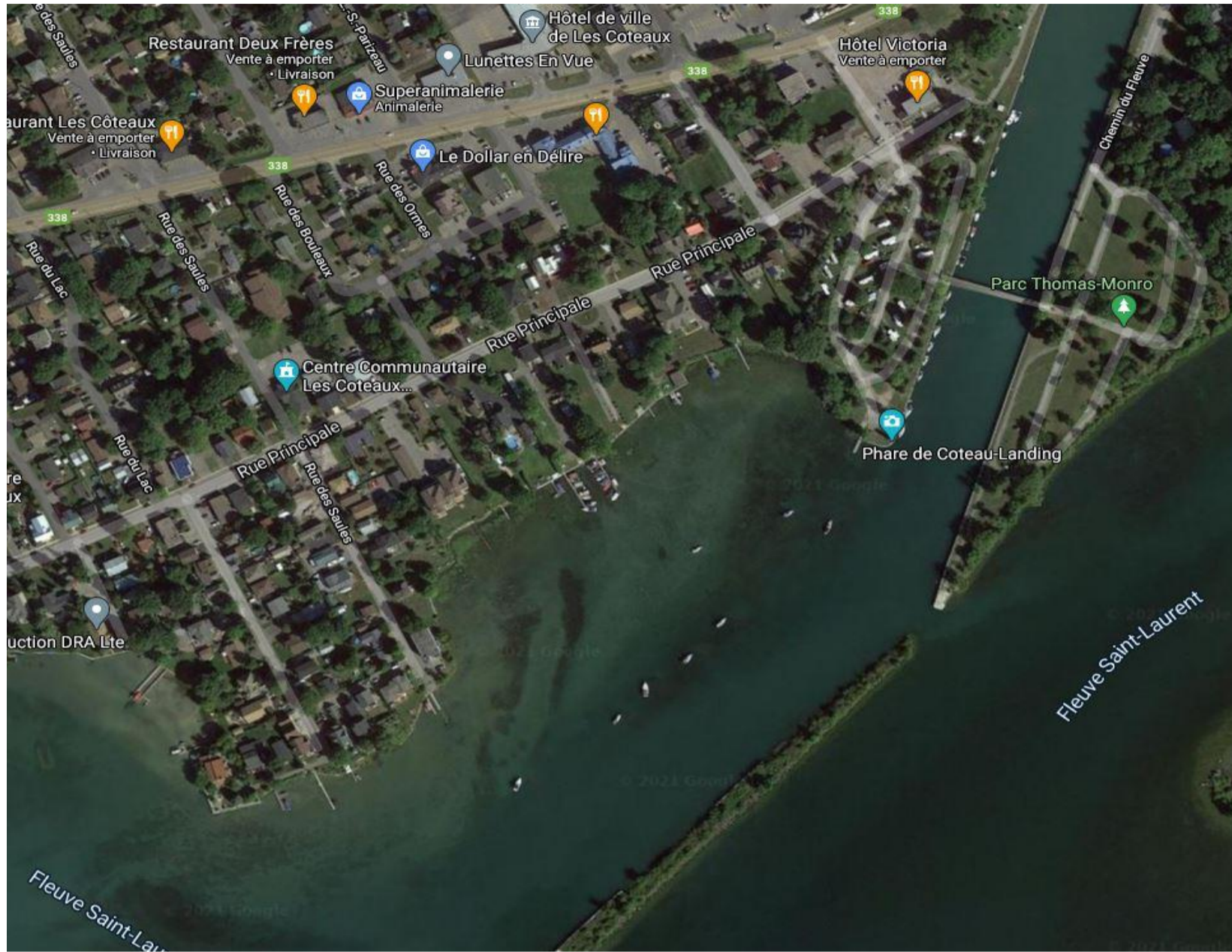
Puisque déjà les rampes de mise à l'eau existantes de la marina et du parc Marcil sont populaires (Lors d'une belle journée de juillet 2020, 90 combinés véhicule-remorque-bateau ont été recensés simultanément à la marina et au parc Marcil), puisque le stationnement des remorques sera limité et qu'une meilleure gestion sera implantée, nous considérons que la nouvelle rampe qui remplacera les existantes ne créera pas d'augmentation de l'achalandage du lac St-François étant donné le peu d'influence qu'elle aura par rapport aux autres multiples possibilités d'y accéder.

Annexe 2-1
Quais
lac St-François
aux environs
de
Salaberry-de-Valleyfield

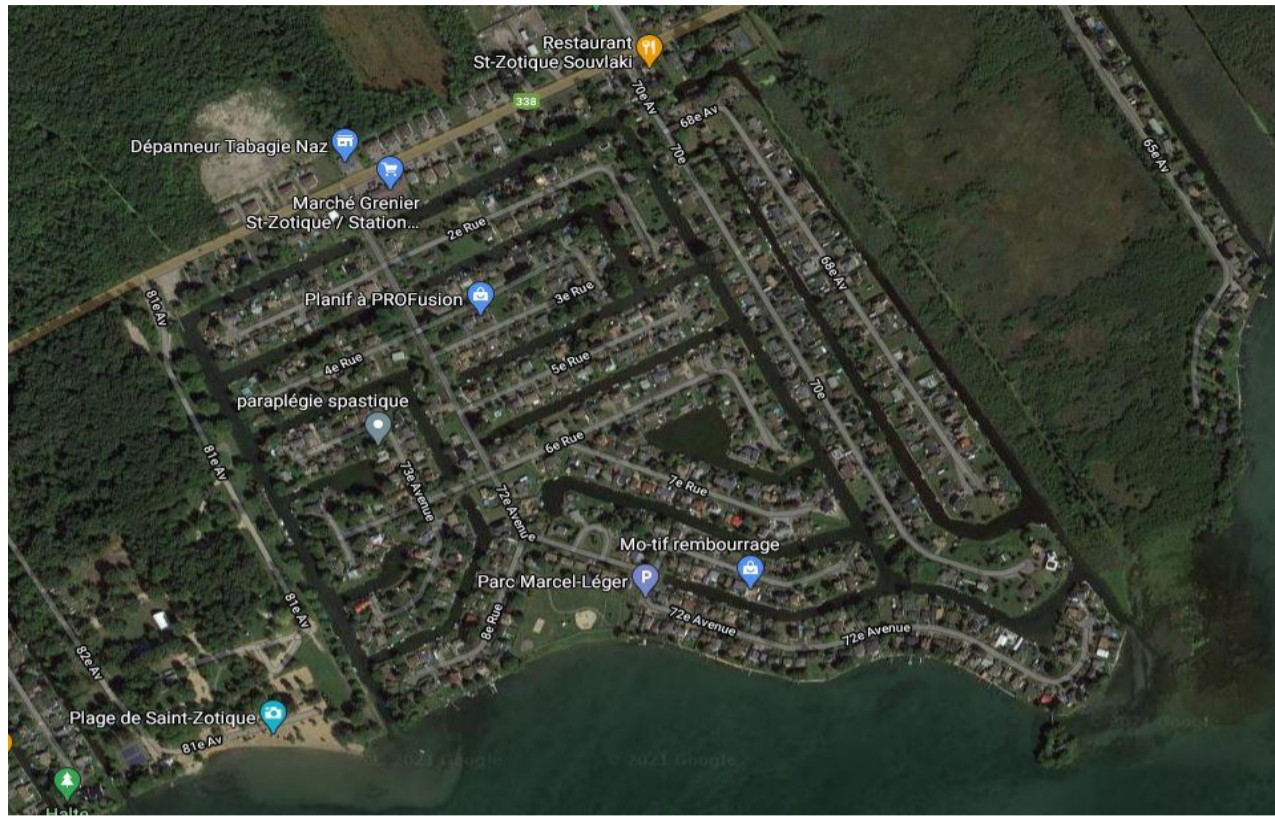


Quais

Salaberry-de-Valleyfield



**Quais
les Coteaux**



Quais - canaux

St-Zotique



Quais - canaux

Rivière Beaudette



Quais St-Anicet



Quais Ste-Barbe

Annexe 2-2

Marinas et rampes de mise à l'eau

Lac Saint-François

Marinas lac St-François

Province de Québec					
Ref : http://www.marinaquebec.qc.ca/secteurs/lac-st-francoisfleuve-st-laurent/					
Marina	Localité	Quais			Mouillage
		Saisonnier	visiteurs	total	
Club nautique Île Raymond	Sainte-Barbe,	30	0	30	40
Marina de la Pointe	Saint-Anicet,	40	10	50	40
Marina Port Lewis	Saint-Anicet,	20	5	25	0
Marina Saint-Anicet inc.	Saint-Anicet,	60	10	70	50
Manoir du lac St-François	Saint-Anicet,			58	
Camping à la Clairefontaine	Baie des brises			45	
Marina Coteau du lac	Coteau du lac			30	
Marina de l'anse	les Coteaux			15	
Camping Coteau-Landing	les Coteaux			30	
Marina Grande Seigneurie	St-Zotique	45	6	51	56
Marina Plage de St-Zotique	St-Zotique	40		40	
				444	186
Marina Valleyfield		400	50	450	Info non disponible

Province de l'Ontario					
Ref : Google maps					
Marina	Localité	Quais			Mouillage
		Saisonnier	visiteurs	total	
Marina Creg Quay	Bainville, On	135	25	160	
MAC'S MARINA	Lancaster, Ontario,				200
MARINA 200	Cornwall, Ontario,	148	12	160	
ROGER'S MARINA	Summerstown, Ontario,	119	1	120	
Whimpy's Marina	Cornwall, ON				30
Raisin River Marina	South Lancaster, ON				18
Roger's Marina	Summerstown, Ontario				100
Gray's Creek & Marina Complex	Cornwall, Ontario				110
T & I Campground Resort	South Lancaster, ON				70
Charlottenburgh Park	Summerstown, Ontario				25
Cameron's Point Family Campground	Summerstown, Ontario				56
King's Marina	St-Régis				25
					1074

Ref. : <https://www.communitywalk.com/> et Google maps

Rampes de mise à l'eau à moins de 25 km

Marina Port Lewis

Marina Coteau du lac

Camping municipal des coteaux

Marina de l'anse

Marina Grande Seigneurie

27e Avenue, St-Zotique

39e avenue St-Zotique

F1 Marine sports, st-Zotique

ave de la Fabrique St-Anicet

Chemin Trépanier St-Anicet

Creg quay, Bainsville Ontario

Rampe pont St-Louis (MRC)

Rampe pont Larocque

Annexe 3
résolution du Conseil municipal
vitesse

**EXTRAIT DU LIVRE DES DÉLIBÉRATIONS DE LA SÉANCE ORDINAIRE DU
CONSEIL DE LA VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD TENUE PAR
VIDÉOCONFÉRENCE, LE MARDI 20 AVRIL 2021, À 19 HEURES**

Sont présents à cette séance les membres du conseil Lyne Lefebvre, Jason Grenier, Jean-Marc Rochon, France Chenail, Guillaume Massicotte, Jacques Smith, Patrick Rancourt et Normand Amesse, sous la présidence de M. le maire Miguel Lemieux, formant la totalité des membres du conseil.

2021-04-189

**DEMANDE À TRANSPORTS CANADA DE MODIFIER LA VITESSE MAXIMALE
DE CIRCULATION NAUTIQUE DANS LE PÉRIMÈTRE DE LA BAIE SAINT-
FRANÇOIS DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD**

CONSIDÉRANT le fort achalandage nautique dans la baie Saint-François de Salaberry-de-Valleyfield;

ATTENDU QU'une modification de vitesse de 15 à 10 km à l'heure est une mesure qui aidera à la sécurité nautique ainsi qu'à la protection des berges;

VU la recommandation du directeur du Service récréatif et communautaire d'autoriser ladite demande;

Il est proposé par M^{me} la conseillère France Chenail,
appuyé par M. le conseiller Patrick Rancourt,
et résolu à l'unanimité

DE demander à Transports Canada de modifier la limite de vitesse de navigation des embarcations nautiques dans le périmètre de la baie Saint-François de Salaberry-de-Valleyfield de 15 à 10 km à l'heure.

ADOPTÉ



Copie certifiée conforme le 23 avril 2021

Micheline Lussier, greffière
adjointe

Annexe 4
Plan du
parc Marciel
modifié



Rue Lynch

Rue Victor-Leger

Rue Victoria

Rue Ellice

Annexe 5

Extraits

de

communications promotionnelles

de la ville de

Salaberry-de-Valleyfield



Menu



TOURISME

Escale à Salaberry-de-Valleyfield



Centre-ville sur le bord du lac Saint-François...

Avec sa promenade longeant le Vieux canal, sa marina et leur plus de 400 places à quai, sa baie magnifique qui s'ouvre sur le vaste lac Saint-François et ses eaux limpides, son parc central, véritable carrefour d'une myriade de spectacles d'envergure et d'événements culturels, ses rues commerciales et ses tables gourmandes, son centre-ville et ses bâtiments historiques, sa plage en milieu naturel et son réseau cyclable en rive, Salaberry-de-Valleyfield dispose de tous les atouts pour constituer une destination récréotouristique unique en son genre.



Menu

Centre-ville sur le bord du lac Saint-François...

Avec sa promenade longeant le Vieux canal, sa marina et leur plus de 400 places à quai, sa baie magnifique qui s'ouvre sur le vaste lac Saint-François et ses eaux limpides, son parc central, véritable carrefour d'une myriade de spectacles d'envergure et d'événements culturels, ses rues commerciales et ses tables gourmandes, son centre-ville et ses bâtiments historiques, sa plage en milieu naturel et son réseau cyclable en rive, Salaberry-de-Valleyfield dispose de tous les atouts pour constituer une destination récréotouristique unique en son genre.



NOS ADRESSES

NAUTISME

Une ville entourée d'eau !

Avec sa promenade longeant le Vieux canal, sa marina et leur plus de 400 places à quai, sa baie magnifique qui s'ouvre sur le vaste Lac Saint-François et ses eaux limpides, la ville de Salaberry-de-Valleyfield est l'endroit par excellence pour les activités et sports nautiques.