

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de modernisation des débarcadères
de la traverse d'Oka
sur les territoires de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka
par Traverse Oka inc.**

Dossier 3211-04-040

Le 6 juin 2007

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : Monsieur Jean Sylvain

Analystes : Madame Annie Bélanger
Monsieur François Delaître

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Gaétane Forgues, secrétaire
Madame Dany Auclair, secrétaire
Madame Sylvane Morissette
Madame Céline Blouin

SOMMAIRE

Le projet de modernisation des équipements de la traverse d'Oka vise principalement à satisfaire les exigences légales imposées par Transports Canada en matière de sécurité maritime et à accroître la fiabilité du service afin de répondre plus adéquatement à l'augmentation du trafic prévue par le ministère des Transports (MTQ).

Le projet comprend la construction de deux nouveaux quais débarcadères, un à Oka et l'autre à Hudson, ainsi que la construction d'une rampe de halage de bateau du côté d'Hudson. Les quais débarcadères, à passerelle d'embarquement variable, reposeront sur deux structures de béton. La première constituera un mur de soutènement et le point d'appui de la charnière de la passerelle sur la terre ferme. La seconde supportera le système de levage de la passerelle tout en constituant la structure d'accueil pour l'accostage du traversier. De plus, un pilier butoir complétera les équipements d'accostage en permettant de stabiliser latéralement le navire lors des opérations d'embarquement et de débarquement.

En ce qui concerne la rampe de halage, celle-ci comprendra deux parties distinctes: une première partie, submergée, de 44 m de longueur et une seconde, émergée, de 99 m de longueur. La partie immergée sera constituée de 23 dalles de béton préfabriquées déposées sur le fond du plan d'eau. La partie émergée sera constituée d'une dalle de béton unique coulée sur place. En saison hivernale, la rampe de halage servira d'aire d'entreposage pour les deux navires assurant le service de traversier.

La construction de ces structures fait partie du grand projet de modernisation de la traverse d'Oka qui comprend également le remplacement des barges tirées à l'aide de remorqueurs par des traversiers autopropulsés. Ces traversiers auront chacun une capacité de charge de 18 automobiles. Ensemble, ils auront la même capacité de transport que le système actuel, soit 160 automobiles à l'heure.

Le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka est assujéti à la procédure en vertu du paragraphe *d* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction de deux quais débarcadères et d'une rampe de mise à l'eau. La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement.

Les principaux enjeux liés au projet concernent la sécurité des usagers, des travailleurs et des plaisanciers, la pérennité du service, la qualité de l'eau, la faune et ses habitats, la gestion des sédiments excavés, le paysage et le débordement des véhicules dans les rues des municipalités touchées. La communauté Mohawk de Kanesatake est également concernée par le projet. En outre, différentes mesures environnementales seront mises en place par l'initiateur, dont notamment, le contrôle des matières en suspension durant les travaux, le traitement approprié des sédiments excavés, la compensation pour la perte d'habitat faunique reliée à l'implantation des structures, la création d'un écran végétal pour camoufler les tourelles des bateaux lors de l'hivernation, ainsi que l'ajout de mesures à celles déjà prévues par les municipalités pour éviter le débordement des véhicules dans les rues municipales.

En ce qui concerne la communauté Mohawk de Kanesatake, celle-ci a eu accès à toute la documentation relative au projet rendue disponible par le biais de l'application de la procédure

d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. De plus, dans le cadre de l'application de cette procédure, cette communauté a eu l'occasion de faire part de ses préoccupations à l'égard du projet. Ainsi, lors de l'audience publique tenue en avril 2006 par le BAPE, le Grand Chef Steven L. Bonspille et le Chef Raymond Gabriel ont présenté un mémoire au nom de la communauté Mohawk de Kanesatake. Dans celui-ci, ils présentent, notamment, leur revendication concernant les terres de la Seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, cette dernière comprenant la Municipalité d'Oka et le terrain où est projeté le projet, ainsi que leurs préoccupations relatives à tout ce qui peut altérer la nature. La Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a également rencontré le Conseil de bande à Kanesatake le 4 décembre 2006 relativement à ce projet. Tenant compte de ce qui précède, considérant de plus l'avis donné par le Secrétariat aux affaires autochtones dans lequel il y est indiqué « [qu'] *il y a peu de risques que le projet porte atteinte aux droits de la communauté autochtone de Kanesatake* », nous estimons que les obligations du gouvernement du Québec en matière de consultation des communautés autochtones ont été remplies.

Le projet est considéré acceptable en ce qui a trait aux impacts environnementaux appréhendés, aux mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact et aux engagements pris par Traverse Oka inc. Il est donc recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de Traverse Oka inc., afin que celle-ci puisse réaliser le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka sur les territoires de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des tableaux	vii
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Le projet.....	1
1.1 Traverse Hudson Oka.....	1
1.2 Raison d'être du projet.....	2
1.2.1 Tolérance à la dérogation	2
1.2.2 Délicates manœuvres d'accostage	3
1.2.3 Équipements	6
1.3 Description générale du projet et de ses composantes.....	6
1.3.1 Débarcadères	6
1.3.2 Structures d'accostage	6
1.3.3 Tapis contre l'érosion.....	7
1.3.4 Rampe de halage	7
1.3.5 Empiètement	7
1.3.6 Réalisation du projet	8
2. Analyse environnementale	11
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	11
2.1.1 Existence de la traverse	11
2.1.2 Désuétude des équipements	12
2.1.3 Normes de sécurité.....	12
2.1.4 Capacité de la traverse.....	12
2.1.5 Conclusion sur la raison d'être	13
2.2 Variantes de réalisation.....	13
2.2.1 Sécurisation des équipements existants.....	13
2.2.2 Motorisation des barges actuelles	13
2.2.3 Statu quo	14
2.2.4 Conclusion sur le choix de la variante retenue.....	14
2.3 Choix des enjeux	14

2.4	Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	14
2.4.1	Sécurité des usagers, des travailleurs et des plaisanciers et pérennité du service	14
2.4.2	Qualité de l'eau	15
2.4.3	Faune et habitats	15
2.4.4	Gestion des sédiments.....	16
2.4.5	Préoccupation de la communauté autochtone	16
2.4.6	Débordement des véhicules automobiles dans les rues d'Hudson	17
2.4.7	Débordement des véhicules automobiles dans les rues d'Oka	20
2.4.8	Paysage	21
	Conclusion.....	21
2.5	Résumé des enjeux	21
2.6	Acceptabilité environnementale	21
2.7	Recommandation.....	22
	Annexes	24

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : SUPERFICIE DES EMPIÈTEMENTS DU PROJET SUR LE MILIEU HYDRIQUE	7
TABLEAU 2 : ÉVALUATION DU TRANSPORT DES MATÉRIAUX PAR CAMIONS	10

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : MANŒUVRE D'ACCOSTAGE	4
FIGURE 2 : ÉLINGUE BABORD.....	5
FIGURE 3 : DÉBARCADÈRE MOBILE DU CÔTÉ D'OKA	5
FIGURE 4 : ILLUSTRATION DU CONTOURNEMENT DE MONTRÉAL VIA LA TRAVERSE D'OKA	11
FIGURE 5 : LOCALISATION DES RUES ENCOMBRÉES À HUDSON	19
FIGURE 6 : LOCALISATION DES RUES ENCOMBRÉES À OKA	20

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	24
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	25
ANNEXE 3 : PLANS DES STRUCTURES PROPOSÉES ET SUPERFICIES D'EMPIÈTEMENT.....	26
ANNEXE 4 : BILAN DES CONSULTATIONS AVEC LA COMMUNAUTÉ AUTOCHTONE DES MOHAWKS. DE KANESATAKE	31

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka sur les territoires de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka par Traverse Oka inc.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *d* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction de deux quais débarcadères et d'une rampe de mise à l'eau.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur du projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours du 22 novembre 2005 au 9 janvier 2006. Pendant cette période, une séance d'information et de consultation publiques a eu lieu à Hudson et à Oka les 5 et 6 décembre 2005.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique, qui a eu lieu à Hudson les 27 et 28 mars 2006 pour la première partie, le 24 avril 2006 à Hudson et le 26 avril 2006 à Oka pour la seconde partie de l'audience.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 3.

1. LE PROJET

1.1 Traverse Hudson Oka

Le service de traversier sur le lac des Deux Montagnes fait la liaison entre la ville d'Hudson et la Municipalité d'Oka. La traverse a vu le jour en 1909 lors de la mise en service d'un bateau passeur qui n'embarquait que des piétons. En 1925, le mode de transport a été remplacé par des barges remorquées par une embarcation motorisée de type « yacht » permettant d'accommoder des véhicules motorisés ou à traction animale. Ce système est toujours utilisé par Traverse Oka inc.

Au fil du temps, la traverse a subi plusieurs transformations, soit dans un but de modernisation ou d'augmentation de sa capacité de transport. Cela s'est traduit par l'augmentation du nombre de barges et de « yachts » ou par la mise en place de barges plus grosses. La dernière modification, effectuée entre 1990 et 1994, a constitué en l'allongement des quatre barges en service afin de pouvoir accueillir un plus grand nombre de véhicules.

La traverse est en service chaque année, du printemps à l'automne. Pendant l'hiver, à partir du moment où l'épaisseur de la glace le permet, un pont de glace est mis en place afin d'assurer le lien interrives.

L'équipement actuel de la traverse comprend quatre barges, chacune tirée par un petit bateau remorqueur, et quatre débarcadères en bois, qui sont replacés au moyen d'un tracteur à chaque fois que les barges les repoussent ou selon le niveau de l'eau. De plus, du côté d'Hudson, des rails de mise à l'eau et des chariots sont utilisés pour sortir les barges de l'eau lors du remisage hivernal, de l'entretien ou de réparations.

Traverse Oka inc., la compagnie privée qui opère le service de traversier, désire moderniser ses équipements en passant du système de barges remorquées par des « yachts » à de petits traversiers autopropulsés. L'utilisation de tels traversiers nécessite la construction de deux quais débarcadères et d'une rampe de halage afin de permettre l'hivernage et la réparation des bateaux. La mise en place de ces infrastructures fait en sorte que ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

1.2 Raison d'être du projet

1.2.1 Tolérance à la dérogation

La modernisation des équipements de la traverse d'Oka vise principalement à satisfaire les exigences légales en matière de sécurité maritime imposées par Transports Canada. Elle vise également à accroître la fiabilité du service pour lui permettre de répondre plus adéquatement à l'augmentation de trafic prévue par le ministère des Transports (MTQ).

Le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka a vu le jour à la suite des pressions exercées par Transports Canada sur Traverse Oka inc. afin qu'elle modifie ses équipements. En effet, les équipements de Traverse Oka inc. ne répondent plus à plusieurs exigences de la Loi sur la marine marchande et de la Loi 2001 sur la marine marchande dont l'article 404 régit les passerelles et l'éclairage pour les bateaux transportant des passagers. De plus, ils ne répondent plus aux exigences de plusieurs règlements dont, entre autres, le Règlement sur les équipements de sauvetage, le Règlement sur la délivrance des brevets et certificats et le Règlement sur l'armement en équipage des navires.

À la suite de la modification de la Loi sur la marine marchande par la Loi 2001 sur la marine marchande et de la mise en application des nouveaux règlements afférents, le maintien du service de traversier tel qu'il est opéré, aujourd'hui, entre Hudson et Oka est impossible, comme il a été exprimé par M. Pierre Plamondon de Transports Canada lors de la deuxième séance de

l'audience publique et tel qu'il est rapporté aux pages 50 et suivantes de la transcription de l'audience.¹

À l'heure actuelle, Traverse Oka inc. est en dérogation à la législation fédérale en matière de transport maritime. Cette dérogation est tolérée pour le moment parce que ce mode d'opération est en place depuis près d'un siècle et, surtout, parce que Traverse d'Oka inc. a un projet de modernisation bien réel, qui progresse de façon satisfaisante.

1.2.2 Délicates manœuvres d'accostage

En raison des équipements actuels, les manœuvres d'accostage sont très délicates et relèvent du grand art de la navigation (figure 1). À l'approche de la rive, le remorqueur doit littéralement lancer la barge sur une trajectoire diagonale. L'homme d'équipage, sur la barge, décroche alors l'élingue tribord (droite) de la barge (figure 2). Le remorqueur décrit un cercle vers bâbord (gauche), en laissant la barge libre sur sa lancée. À ce moment, le capitaine n'a aucun contrôle sur la vitesse de la barge, ni sur sa trajectoire. Avec l'élingue bâbord, le remorqueur se laisse entraîner sur le flan bâbord de la barge, où il s'amarre.

Après cette période sans contrôle sur la barge, c'est-à-dire quand le remorqueur, retenu par son élingue bâbord, est rendu sur le flan de la barge, l'accostage se fait comme si un navire rectangulaire ne possédait plus de gouvernail et que seul son moteur bâbord (gauche) fonctionnait et, de plus, seulement en marche arrière.

Le capitaine lance alors le moteur du remorqueur, à un régime que lui seul peut estimer, et freine la barge sur un seul côté pour l'entraîner dans un virage bâbord afin de s'arrêter directement sur le débarcadère de bois (figure 3). Durant cette manœuvre, le capitaine n'a qu'un contrôle très partiel de la barge et de la trajectoire du remorqueur.

Durant toute cette manœuvre délicate, sans véritable contrôle du navire, tout incident naturel (coup de vent, vague, etc.), toute petite erreur de pilotage ou défaillance d'équipement (panne de moteur, bris de l'élingue) peut résulter en un accostage à côté du débarcadère, un échouement ou pire en un accident plus grave (frapper le quai à Oka, heurter une autre barge).

Les capitaines des remorqueurs sont des virtuoses de la manœuvre, car l'angle de la trajectoire de la barge et sa vitesse au moment où elle est laissée libre, le régime du moteur en marche arrière ainsi que le moment où le moteur doit s'arrêter sont tous des paramètres qui varient en fonction du chargement de la barge et des conditions de vagues et de vent. Pendant le débarquement et l'embarquement, l'équipage décroche les deux élingues et les raccroche à l'autre extrémité de la barge, pour le départ en sens inverse.

¹ BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Audience publique sur le projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka, Première partie, Volume 2, Séance tenue le 28 mars 2006, 13 h 30, Centre communautaire Stephen F. Shaar, 394, rue Main, Hudson, 228 DT2.

FIGURE 1 : MANŒUVRE D'ACCOSTAGE



FIGURE 2 : ÉLINGUE BÂBORD



FIGURE 3 : DÉBARCADÈRE MOBILE DU CÔTÉ D'OKA



C'est principalement à cause de ces manœuvres risquées que les autorités, qui cautionnent ces opérations en accordant le permis d'opération, accueillent avec enthousiasme l'arrivée des traversiers autopropulsés. Ce type de traversier est majoritairement utilisé au Québec, au Canada et dans le monde entier.

1.2.3 Équipements

Les remorqueurs de la traverse sont vétustes et rendus, pratiquement, à la fin de leur vie utile. Ils doivent donc être remplacés. Cependant, toute modification à ces équipements les assujettit à la Loi sur la marine marchande, à la Loi 2001 sur la marine marchande et aux règlements afférents. Le système actuel de quatre barges est, pour sa part, rendu à sa capacité maximale : l'allongement des barges a déjà été effectué et l'opération à cinq embarcations est impossible.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement consiste en la construction de deux quais débarcadères, un à Oka et l'autre à Hudson et d'une rampe de halage de bateau du côté d'Hudson. La construction de ces structures fait partie du grand projet de modernisation de la traverse d'Oka qui comprend également le remplacement des barges tirées à l'aide de remorqueurs par des traversiers autopropulsés.

1.3.1 Débarcadères

Les quais débarcadères, conçus avec un système de levage de la passerelle d'embarquement, comprennent une rampe fixe et une rampe ajustable qui reposent sur deux structures de béton. La rampe fixe est déposée sur la terre et sur la première structure de béton, qui fait office de mur de soutènement. La charnière de la rampe ajustable repose sur cette première structure. L'autre extrémité de la rampe ajustable est supportée par le système de levage, qui repose sur la seconde structure de béton. La rampe du traversier sera abaissée sur la rampe ajustable du débarcadère afin de permettre l'accès des véhicules. Ce système de rampe d'accès est de type classique et n'implique aucune technologie non éprouvée.

La rampe ajustable elle-même sera constituée d'un assemblage de plaques de caillebotis en acier. Deux piliers d'appui sur un socle avec un empattement (footing) en béton consolidé à l'aide de pieux seront installés en eau. Ces piliers supportent le système de levage, constitué d'un vérin actionné par un moteur, qui permet de monter et d'abaisser la rampe d'accès.

L'ensemble de la structure d'embarquement aura une largeur de 16,7 m, une longueur de 25,8 m et une hauteur de 5 m.

1.3.2 Structures d'accostage

Tant à Hudson qu'à Oka, une structure permettant une meilleure stabilisation latérale des traversiers au moment de leur accostage sera associée à chacune des rampes d'embarquement. Le pilier d'accostage à Hudson sera ancré à l'aide d'un empattement (footing) de béton consolidé à l'aide de pieux. Le mur d'accostage à Oka sera ancré à l'aide de pieux retenant une structure métallique.

1.3.3 Tapis contre l'érosion

Des tapis contre l'érosion de 15 m sur 8 m (120 m²) seront installés juste devant la structure de béton qui supporte les appareils de levage de la passerelle et qui sert aussi de butoir pour l'accostage du navire. Ces tapis contre l'érosion sont constitués de blocs de béton réunis par des câbles d'acier qui comportent des interstices entre les blocs. Un autre tapis contre l'érosion sera installé sur le flan du quai à Oka pour protéger ce dernier d'un déchaussement de sa base.

1.3.4 Rampe de halage

La nouvelle rampe de halage, d'une largeur de 7 m, comprendra deux parties distinctes. Une première partie, submergée, de 44 m de longueur, sera constituée de 23 dalles de béton préfabriquées qui seront calées sur le fond du plan d'eau. La seconde partie, émergée, de 99 m de longueur, sera constituée d'une dalle de béton unique coulée sur place. En saison hivernale, la rampe de halage servira d'aire d'entreposage pour les deux navires assurant le service de traversier.

1.3.5 Empiètement

La réalisation de ce projet empiètera sur une superficie totale de 1 360 m² dans le lac des Deux Montagnes, soit 700 m² pour la rampe de halage et 346 m² pour les structures d'accostage à Hudson et 314 m² pour les structures d'accostage à Oka.

TABLEAU 1 : SUPERFICIE DES EMPIÈTEMENTS DU PROJET SUR LE MILIEU HYDRIQUE

Empiètement du projet	Permanent m ²	Temporaire (durant la construction) m ²	Total / structure m ²
Hudson			
Rampe d'accès à Hudson	310	890	1 200
Pilier d'accostage à Hudson	36	64	100
Rampe de halage à Hudson	700	0	700
Total Hudson :	1 046	954	2 000
Oka			
Rampe d'accès à Oka	310	790	1 100
Mur d'accostage à Oka	4	0	4
Total Oka :	314	790	1 104
Empiètement Total :	1 360	1 744	3 104

On peut voir, à l'annexe 4, les plans des installations proposées avec les superficies d'empiètement permanentes et temporaires de chacune des structures.

1.3.6 Réalisation du projet

1.3.6.1 Travaux en milieu aquatique

Les travaux d'excavation et de mise en place des piliers des rampes d'accès et des piliers d'accostage seront exécutés à sec, à l'intérieur d'espaces étanches confinés par un batardeau. Avant le début des travaux, une barrière à sédiments de type rideau flottant, constituée d'un géotextile, sera placée de façon à ceinturer la zone des travaux en eau. Elle sera lestée, au fond, avec des poids et sera maintenue en place à l'aide de bouées en surface. Cette barrière restera en place pendant toute la durée des travaux, après quoi elle sera enlevée avec précaution afin d'éviter la remise en suspension des sédiments.

1.3.6.2 Démolition des installations actuelles

Les débarcadères existants d'Hudson et d'Oka seront retirés pour faire place aux nouvelles installations d'embarquement. Du côté d'Oka, les amortisseurs de bois situés à l'est et à l'ouest du quai municipal seront également démolis. Par contre, le mur berlinois, situé le long de la jetée brise-lames à l'ouest du quai municipal, ne sera pas touché par les travaux proposés. Tous les débris de démolition seront récupérés. Ceux qui ne sont pas considérés comme des déchets dangereux seront acheminés vers un site d'enfouissement autorisé par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Le cas échéant, les matières dangereuses résiduelles seront gérées conformément au Règlement sur les matières dangereuses (L.R.Q, Q-2, r. 15.2).

1.3.6.3 Batardeaux

Pendant les travaux de construction, des batardeaux seront mis en place afin de mettre à sec des enceintes de travail autour de l'emplacement du mur de la structure de soutien de la rampe d'accès, des piliers des appareils de levage et du pilier d'accostage. Les méthodes de mise à sec utilisant des caissons en acier, des palplanches ou toute autre méthode semblable seront privilégiées afin de minimiser les superficies d'empiètement. Si toutefois des batardeaux en pierre sont utilisés, ils seront constitués de pierres nettes, exemptes de contaminants, et recouvertes d'une géomembrane du côté de l'eau afin d'assurer l'étanchéité de la structure temporaire.

1.3.6.4 Assèchement des enceintes de travail et gestion des eaux

Lors de l'assèchement des enceintes de travail, les eaux pompées seront acheminées vers un bassin de filtration aménagé sur le site de la traverse. L'eau sera décantée et filtrée, à la fois à travers des ballots de foin et à travers une membrane géotextile, jusqu'à ce qu'elle respecte la concentration de MES permise. Conformément aux *Critères de qualité de l'eau de surface au Québec* (MDDEP, 2006), pour les critères de qualité pour la protection de la vie aquatique, l'eau rejetée dans le lac ne doit pas contenir plus de 25 mg/l de matières en suspension (MES) de plus que la concentration naturelle, afin d'assurer la protection de la vie aquatique.

Pour s'assurer de la qualité de l'eau rejetée, l'entrepreneur engagera un laboratoire accrédité par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui veillera à la prise et à l'analyse des échantillons d'eau, selon un protocole établi avant la réalisation des travaux en eau, afin de pouvoir déterminer sur le site si la quantité de MES respecte le critère de rejet. Dans

ce cas, les eaux seront rejetées dans le lac des Deux Montagnes; sinon, les eaux seront décantées à nouveau jusqu'à ce qu'elles respectent le critère.

L'exutoire du bassin de filtration sera protégé avec des pierres nettes de calibre 100-200 mm sur une épaisseur de 300 mm dans les secteurs sujets à l'érosion. Une membrane géotextile sera mise en place sous l'empierrement.

1.3.6.5 Construction de la rampe de halage

La construction de la rampe de halage n'implique pas de travaux de bétonnage en milieu aquatique et ne nécessite donc aucune mise en place de batardeaux. Les travaux dans la portion immergée pourront être effectués à partir d'une barge.

1.3.6.6 Excavation et remblayage

La mise en place des rampes d'accès et des structures d'accostage nécessitera des travaux d'excavation et de remblayage (comblement des excavations et empierrement de protection) en rive et en eau, qui se limiteront toutefois au droit d'implantation des piliers et des culées des nouvelles structures. La partie immergée de la rampe de halage nécessitera également du remblayage à certains endroits pour régulariser la pente.

Les quantités de matières excavées à Oka et à Hudson sont évaluées respectivement à 1 100 m³ et 1 350 m³, alors que les matériaux de remblai représentent 1 100 m³ à chacun des sites.

1.3.6.7 Gestion des sédiments

Les sédiments pourraient être gorgés d'eau et se présenter sous forme de boue. Ce pourrait être le cas de la couche d'argile silteuse à Hudson, qui approche sa limite de liquidité (Qualilab inspection inc., 1995). Les sédiments seront déposés dans un site confiné à l'aide de digues, recouvert d'une membrane étanche. Les sédiments seront asséchés dans cette enceinte jusqu'à ce qu'ils puissent être pelletés. Selon leur niveau de contamination, les sédiments seront acheminés dans un lieu d'élimination autorisé, conformément au Règlement sur les déchets solides (L.R.Q. c. Q-2, r. 3.2), le Règlement sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles (L.R.Q. c. Q-2, r.6.02) et à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, notamment, en regard du contenu en eau, de la conductivité hydraulique et de la proportion de particules fines.

Après chaque journée de travail, les sédiments seront recouverts d'une bâche imperméable afin d'éviter qu'ils ne soient exposés aux précipitations. Les sédiments asséchés sont considérés comme des sols, tel que stipulé dans le Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (L.R.Q. c. Q-2, r. 6.01), et seront gérés comme tels, selon leur niveau de contamination. Pour ce faire, 16 échantillons seront prélevés et analysés. Les analyses porteront sur tous les métaux (15) et tous les HAP (25) inscrits dans la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.

Dans le cas où il y aurait une quantité d'eau appréciable dans le bassin, elle sera transférée dans le bassin de rétention et de traitement des eaux des enceintes de travail. Après que cette eau aura atteint le critère de 25 mg/l de matières en suspension, elle sera analysée pour les métaux lourds (arsenic, baryum, cadmium, chrome, cuivre, étain, manganèse, mercure, molybdène, nickel,

plomb, zinc), les HAP, les BPC totaux et les hydrocarbures C10-C50. Ces analyses seront comparées aux critères de qualité de l'eau de surface au Québec en utilisant les critères de qualité pour la protection de la vie aquatique. Selon leur niveau de contamination, l'eau sera rejetée à l'environnement ou rejetée à l'environnement après traitement adéquat.

1.3.6.8 Circulation de la machinerie et réduction des nuisances

La machinerie utilisée comprendra principalement des camions, des pelles mécaniques, des grues, des bouteurs et une barge. Le camionnage sera effectué pendant la durée des travaux, soit environ huit semaines, en respectant l'horaire normal des travaux, soit de 7 h à 19 h, du lundi au samedi. Le tableau 3 présente une évaluation du nombre de camions et de voyages nécessaires pour le transport des matériaux lors des travaux.

TABLEAU 2 : ÉVALUATION DU TRANSPORT DES MATÉRIAUX PAR CAMIONS

Matériaux	Hudson		Oka	
	Camions	Transports	Camions	Transports
Excavation	6	300	6	260
Remblais	4	140	4	140
Béton	3	70	3	70
Structures métalliques	5	5	5	5
Armature	2	2	2	2
Total		517		477

Les modalités de contrôle de la suppression des poussières et de réduction des nuisances inhérentes aux travaux de construction seront appliquées lors de la période de construction des nouvelles installations de la traverse.

1.3.6.9 Échéancier, horaire de travail et travaux de l'étape temporaire

Compte tenu des contraintes financières, les travaux de modernisation des infrastructures de la traverse pourraient être reportés jusqu'à l'automne 2012. La durée prévue des travaux de construction des débarcadères est d'environ huit semaines, selon un horaire quotidien de 7 h à 19 h, et ce, du lundi au samedi.

Toutefois, compte tenu des contraintes financières qui entraînent des délais considérables dans la réalisation du projet, l'initiateur veut mettre en opération deux barges modifiées autopropulsées. Quatre mois sont nécessaires pour construire les modules de motorisation des barges. Ensuite, 2 semaines seront nécessaires pour effectuer l'assemblage du premier navire avant sa mise à l'eau. Pour effectuer les modifications aux barges, il doit préparer la fondation de la rampe de hallage afin de l'utiliser pour sortir les barges de l'eau, assembler les modules sur les barges et les remettre à l'eau. De façon concomitante, une période de 3 semaines est requise pour l'aménagement de la fondation de la rampe de halage. L'assemblage du deuxième navire suivra. Les modifications à la première barge doivent être complétées avant la fin d'octobre 2007, afin d'effectuer des essais sur un prototype avant la période hivernale.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

2.1.1 Existence de la traverse

Selon le ministère des Transports, qui a effectué le dragage du chenal à l'automne 2005, la traverse est un complément au réseau routier public. L'existence de la traverse, en service depuis près d'un siècle, n'est pas vraiment remise en question. Avec l'augmentation de l'achalandage, son utilité n'est pas à prouver. Le service de traverse, de même que celui du pont de glace, font partie du mode de vie de plusieurs citoyens en leur permettant d'avoir un domicile sur la rive opposée à celle de leur travail tout en limitant le temps de déplacement. Les vacanciers et les promeneurs de fin de semaine représentent une partie importante de la clientèle. La traverse sert également de voie de contournement entre l'autoroute 40 et l'autoroute 640, pour ceux désirant éviter le trafic de Montréal et qui arrivent de l'ouest, ou qui s'y rendent, en provenance ou à destination des Laurentides ou de Trois-Rivières et Québec (voir figure 4). La traverse n'est pas qualifiée de service essentiel par les autorités, mais ce service est cependant important pour ceux qui l'utilisent.

FIGURE 4 : ILLUSTRATION DU CONTOURNEMENT DE MONTRÉAL VIA LA TRAVERSE D'OKA



Image aérienne obtenue à partir de l'application *Google Earth*

2.1.2 Désuétude des équipements

Les remorqueurs ont atteint, en pratique, la fin de leur vie utile. Les équipements actuels ont atteint le maximum de leur capacité. Les barges peuvent difficilement être allongées de nouveau sans compromettre la manœuvrabilité du système. Il est également impossible d'ajouter un autre traversier.

2.1.3 Normes de sécurité

Le système actuel de remorqueur avec barges est décrit par Transports Canada comme artisanal et périmé. L'adaptation des barges aux nouvelles normes de sécurité en vigueur en matière d'équipements et d'installations de sauvetage (présence de radeaux, espace de dégagement et d'évacuation, zone de rassemblement, etc.) ne permettrait qu'une seule ligne de voiture sur les barges, diminuant ainsi de moitié leur capacité de transport.

Bien que les barges utilisées actuellement dérogent au Règlement sur l'équipement de sauvetage de la Loi sur la marine marchande (C.R.C., ch. 1436), Transports Canada a consenti, avec l'ajout de radeaux de sauvetage, à ce que le service de traversier soit maintenu parce que Traverse d'Oka inc. a élaboré un projet de modernisation et que ce dernier progresse normalement. Dans une lettre adressée à M. Claude Desjardins, en date du 12 février 2004, Transports Canada mentionne que cette dérogation ne pourra toutefois être maintenue au-delà du 6 juin 2005. Toutefois, les opérations de 2005 et 2006 ont été tolérées.

Aussi, pour des raisons de sécurité maritime à cause de la largeur draguée du chenal à 40 m par le MTQ, Transports Canada a interdit la rencontre des barges dans le chenal de près d'un demi-kilomètre du côté d'Hudson et ne permet l'utilisation que de trois barges en même temps. Cette restriction est principalement due à la faible manœuvrabilité du système « barge remorqueur ». Cette même faible manœuvrabilité augmente le risque de collision avec les plaisanciers. Ce risque a évolué au fil des années proportionnellement à la montée de la popularité de la plaisance et au nombre de plaisanciers présents en même temps sur le lac des Deux Montagnes.

En outre, les débarcadères ne sont pas conformes à la norme nationale du Canada sur les embarcadères pour traversiers (CSA S826). Cette dérogation est tolérée parce que ce mode d'opération est en place depuis très longtemps et que Traverse d'Oka inc. a un projet de modernisation qui progresse normalement.

Il est à noter que les capitaines des remorqueurs n'ont pas besoin de certification pour opérer les remorqueurs, car ces embarcations sont trop petites et se situent sous les seuils réglementaires étant donné que, pour cette certification, seul le remorqueur est pris en considération. De plus, aucune certification n'existe pour la conduite des traversiers à barges tractées, la Traverse d'Oka étant la seule au Canada à opérer ce type de traversier.

2.1.4 Capacité de la traverse

Les opérations actuelles créent un problème de débordement des automobiles en attente de la traverse dans les rues d'Hudson et cause un sérieux problème de sécurité en cas d'accident, d'incendie ou d'urgence médicale. Cette préoccupation de la sécurité des résidents d'Hudson aux abords de la traverse est devenue plus évidente après que, l'été dernier, Transports Canada ait

diminué à trois le nombre possible de traversiers en opération en même temps à la suite d'une collision dans le chenal de la traverse du côté d'Hudson.

L'arrivée des deux traversiers autopropulsés redonnerait la même capacité d'opération que les quatre barges. Aussi, cette modernisation permettrait, si l'achalandage augmentait, d'ajouter un troisième traversier afin d'éviter l'encombrement des rues d'Hudson.

Toutefois, la Ville d'Hudson a mis en place des agents de sécurité communautaires pour faire respecter son règlement interdisant l'arrêt des véhicules dans les rues aux abords de la traverse, réglant ainsi son problème de sécurité civile.

2.1.5 Conclusion sur la raison d'être

Nous sommes d'avis que le projet a sa raison d'être parce que son existence est pertinente dans le milieu, d'un point de vue social et économique; que certains de ses équipements sont désuets; que d'autres fonctionnent au maximum de leur capacité et, surtout, que le système présentement en opération ne répond plus aux critères de sécurité actuels.

2.2 Variantes de réalisation

Trois variantes au projet de modernisation des équipements ont été envisagées. Deux de ces variantes visaient essentiellement la mise aux normes des installations actuelles, soit : la sécurisation des équipements et la motorisation des barges actuelles. Le statu quo a également été considéré lors de l'analyse des solutions de rechange au projet.

2.2.1 Sécurisation des équipements existants

La sécurisation des équipements existants visait simplement l'installation des équipements de sécurité requis pour se conformer au Règlement sur l'équipement de sauvetage (C.R.C., ch. 1436) et conservait le mode de fonctionnement actuel de la traverse. Cependant, ces modifications aux barges réduisaient leur capacité de dix à cinq véhicules et nécessitaient le remplacement des remorqueurs.

De plus, à cause de la restriction de l'utilisation à trois barges en même temps par Transports Canada pour des raisons de sécurité maritime, cette variante augmenterait sensiblement le temps d'attente des usagers et le débordement des véhicules dans les rues d'Hudson.

En réduisant la capacité des barges, cette variante allait inévitablement miner la rentabilité du service. Une telle situation diminuerait la qualité du service en plus d'augmenter les nuisances aux résidents du voisinage de la traverse. Cette solution fut donc rejetée.

2.2.2 Motorisation des barges actuelles

Cette variante visait l'ajout de moteurs et l'agrandissement des quatre barges. Elle permettait d'éliminer les remorqueurs désuets, mais nécessitait la construction de nouvelles rampes d'embarquement conformes à la norme nationale du Canada sur les embarcadères pour traversiers (CSA S826).

L'agrandissement des barges était nécessaire à l'installation des moteurs, des équipements de sécurité requis pour se conformer au Règlement sur l'équipement de sauvetage (C.R.C., ch. 1436) et des équipements de lutte contre les incendies tout en maintenant la capacité de chargement à 10 véhicules.

Cependant, sur le plan de la vitesse et de la consommation de carburant, ce nouveau système était significativement moins performant que les barges remorquées.

Les coûts élevés de la modification des quatre barges et leurs performances réduites pouvaient compromettre la rentabilité financière du service et, à plus long terme, sa pérennité. Cette variante fut donc rejetée.

2.2.3 Statu quo

Le statu quo a été rejeté d'emblée puisqu'il remettait en question l'existence du service, étant donné que Transports Canada ne pouvait plus permettre à Traverse d'Oka inc. de déroger à la réglementation maritime fédérale advenant la non-réalisation du projet de modernisation.

2.2.4 Conclusion sur le choix de la variante retenue

Les variantes au projet ne peuvent assurer la pérennité du service et ne règlent que partiellement, et même temporairement, les problèmes auxquels la traverse fait face. Dans le contexte actuel, nous considérons que la solution retenue est la seule qui peut être viable pour le service.

2.3 Choix des enjeux

Les enjeux du projet se regroupent autour de trois pôles : la sécurité du service, l'environnement et la société. Dans le pôle sécurité du service, on retrouve l'enjeu principal, soit la sécurité des usagers, des travailleurs et des plaisanciers qui fréquentent le plan d'eau, ainsi que la pérennité du service. Dans le pôle environnement, on retrouve la qualité de l'eau, la faune et ses habitats et la gestion des sédiments. Enfin, dans le pôle société, on retrouve les préoccupations de la communauté autochtone, le débordement des véhicules dans les rues des agglomérations riveraines et le paysage.

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Sécurité des usagers, des travailleurs et des plaisanciers et pérennité du service

La sécurité des usagers du service, de ses travailleurs et des plaisanciers qui fréquentent le plan d'eau et la pérennité du service sont très intimement liées. Le service ne pourra plus exister s'il n'est pas conforme aux nouveaux critères de sécurité édictés par la modernisation de la Loi sur la marine marchande du Canada. De plus, les variantes au projet actuel de modernisation, qui ont été étudiées, ne peuvent assurer la viabilité économique de la traverse, et donc sa pérennité.

Cependant, le principal enjeu de ce projet, de même que sa principale raison d'être, demeure la sécurité des usagers du service, de ses travailleurs et des plaisanciers qui fréquentent le plan d'eau. La Loi sur la marine marchande a été modifiée (modernisée) en 2001. Ses règlements ont été modifiés par la suite. La traverse d'Oka ne peut plus opérer comme par le passé, car elle serait en infraction avec plusieurs dispositions maintenant en vigueur. La tolérance de Transports

Canada par rapport à la Loi sur la marine marchande et à ses règlements est principalement due au fait que Traverse Oka inc. est en processus de modernisation pour se conformer à cette réglementation. Dans ce domaine, il n'y a pas de droit acquis ou de clause « *grand-père* ». Traverse Oka inc. doit rendre ses équipements conformes ou doit fermer.

À l'été 2005, Traverse Oka inc. a installé des radeaux de sauvetage sur ses barges, mais elle n'a pu se conformer, entre autres, aux demandes d'espace de dégagement, d'évacuation et de zone de rassemblement. Les débarcadères actuels ne sont pas conformes à la norme nationale du Canada sur les embarcadères pour traversiers (CSA S826).

Comme il est expliqué à la section « 2.2 – Variantes de réalisation », la sécurisation des équipements et la motorisation des barges ne peuvent assurer la viabilité économique du service et le statu quo ne permettrait pas de continuer les opérations l'an prochain.

Considérant cela, la modernisation des équipements est la seule variante viable pour l'avenir de la traverse d'Oka.

2.4.2 Qualité de l'eau

La principale préoccupation, par rapport à la qualité de l'eau, est l'émission des matières en suspension (MES) lors des travaux de construction des structures. Comme il est décrit à la section 1.3.6 Réalisation du projet, avant le début des travaux, une barrière à sédiments de type rideau flottant, constituée d'un géotextile, sera placée de façon à ceinturer la zone des travaux en eau. Elle sera lestée au fond avec des poids et sera maintenue en place à l'aide de bouées en surface. Cette barrière restera en place pendant toute la durée des travaux, après quoi elle sera enlevée avec précaution, afin d'éviter la remise en suspension des sédiments. L'utilisation de batardeaux autour des structures du débarcadère permettra de limiter l'émission de MES pendant la construction. L'eau extraite des enceintes de travail sera pompée et acheminée vers un bassin de filtration aménagé sur le site de la traverse. L'eau sera décantée et filtrée à la fois à travers des ballots de foin et à travers une membrane géotextile, jusqu'à ce qu'elle respecte la concentration de MES permise pour la protection de la vie aquatique, soit 25 mg/l de MES de plus que la concentration naturelle, avant d'être retournée au lac.² La gestion des eaux provenant du traitement des sédiments est traitée au point 2.4.4 Gestion des sédiments.

Considérant cela, nous estimons que la gestion des MES est justifiée et acceptable.

2.4.3 Faune et habitats

Une première préoccupation en ce qui concerne la faune est reliée à l'empiètement temporaire et permanent des structures du projet. Les mesures d'atténuation consistent à limiter la superficie occupée par les ouvrages temporaires, à s'assurer qu'ils n'empiètent pas sur les herbiers aquatiques de la baie de Como et à voir à ce que la machinerie ne circule pas hors de la zone des travaux. Un projet de compensation pour la perte d'habitat faunique est en phase finale d'élaboration par l'initiateur et a reçu l'aval du ministère des Ressources naturelles et de la

² Critères de qualité de l'eau de surface au Québec, 2001

http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/criteres_eau/critere_lmc.htm#matieres%20en%20suspension

Faune. Ce projet d'aménagement faunique sera réalisé par l'initiateur à la satisfaction du gouvernement.

Une seconde préoccupation est reliée à la possibilité de la présence d'une espèce vulnérable, la tortue géographique, dans le secteur à l'étude. La période sensible pour la tortue géographique est sa période d'hibernation. Elle entre en hibernation au cours du mois d'octobre, entre 10 et 3 m de profondeur. Le chenal a été dragué l'automne dernier par le MTQ à la cote de 19 m du lac des deux Montagnes. La moyenne du niveau d'eau du lac, pour la période du 15 septembre au 31 octobre, de 1920 à 2004, est de 21,72 m à la station Sainte-Anne-de-Bellevue (02OA013). Le fond du chenal, dragué à la cote de 19 m, est à environ 30 cm au-dessus de la limite supérieure de son habitat probable d'hibernation. Cependant, le creusage requis pour installer les fondations des structures se situera sous cette limite.

Comme mesure d'atténuation, une inspection sera réalisée avant les activités de construction par un spécialiste de l'herpétofaune habilité à faire une plongée sous-marine, pour s'assurer qu'aucune tortue géographique n'est présente dans le secteur. Le cas échéant, les travaux situés dans la zone de 3 m à 10 m seront retardés jusqu'à la fin de la période d'hibernation. De plus, en raison des activités reliées à l'exploitation du traversier (va-et-vient des navires, vibrations des moteurs, présence des employés et utilisateurs, etc.) et des opérations de dragage qui ont eu lieu à l'automne 2005, il est toutefois peu probable que la tortue géographique, farouche et difficile d'approche, fréquente la zone d'activité du traversier. D'autant plus que les secteurs avoisinants, aussi bien en amont qu'en aval, correspondent à des types d'habitat plus attrayants pour l'espèce.

Considérant cela, nous estimons que la gestion des impacts sur la faune est acceptable.

2.4.4 Gestion des sédiments

Les sédiments seront excavés, mis en dépôt dans une enceinte étanche, asséchés, analysés et acheminés, le cas échéant, vers un lieu d'élimination conforme à la réglementation sur les déchets solides, sur l'enfouissement et l'incinération de matières résiduelles et à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. Dans le cas où il y aurait de l'eau issue du traitement des sédiments, elle sera analysée et traitée avant son rejet à l'environnement (voir la section 1.3.6.7).

Considérant cela, nous estimons que la gestion des sédiments est acceptable sur le plan environnemental.

2.4.5 Préoccupation de la communauté autochtone

Dans le cadre de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la communauté Mohawk de Kanesatake a eu différentes occasions pour faire part de ses préoccupations à l'égard du projet.

Ainsi, durant la période d'information et de consultation publiques, le BAPE a offert au Conseil de bande de rencontrer la communauté Mohawk de Kanesatake sur son territoire. À la même occasion, le BAPE a offert au Conseil de bande d'établir à Kanesatake un centre de documentation sur le projet. Toutefois, ces offres n'ont pas été retenues par le Conseil de bande. Cependant, Le Grand Chef Steven L. Bonspille a été inscrit sur la liste d'envoi afin que lui parviennent toutes les communications du BAPE pour ce projet. Trois communiqués de presse lui ont ainsi été envoyés,

soit le 22 novembre 2005, le 13 mars 2006 et le 10 avril 2006.³ La communauté de Kanesatake a de plus eu accès à toute la documentation sur le projet.

Lors de l'audience publique tenue en avril 2006 par le BAPE, le Grand Chef Steven L. Bonspille et le Chef Raymond Gabriel ont présenté un mémoire au nom de la communauté Mohawk de Kanesatake. Dans celui-ci, ils présentent, notamment, leur revendication concernant les terres de la Seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, cette dernière comprenant la Municipalité d'Oka et le terrain où est projeté le projet, ainsi que leurs préoccupations relatives à tout ce qui peut altérer la nature.

Le Conseil de bande des Mohawks de Kanesatake a également exprimé ses préoccupations par rapport à la possibilité que des artefacts archéologiques relatifs à la présence autochtone sur les berges du lac des Deux Montagnes puissent être retrouvés lors des excavations requises aux deux sites des travaux. À ce sujet, l'initiateur s'est engagé à ce qu'un archéologue soit présent durant les travaux dans le but d'exercer une surveillance archéologique continue pendant toute la durée des travaux d'excavation. Ainsi, si des vestiges archéologiques devaient être mis au jour, les travaux seront temporairement arrêtés de manière à en permettre la sauvegarde. Considérant cela, nous estimons que ce point a été couvert de façon satisfaisante.

Par ailleurs, le 27 septembre 2006, M. Raymond Gabriel, Chef du volet Environnement, adressait au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une demande pour le rencontrer, lui ou un des représentants du Ministère. Après de nombreux échanges, une rencontre a été fixée le lundi 4 décembre 2006 à 9 h 30 à l'édifice du conseil de bande de Kanesatake. Lors de cette rencontre, les discussions ont porté sur le projet et ses impacts, les avantages et les inconvénients de la traverse, de même que sur les revendications territoriales de la communauté de Kanesatake concernant la Seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, sur laquelle la traverse a un point d'arrivée. D'autres sujets ont été abordés, tels que l'encombrement des rues d'Oka lors des belles fins de semaine estivales, ainsi que les difficultés pour stationner près de leur lieu de culte, soit l'Église Unie, située sur la rue des Anges, tout près de la traverse. Ces deux derniers sujets sont traités à la section 2.4.7.

Tenant compte de ce qui précède, considérant de plus l'avis donné par le Secrétariat aux affaires autochtones dans lequel il y est indiqué « [qu'] *il y a peu de risques que le projet porte atteinte aux droits de la communauté autochtone de Kanesatake* », nous estimons que les obligations du gouvernement du Québec en matière de consultation des communautés autochtones ont été remplies.

2.4.6 Débordement des véhicules automobiles dans les rues d'Hudson

Le débordement, dans les rues d'Hudson, des véhicules automobiles en attente de la traverse a été identifié comme étant l'inconvénient majeur de l'opération de la traverse pour les résidents dans le voisinage de celle-ci. Ce phénomène a été identifié comme un irritant lors de l'audience publique. Ce débordement se fait sentir durant certaines périodes de pointe, pendant les vacances d'été et pendant le temps des pommes. Il incommodé principalement les résidents de la rue

³ BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka par Traverse Oka inc. - Historique des communications avec la communauté autochtone des Mohawks de Kanesatake*, Préparé par M^{me} Catherine Roberge du BAPE, 13 octobre 2006, 5 p.

Bellevue, qui joint l'autoroute 40 à la traverse, ceux de la rue Main, parallèle à la rive du lac et ceux de la rue Sanderson, qui joint les rues Main et Bellevue. La figure 5 illustre la localisation de ces rues. Dans ce secteur de la ville, la chaussée n'a aucun accotement et est bordée de fossés de chaque côté. Il n'y a pas de trottoir ni de piste piétonnière en bordure de la chaussée. Les automobiles en attente arrêtent tout simplement dans la rue, entravant ainsi la fluidité de la circulation. Lors de ces événements, en plus des émissions des systèmes d'échappement des véhicules, certains résidants voient l'accès à leur terrain obstrué et doivent attendre pour sortir de chez eux ou y entrer.

De plus, cet encombrement des rues a été identifié comme étant un facteur de risque significatif en cas d'urgence : incendie, accident et urgence médicale. La prise de conscience de ce phénomène a été initiée en 2003 à cause d'un accident majeur sur le pont de l'île-aux-Tourtes, bloquant l'accès à l'île de Montréal par l'autoroute 40. Cet accident a provoqué un engorgement massif des rues de la ville menant à la Traverse d'Oka ce qui aurait pu entraver le déplacement des véhicules d'urgence, le cas échéant.

Par ailleurs, l'initiateur seul n'est pas habilité à intervenir directement dans les rues de la ville. Aussi, à l'été 2006, la Ville d'Hudson a mis en application, au moyen de patrouilles dédiées à cette tâche, son règlement municipal interdisant l'arrêt des véhicules automobiles dans les rues aux abords de la traverse. Aucun débordement n'a été observé de tout l'été. Afin d'assurer la libre circulation pour les véhicules d'urgence et pour minimiser les irritants pour les résidants voisins de la traverse, les patrouilles faisaient circuler les véhicules jusqu'à ce que des places se libèrent sur le terrain de la traverse. La ville semble avoir ainsi trouvé la solution à cet irritant pour ses résidants et au problème de sécurité civile. Cette situation n'est pas liée au projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka, puisqu'elle existe depuis plusieurs années. Considérant que la gestion du trafic est de compétence municipale, nous estimons que cette problématique ne peut être réglée qu'avec la continuation des échanges impliquant la municipalité et l'initiateur.

Dans ce même esprit, l'initiateur s'est engagé, afin d'informer les automobilistes, à afficher le temps d'attente avant l'embarquement lorsque l'aire d'attente est pleine. Il s'est également engagé à avertir la Ville d'Hudson et le ministère des Transports lorsque l'aire d'attente approchera sa capacité maximale, en leur indiquant le temps d'attente prévu. Ces derniers pourront faire ce qu'ils jugent nécessaire avec cette information, dans la limite de leurs pouvoirs respectifs.

FIGURE 5 : LOCALISATION DES RUES ENCOMBRÉES À HUDSON

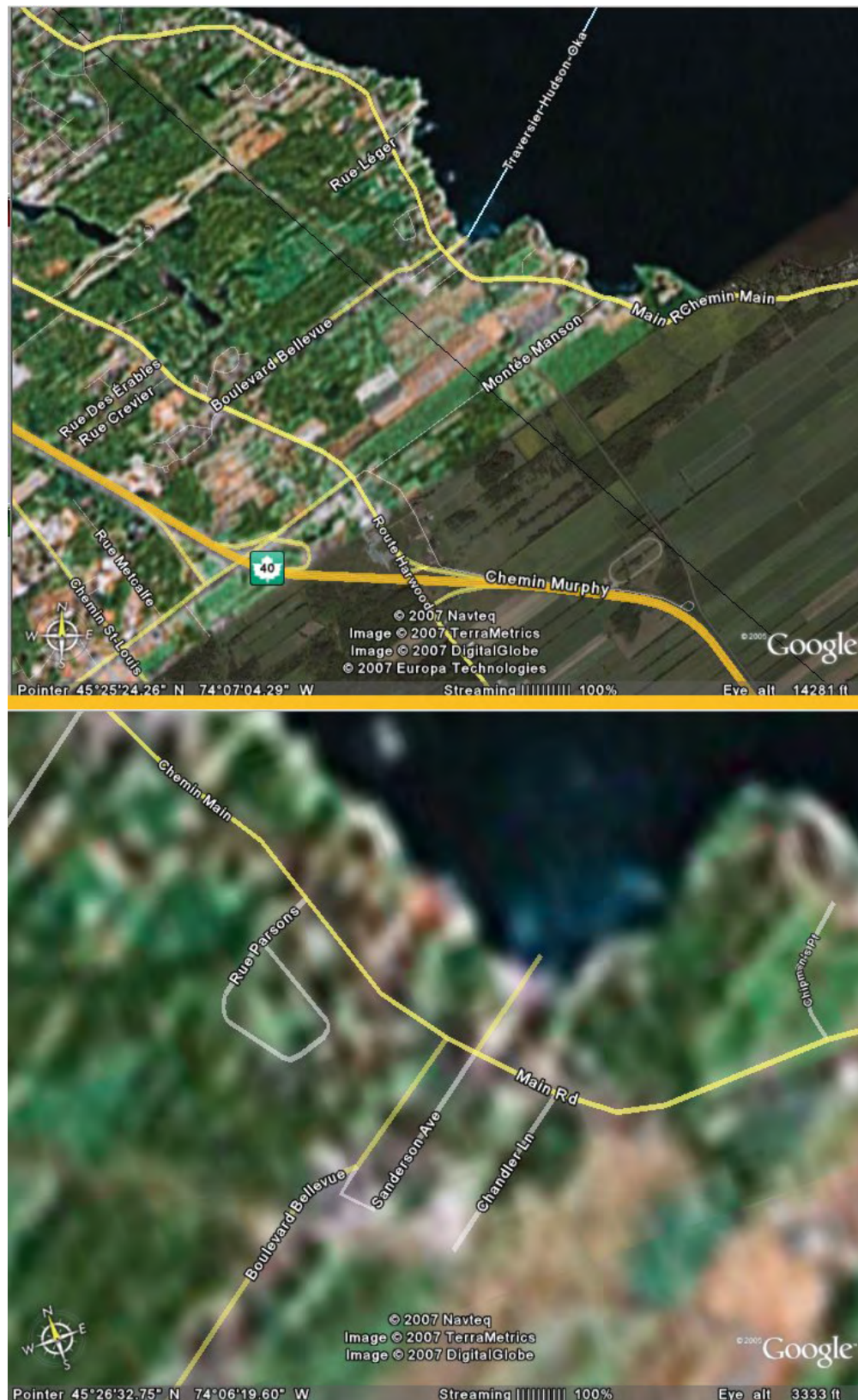


Image aérienne obtenue à partir de l'application Google Earth

2.4.7 Débordement des véhicules automobiles dans les rues d'Oka

Lors de la rencontre du 4 décembre 2006 avec le Conseil de bande, ce dernier nous a fait remarquer qu'à l'instar des résidents d'Hudson, ils sont confrontés à des problèmes de circulation, surtout lors des belles fins de semaine estivales. Pendant ces périodes, la capacité de l'aire d'attente de la traverse du côté d'Oka est largement dépassée et provoque un engorgement, d'abord de la rue des Anges et ensuite de la rue Notre-Dame, qui se rend souvent jusqu'au garage Ultramar (0,5 km) et parfois jusqu'à l'épicerie Métro (1,3 km) (figure 6). Pendant ces mêmes belles fins de semaine estivales, le stationnement est très difficile pour les membres de la communauté Mohawk, lorsqu'ils se rendent aux offices du dimanche à l'Église Unie (United Church).

FIGURE 6 : LOCALISATION DES RUES ENCOMBRÉES À OKA



L'église est située sur la rue des Anges, à quelques pas du débarcadère de la traverse d'Oka, (figure 6) et il n'y a aucun stationnement, autre que la rue, pour cette église. Il est souvent arrivé que des fidèles de cette église reçoivent des contraventions de stationnement pendant qu'ils assistaient à la cérémonie religieuse hebdomadaire. Cette situation n'est pas liée au projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka, puisqu'elle existe depuis plusieurs années. Considérant que la gestion du trafic est de compétence municipale, nous estimons que cette problématique ne peut être réglée qu'avec des échanges impliquant la municipalité, l'initiateur et la communauté Mohawk.

2.4.8 Paysage

Un autre élément identifié lors de l'audience publique est l'impact visuel des tourelles des nouveaux traversiers lors de leur entreposage hivernal. L'initiateur a proposé un écran végétal comprenant de grands conifères pour camoufler les traversiers en hivernage et pour dissimuler les tourelles de ces derniers. Cette solution a fait consensus.

Considérant cela, nous estimons que l'impact du projet sur le paysage, tel qu'atténué, est acceptable.

CONCLUSION

2.5 Résumé des enjeux

L'analyse du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka a fait ressortir différents enjeux. Le principal enjeu de ce projet, de même que sa principale raison d'être demeurent la sécurité des usagers du service, de ses travailleurs et des plaisanciers qui fréquentent le plan d'eau. La Loi sur la marine marchande a été modifiée (modernisée) en 2001. Ses règlements ont été modifiés par la suite. La traverse d'Oka ne peut donc plus opérer comme par le passé. Elle serait en infraction avec plusieurs dispositions maintenant en vigueur. La tolérance de Transports Canada par rapport à la Loi sur la marine marchande et à ses règlements est principalement due au fait que Traverse Oka inc. est présentement en processus de modernisation pour se conformer à la réglementation. Traverse Oka inc. doit donc rendre ses équipements conformes ou doit fermer.

Les autres enjeux importants sont la qualité de l'eau, la faune et ses habitats, la gestion des sédiments, le débordement des véhicules dans les rues avoisinant la traverse et le paysage.

En outre, la communauté autochtone de Kanesatake est également concernée par le projet et revendique le territoire sur lequel il serait construit. Selon l'avis donné par le Secrétariat aux affaires autochtones : « *il y a peu de risques que le projet porte atteinte aux droits de la communauté autochtone de Kanesatake* ». La communauté a été consultée, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*. Considérant ce qui précède, nous estimons que les obligations du gouvernement du Québec en matière d'information et de consultation des communautés autochtones ont été remplies.

2.6 Acceptabilité environnementale

Compte tenu de l'analyse qui précède, elle-même basée sur l'expertise du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales et les avis d'experts, le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka est jugé acceptable en ce qui a trait aux impacts environnementaux appréhendés, aux mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact et aux engagements pris par Traverse Oka inc.

2.7 Recommandation

Après analyse, il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de Traverse Oka inc., afin que celle-ci puisse réaliser le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka sur les territoires de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka.

Original signé par :

Jean Sylvain
Biologiste, M.Sc.A. Génie de l'environnement
Chargé de projet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

TRAVERSE OKA INC. *Étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka - Rapport final*, par GENIVAR Groupe Conseil inc., mars 2005, 128 p. et 5 annexes;

TRAVERSE OKA INC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et aux préoccupations du public - Modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka - Étude d'impact sur l'environnement*, par GENIVAR Groupe Conseil inc., août 2005, 41 p. et 18 annexes;

TRAVERSE OKA INC. *Réponses aux questions et commentaires des autorités fédérales - Modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka - Étude d'impact sur l'environnement*, par GENIVAR Groupe Conseil inc., septembre 2005, 33 p. et 3 annexes.

TRAVERSE OKA INC. *Remplacement d'habitat dans le cadre du projet d'amélioration des débarcadères de la traverse d'Oka – Rapport final*, par GENIVAR Groupe Conseil inc., avril 2006, 29 p. et 1 annexe;

Lettre de M. Claude Desjardins, de Traverse Oka inc., à M Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 29 mai 2007, concernant les engagements de l'initiateur à l'égard du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka, 3 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP), mise à jour mai 2006. *Critères de qualité de l'eau de surface au Québec*, [En ligne], http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/criteres_eau/index.htm (page consulté le 31 octobre 2006);

ANNEXES

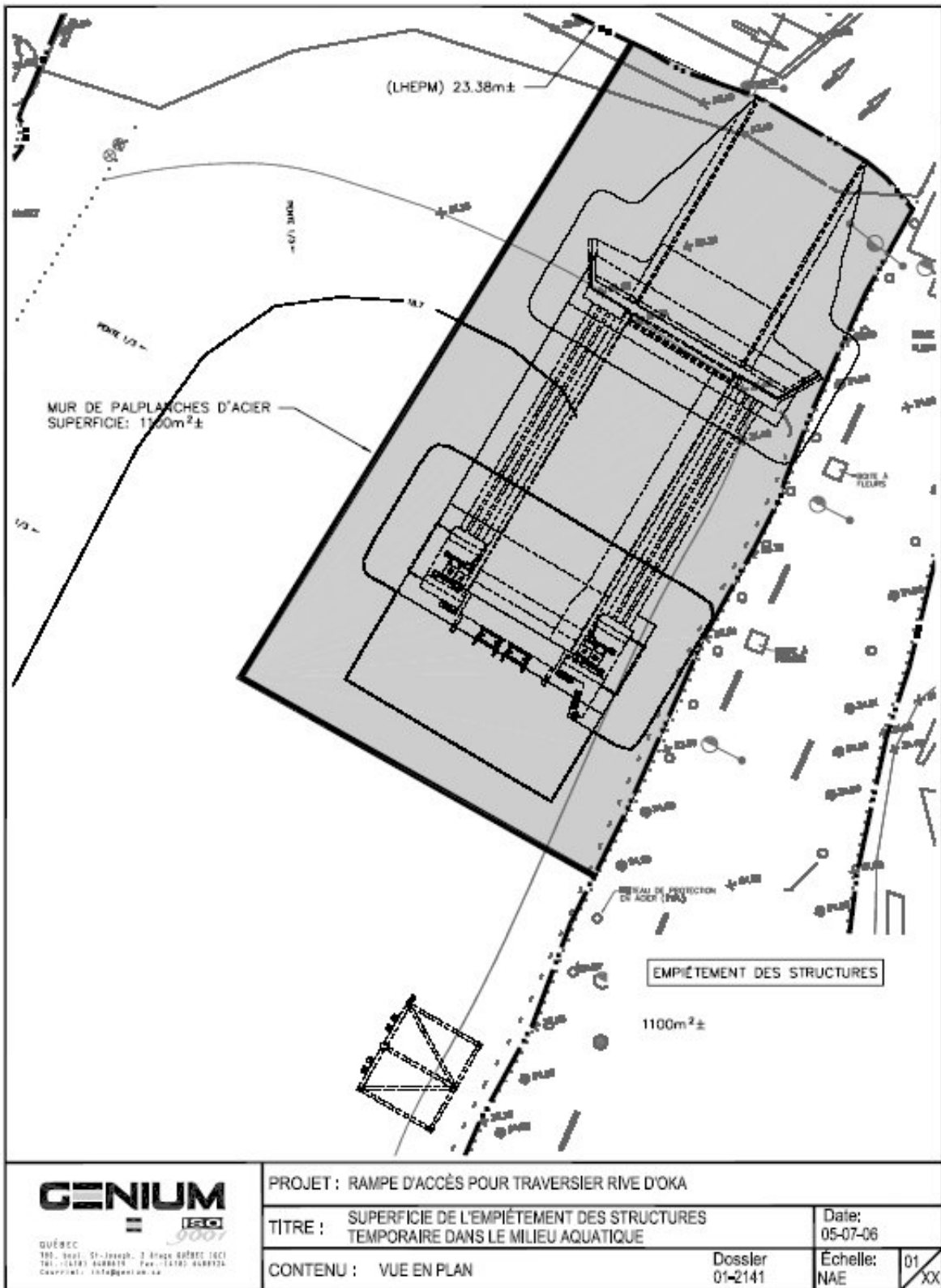
ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

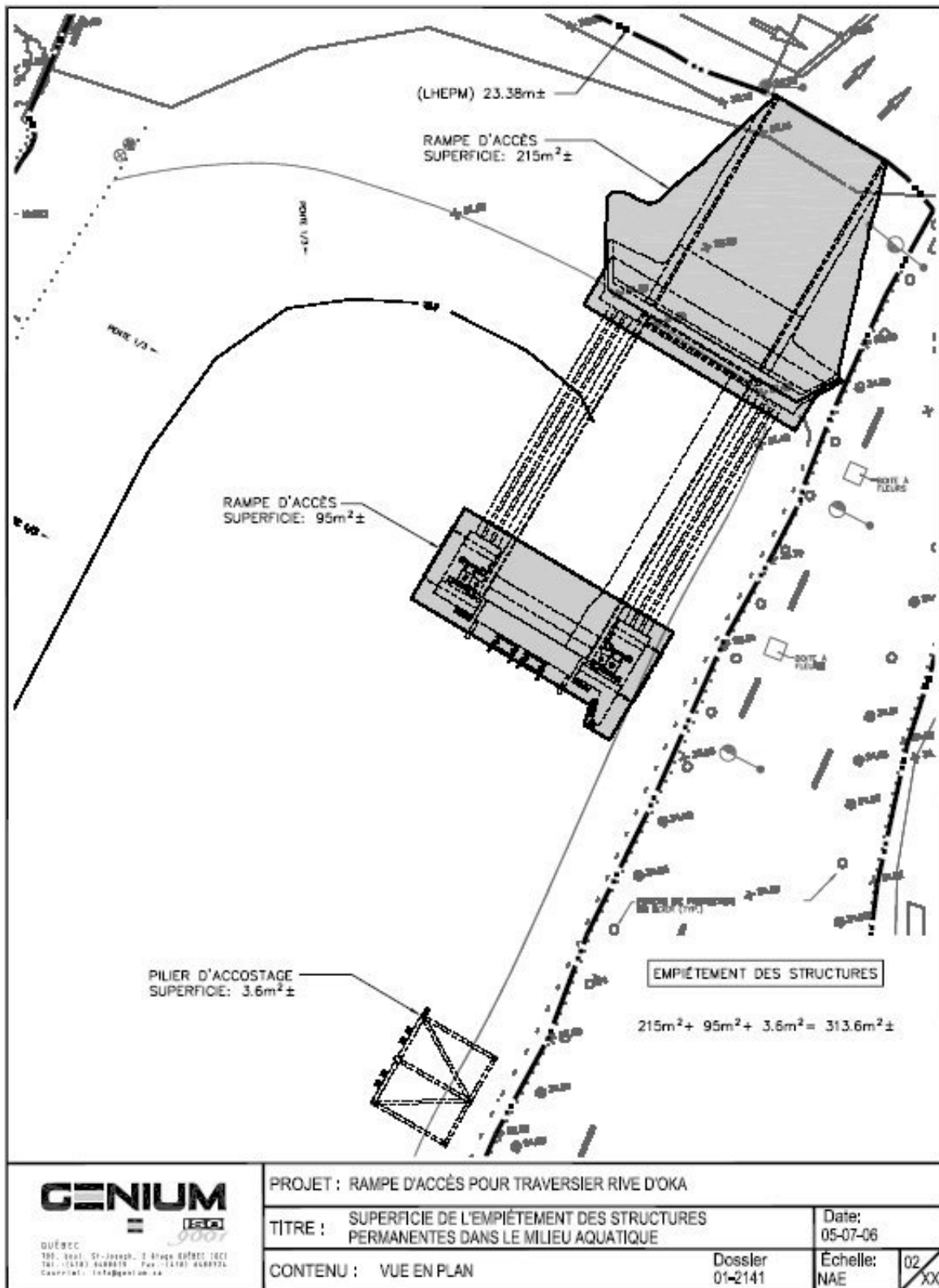
- La Direction régionale de l’analyse et de l’expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides;
- la Direction régionale de l’analyse et de l’expertise de l’Estrie et de la Montérégie;
- la Direction des politiques en milieu terrestre;
- la Direction des politiques de l’eau;
- le Centre d’expertise hydrique du Québec;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère des Transports;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le Secrétariat aux affaires autochtones;
- Environnement Canada;
- Pêches et Océans Canada;
- Transports Canada - Protection des eaux navigables.

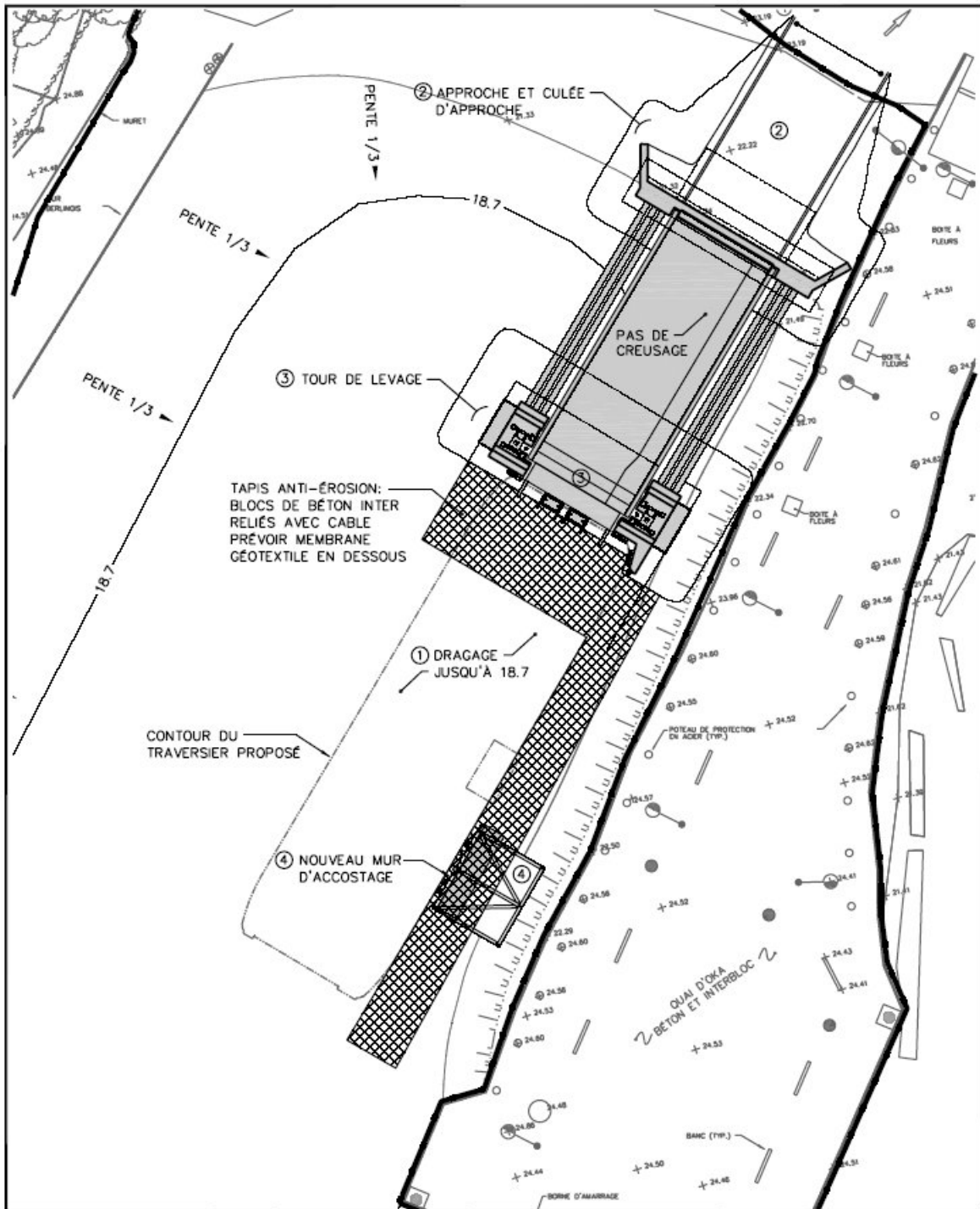
ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET


Date	Événement
2004-06-16	Réception de l'avis de projet révisé au ministère de l'Environnement
2004-06-23	Délivrance de la directive
2005-08-25	Réception de l'étude d'impact
2005-11-02	Délivrance de l'avis de recevabilité
2005-11-22	Mandat d'information et de consultation publiques
2006-01-09	Période d'information et de consultation publiques (fin)
2006-02-09	Audiences publiques – décision
2006-03-13	Début du mandat d'audiences publiques
2006-07-13	Fin du mandat d'audiences publiques et dépôt du rapport du BAPE
2006-09-01	Publication du rapport du BAPE par le ministre

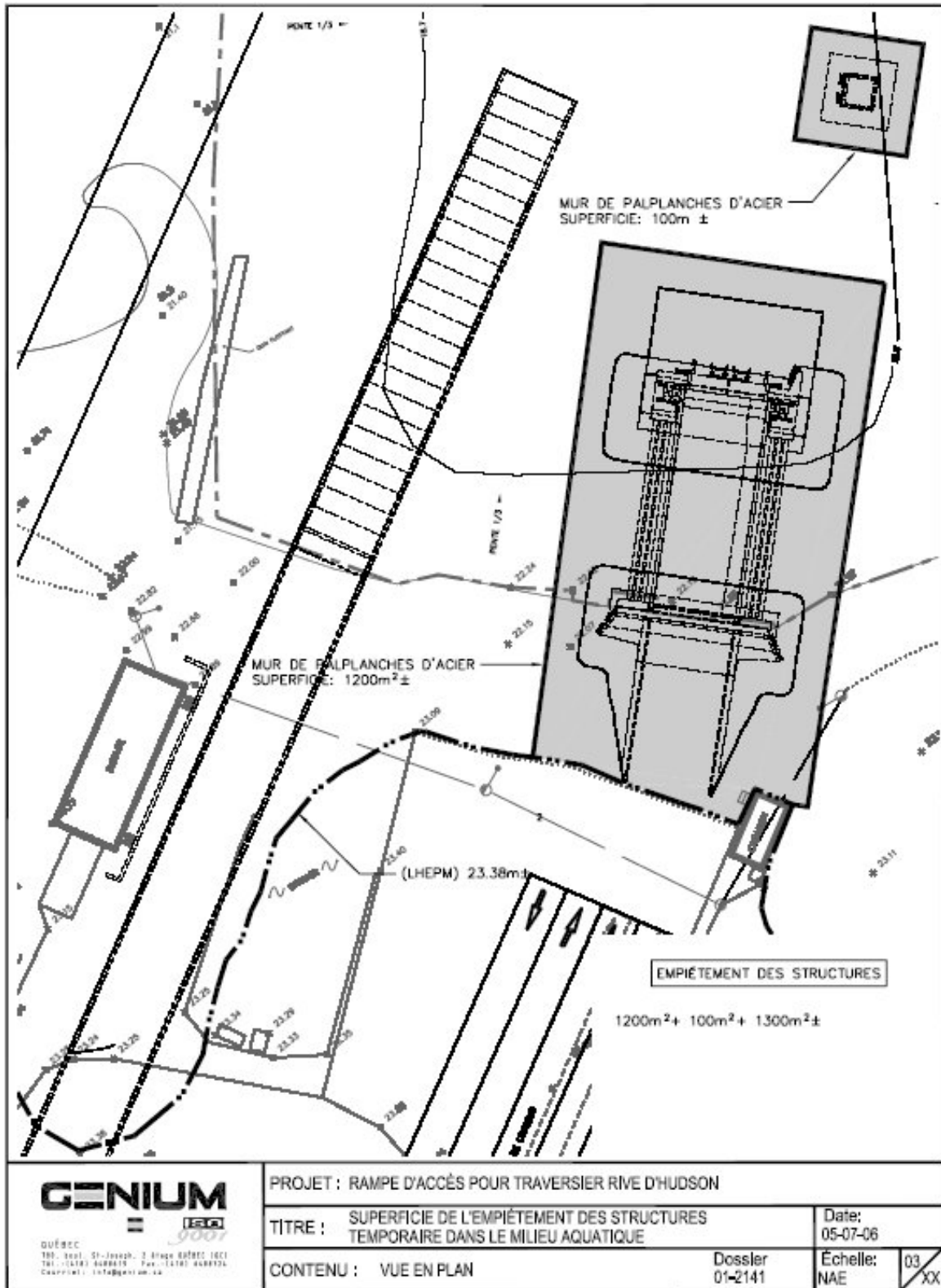
ANNEXE 3 PLANS DES STRUCTURES PROPOSÉES ET SUPERFICIES D'EMPIÈTEMENT







 <p>QUÉBEC 190, boul. St-Joseph, 2 étage QUÉBEC (QC) Tél.: (418) 548-0219 Fax: (418) 548-0224 Courriel: info@genium.ca</p>	PROJET : RAMPE D'ACCÈS POUR TRAVERSIER RIVE D'OKA		Date: 05-07-12	
	TITRE : AMÉNAGEMENT PROPOSÉ		Dossier 01-2141	
	CONTENU : VUE EN PLAN		Échelle: NAE 01 -	



ANNEXE 4 BILAN DES CONSULTATIONS AVEC LA COMMUNAUTÉ AUTOCHTONE DES MOHAWKS
DE KANESATAKE

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

**Projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka
sur les territoires de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka
par Traverse Oka inc.**

Dossier 3211-04-040

**Bilan des consultations
avec la communauté autochtone
des Mohawks de Kanasatake**

Le 31 janvier 2007

Consultation via la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

La communauté autochtone Mohawk de Kanesatake a été consultée lors des diverses étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Ces consultations ont débuté par les activités d'information et de consultation publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et, par la suite, ces consultations ont été conduites par la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de l'évaluation environnementale du projet.

Les activités conduites par le BAPE auprès de la communauté de Kanesatake

Le BAPE a écrit, en anglais, au Conseil de bande de Kanesatake afin de l'informer que la période d'information et de consultation publiques allait débuter le 22 novembre 2005. Par la suite, le Conseil de bande a indiqué qu'il n'était pas intéressé à ouvrir un centre de consultation portant spécifiquement sur ce projet dans sa communauté. Par contre, le Grand Chef Steven L. Bonspille a demandé à être inscrit sur la liste d'envoi afin de recevoir toutes les communications faites par le BAPE par rapport à ce projet. Toutes les communications du BAPE ont été traduites en anglais et ont été déposées dans les centres de consultation, mises en ligne sur le site Internet du BAPE et envoyées à l'ensemble des personnes inscrites à la liste d'envoi.

Le Conseil de bande n'a pas assisté aux séances d'information et de consultation publiques. Cependant, plusieurs échanges téléphoniques ont eu lieu entre le Conseil de bande et le BAPE. Le Grand Chef Steven L. Bonspille de Kanesatake était présent à la séance de la première partie de l'audience publique, tenue à Hudson le 27 mars 2006. Il n'a cependant posé aucune question sur le projet. Lors de la deuxième partie de l'audience publique, le lundi 24 avril 2006 à Hudson, le Grand Chef Steven L. Bonspille et le Chef Raymond Gabriel ont présenté un mémoire à la commission au nom du Conseil de bande de Kanesatake.

Le mémoire fait état de la revendication territoriale des Mohawks de Kanesatake sur la Seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, de leur droit autochtone de pêche sur le lac des Deux Montagnes, de leur intérêt pour l'archéologie du secteur et de leur insatisfaction relativement au devoir du gouvernement de les consulter.

Un exemplaire du rapport d'enquête et d'audience publique a été envoyé au Conseil de bande le jour même de sa sortie publique, soit le 1^{er} septembre 2006.

Les activités conduites par la Direction des évaluations environnementales du MDDEP auprès de la communauté de Kanesatake

Le 27 septembre 2006, au nom du Conseil de bande des Mohawks de Kanesatake, M. Raymond Gabriel, Chef du volet Environnement, adressait au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une demande pour le rencontrer, lui ou un des représentants du Ministère. Cette rencontre a été fixée et a eu lieu le lundi 4 décembre 2006 à 9 h 30 à l'édifice du conseil de bande de Kanesatake.

Lors de cette rencontre, le Conseil de bande était représenté par le Chef Raymond Gabriel, le Chef Doreen Canatonquin, le Chef Marie Chéné, le Chef Michelle Lamouche et le Chef Clarence

Simon. Le MDDEP était représenté par M. Jacques Dupont, directeur, M. Daniel Berrouard, coordonnateur aux Affaires autochtones et M. Jean Sylvain, chargé de projet, de la Direction des évaluations environnementales. Ils étaient accompagnés de M^{me} Caroline Beaulieu, conseillère au Secrétariat aux affaires autochtones (SAA).

Les discussions ont porté sur le projet et ses impacts et sur les avantages et inconvénients de la traverse. Les discussions ont également porté sur les revendications territoriales que la communauté de Kanesatake a sur la Seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, sur laquelle la traverse a un point d'arrivée, de même que sur le dépôt d'une requête à ce sujet auprès du gouvernement fédéral, dont les membres du Conseil de bande n'ont cependant pas voulu révéler la teneur. D'autres sujets ont été abordés, tels que l'encombrement des rues d'Oka lors des belles fins de semaine estivales, les difficultés de stationnement près de leur lieu de culte, soit l'Église Unie située sur la rue des Anges tout près de la traverse et la gratuité du service pour les membres de leur communauté. Madame Beaulieu du SAA a également demandé aux membres du Conseil de bande leur collaboration dans la consultation sur le « *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones* » coordonnée par M^e Brière du SAA. Les échanges se sont déroulés sur un ton cordial.