

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

AVIS DE PROJET

Janvier 2001
Mise à jour août 2005

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Dès sa réception par le ministère, l'avis de projet est transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par l'initiateur du projet ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222
Internet : www.menv.gouv.qc.ca

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Date de réception

Numéro de dossier

1. Initiateur du projet

Nom : Don McColgan, propriétaire du Traversier de Quyon

Adresse : 17, rue Rear, C.P. 130

Pontiac (Québec)

J0X 2V0

Téléphone : (819) 456-2032 / (819) 458-2286

Télécopieur : ()

Courriel : don@quyonferry.com

Responsable du projet : Don McColgan

2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

Nom :

Adresse :

Téléphone : ()

Télécopieur : ()

Courriel :

Responsable du projet :

3. Titre du projet

Projet de modernisation du Traversier de Quyon

4. Objectifs et justification du projet

Objectifs :

- Moderniser le service de Traversier de Quyon
- Installer un service de traversier à traction par câble avec un vaisseau de 208 tonnes pour remplacer les 2 vaisseaux actuels de 39,4 et de 37 tonnes datant de 1969 et 1971.
- Aménager une rampe d'accès sur chaque rive de la rivière Outaouais adaptée à un service de traversier par câble.
- Assurer un lien routier sécuritaire essentiel à la vitalité socioéconomique des communautés sur les deux rives de la rivière Outaouais.

Jusitifications :

- Un service de traversier est en place entre le Québec et l'Ontario à la hauteur de Quyon et Fitzroy Harbour depuis 100 ans. Depuis 1956, la famille McColgan opère le Traversier de Quyon. Ce lien routier interprovincial est essentiel à la vitalité socioéconomique des deux communautés.
- Le service de traversier est saisonnier (avril à décembre) et permet le transport de seulement 7 voitures à la fois. Le temps d'embarquement et d'accostage du bateau est lent. Le poids maximal des véhicules sur la rampe d'accès actuelle est limité.
- Certains règlements sur le transport maritime contraignent le traversier à transporter des véhicules de moins de 27 pi. de long et 8,5 pi. de haut. Le Traversier de Quyon a ainsi perdu la clientèle des camions-remorques. De plus, de nombreux véhicules agricoles doivent faire un détour de 96 km en passant par le pont de Portage-du-Fort.
- Les restrictions pour opérer un traversier à propulsion à hélice requiert 4 certificats. Ceci entraîne des coûts élevés pour la formation des opérateurs.
- Étant donné l'âge des vaisseaux actuels, les pièces doivent être commandées du Royaume-Uni. Ceci entraîne des coûts élevés pour l'entretien des bateaux actuels.
- Un seul moteur est en fonction au lieu de deux. Le moteur est à l'intérieur de la coque, réduisant ainsi les émanations dans l'eau.
- Le moteur est plus silencieux. Il n'y a pas de chaînes d'amarrage bruyantes. Il n'y a pas d'hélice.
- Le tirant d'eau est de seulement 4,6 pi. lorsque le vaisseau est chargé à capacité.
- En éliminant le détour de 96 km par Portage-du-Fort pour les camions et les agriculteurs, les émissions de gaz sont réduites de façon importante.

5. Localisation du projet

Le Traversier de Quyon assure un lien routier important entre la province de Québec et la province d'Ontario sur la rivière des Outaouais. La rivière des Outaouais est de juridiction fédérale. Un quai d'accostage est situé sur chaque rive de la rivière des Outaouais. (Voir les annexes 1,2 et 3).

- Quai sur la rive québécoise :

Lot 359, repère géodésique 96K1063 (source SCOPQ), canton de Onslow Sud, village de Quyon, municipalité de Pontiac, MRC des Collines-de-l'Outaouais. (voir annexe 4).

- Quai sur la rive ontarienne :

Le lot de Mohr's Landing est situé dans le village de Fitzroy Harbour dans le secteur d'Ottawa-Carleton de la Ville d'Ottawa. (Voir la description légale du lot de Mohr's Landing à l'annexe 5).

6. Propriété des terrains

Les terrains des deux quais sont la propriété de l'Autorité Portuaire de Mohr's Landing Quyon (APMLQ) qui est un organisme à but non lucratif ayant son siège social en Ontario. Son mandat est d'assurer l'entretien des quais. Une entente de gestion entre le Traversier de Quyon et l'APMLQ lie les deux entités au niveau de l'entretien des quais et du service de traversier.

7. Description du projet et de ses variantes

L'étude «QUYON FERRY ASSESSMENT OF FACILITIES FOR PROPOSED CABLE FERRY» (De Curtis Engineering Limited, septembre 2006) propose 2 options de rampes d'accès de béton en berge sur l'Outaouais, les différents scénarios d'accostage, les travaux d'aménagements et de dragage requis avec l'estimé des coûts y sont présentés. Une copie de l'étude peut-être consultée et téléchargée sur le lien suivant : http://www.cldcollines.org/documents/QuyonFerryStudyDeCurtis2006_000.pdf. Veuillez noter que le téléchargement peut prendre quelques minutes.

M. McColgan et l'APMLQ ont choisi l'option 1 (voir les annexes 6 et 7) sur la rive québécoise et l'option 2 sur la rive ontarienne (voir les annexes 8 et 9). Ce sont les options qui sont techniquement les plus réalisables et les moins coûteuses. Les tableaux 5 à 20 de l'étude de De Curtis Engineering démontrent clairement les différentes options proposées.

Les options de rampes retenues nécessitent moins de remplissage dans les eaux de la rive que les travaux requis pour une réfection complète des quais. Un des vaisseaux actuels sera utilisé en réserve en cas de panne du nouveau traversier. Il est donc nécessaire de conserver les quais actuels intacts pour cette éventualité.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Tel que mentionné précédemment, le Traversier de Quyon assure un lien routier important entre la province de Québec et la province d'Ontario sur la rivière des Outaouais depuis 100 ans. Ce lien routier est essentiel à la vitalité socioéconomique des communautés sur chaque rive de la rivière Outaouais. Près de 80% des utilisateurs du traversier proviennent de l'Ontario. Les retombées économiques sont donc importantes dans la communauté québécoise.

Les deux quais du traversier sont situés à environ 2 km en aval du barrage hydroélectrique des Rapides-des-Chats. Le quai de Quyon sur la rive québécoise est quant lui situé à quelques dizaines de mètres en amont de la rivière Quyon qui se jettent dans la rivière des Outaouais.

Une étude bathymétrique sera possiblement requise pour évaluer la possibilité que des dépressions soit créés lors des travaux de dragage ce qui favoriserait l'accumulation de sédiments. Dans une telle éventualité, des travaux de dragage récurrent devraient être réalisés ce qui représente des impacts environnementaux importants à long terme. La présence de la rivière Quyon à proximité doit être considérée.

De plus, une évaluation environnementale complète sera possiblement requise (bathymétrie, impact sur la faune, aspect socioéconomique, etc.). Étant donné les circonstances, il appert que le projet devrait être soumis à l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2, a. 2.1)* et au processus d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Selon l'Étude de faisabilité environnementale – Site touristique de Quyon (Roche 2004), il n'y a pas d'espèces menacées dans le secteur visé par l'aménagement des rampes d'accès.

Les rampes d'accès pénètrent en angle dans les eaux de la rivière Outaouais sur une longueur d'environ 25 m et sur 10 m de largeur. L'aménagement des rampes nécessitera du remplissage dans les eaux des deux berges. Une analyse géotechnique sera requise pour évaluer la capacité de charge du sous-sol quant à l'aménagement de la rampe d'accès et le passage de véhicules lourds.

L'option 1 de la rampe sur la rive québécoise (annexes 6 et 7) nécessite des travaux de dragage dans la rivière des Outaouais près de la rive pour permettre l'accostage du bateau sur la rampe d'accès. Ces travaux représentent 350 m³ de matière à enlever du lit de la rivière sur une épaisseur d'environ 30 cm. L'option 2 de la rampe sur la rive ontarienne ne nécessite aucun dragage.

L'opération d'un traversier à traction par câble nécessitera une autorisation de Transport Canada étant donné que le projet a lieu sur une voie navigable.

9. Principaux impacts appréhendés

Selon Pêches et Océans Canada, les travaux de dragage requis près de la rive québécoise nécessitera des mesures d'atténuations ou des mesures compensatoires pour l'habitat du poisson.

Des impacts positifs sur le plan environnemental seront encourues : un seul moteur est en fonction au lieu de deux. Le moteur est à l'intérieur de la coque, réduisant ainsi les émanations dans l'eau. En éliminant le détour de 96 km par le pont de Portage-du-Fort pour les camions et les agriculteurs, les émissions de gaz seront réduites de façon importante.

Sur le plan humain, les impacts socioéconomiques sont positifs et nombreux. Le nouveau traversier à traction par câble opérera sur une base annuelle et permettra l'embarquement de 21 autos (au lieu de 7 actuellement) ainsi que des véhicules agricoles et des camions remorques. Avec ce type de vaisseau (208 tonnes), il n'y a pas de restrictions sur la longueur et la hauteur des véhicules. Le nombre de véhicules transportés passera de 84 à 168 à l'heure. Le temps d'attente à la rampe d'embarquement sera réduit.

La construction des rampes généreront l'équivalent de 7 328 heures de travail de main-d'œuvre locale et de machineries. Quant à la construction du traversier, 18 travailleurs locaux de différents corps de métiers se consacreront à sa construction sur des périodes variant de 3 à 10 mois.

L'opération du service de traversier permettra de conserver les 8 emplois actuels.

10. Calendrier de réalisation du projet

- Analyse socioéconomique et financière déposée en janvier 2006 : Implementation of a new ferry at Quyon – Final Report (Genivar 2006). Étude disponible sur : http://www.cldcollines.org/documents/Quyon_Ferry_FinalReport2006-02-08_001.pdf
- Rencontre avec les ministères et intervenants des différents paliers de gouvernement effectuée le 22 mars 2006. Voir le procès-verbal sur : http://www.cldcollines.org/documents/PV_TraversierQuyon_22-03-2006.doc
- Étude technique concernant l'aménagement des rampes d'accès et la construction du nouveau traversier déposée en septembre 2006 : Quyon Ferry Assessment of Facilities for Proposed Cable Ferry (De Curtis Engineering 2006). Étude disponible sur : http://www.cldcollines.org/documents/QuyonFerryStudyDeCurtis2006_000.pdf
- Plan d'affaires terminé en octobre 2006. Demandes de financement en cours.
- Rencontre avec le bureau régional du MDDEP le 22 novembre 2006 pour connaître les exigences et les procédures du ministère. Voir le procès-verbal sur : http://www.cldcollines.org/documents/PV_TraversierQuyon_22-11-2006.doc
- Demande d'avis au MDDEP en cours (novembre-décembre 2006).
- Demande de financement au Ministère des transports du Québec dans le cadre des volets 1 et 2 du Programme d'aide à l'intégration modale pour aider à financer l'étude. Le MTQ procèdera aux appels de propositions d'ici la fin décembre 2006.
- Réalisation de l'étude d'impact environnementale.
- Obtention des autorisations du MDDEP et de Pêches et Océans Canada.
- Obtention du permis d'opération d'un traversier à traction par câble de Transports Canada.
- Bouclage du financement pour la construction des rampes d'accès et du traversier. L'objectif initial de M. McColgan était de procéder aux travaux de construction des rampes et du

traversier dès juin 2007 pour lancer le nouveau service de traversier en avril 2008. Il est difficile de prévoir la date réelle de mise en œuvre tant que le bouclage du financement, les formalités, les autorisations, les permis et certifications requis ne sont pas complétés.

11. Phases ultérieures et projets connexes

À l'heure actuelle, il n'y a pas de phases ultérieures au projet ou d'autres projets susceptibles d'influencer la conception du projet proposé.

12. Modalités de consultation du public

S'il y a lieu, des consultations publiques pourraient être tenues près du site visé dans les locaux du Club Lyon local. Toutefois, selon le promoteur et les élus de la municipalité de Pontiac, la grande majorité de la communauté est en faveur du projet de modernisation du Traversier de Quyon, car les retombées économiques seront positives dans la communauté.

Du côté ontarien, l'APMLQ pourrait encadrer le processus de consultation publique.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le _____ par _____

Dec. 1, 2006 

ANNEXES

- 1 : Emplacement du site
- 2 : conditions actuelles du plan du quai de Quyon, QC
- 3 : conditions actuelles du quai de Mohr's Landing, ON
- 4 : plan du terrain arpenté du quai de Quyon
- 5 : description légale du terrain du quai de Mohr's Landing, ON
- 6 : plan de l'option 1 du quai de Quyon – approche du traversier
- 7 : plan de l'option 1 du quai de Quyon – rampe et aires de dragage
- 8 : plan de l'option 2 du quai de Mohr's Landing – approche du traversier
- 9 : plan de l'option 2 du quai de Mohr's Landing - rampe

ANNEXE 1

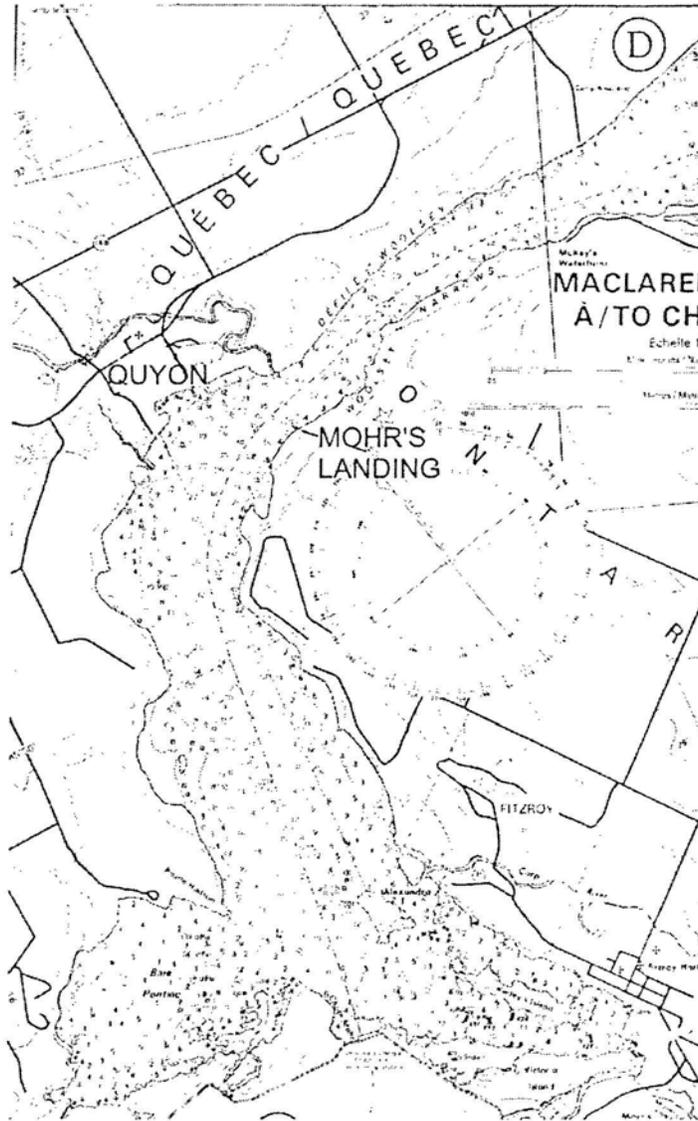


Figure 1 – Site Location Plan Quyon and Mohr's Landing, CHS Chart 1550, Ottawa River Chats Falls to Britannia Bay

ANNEXE 2

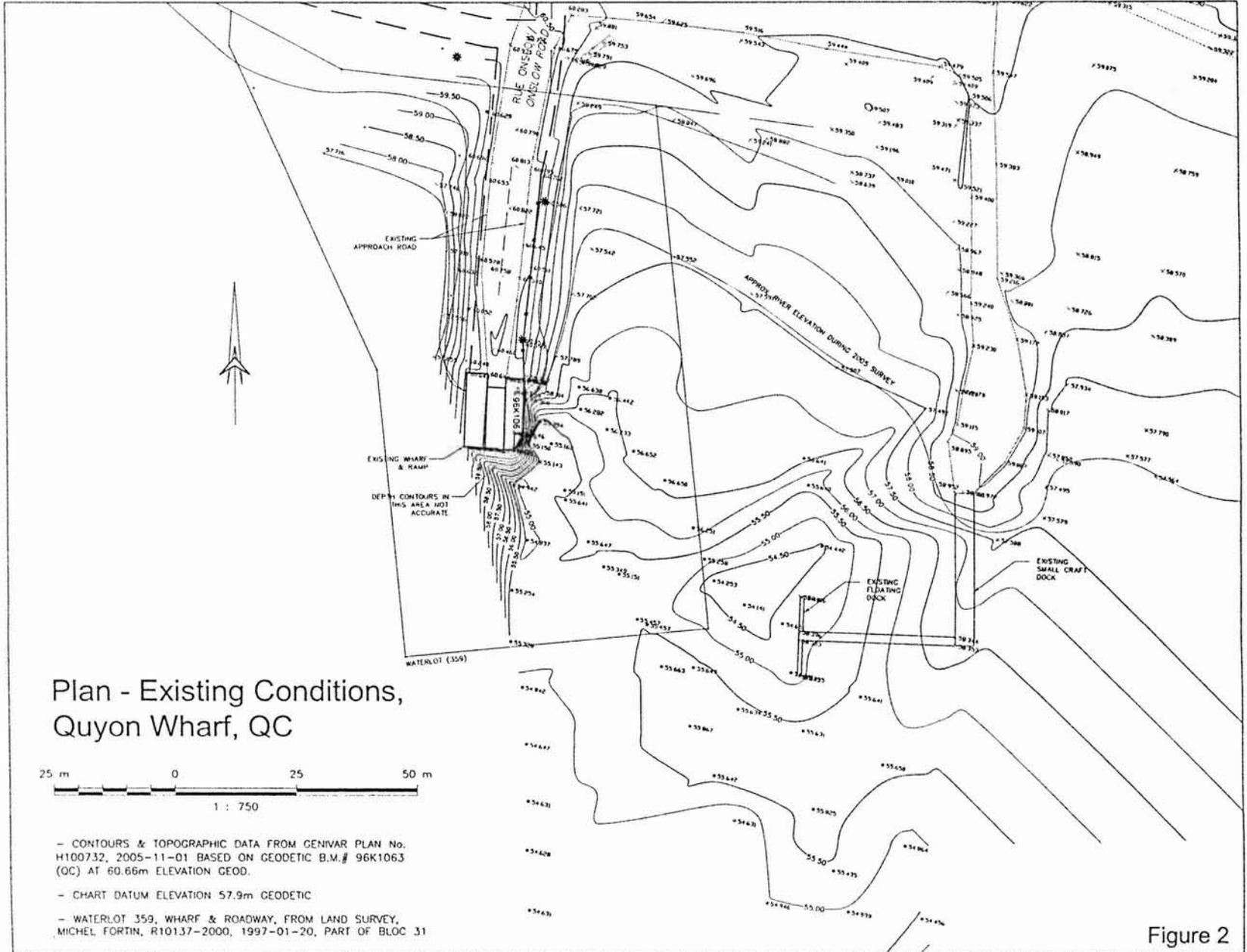
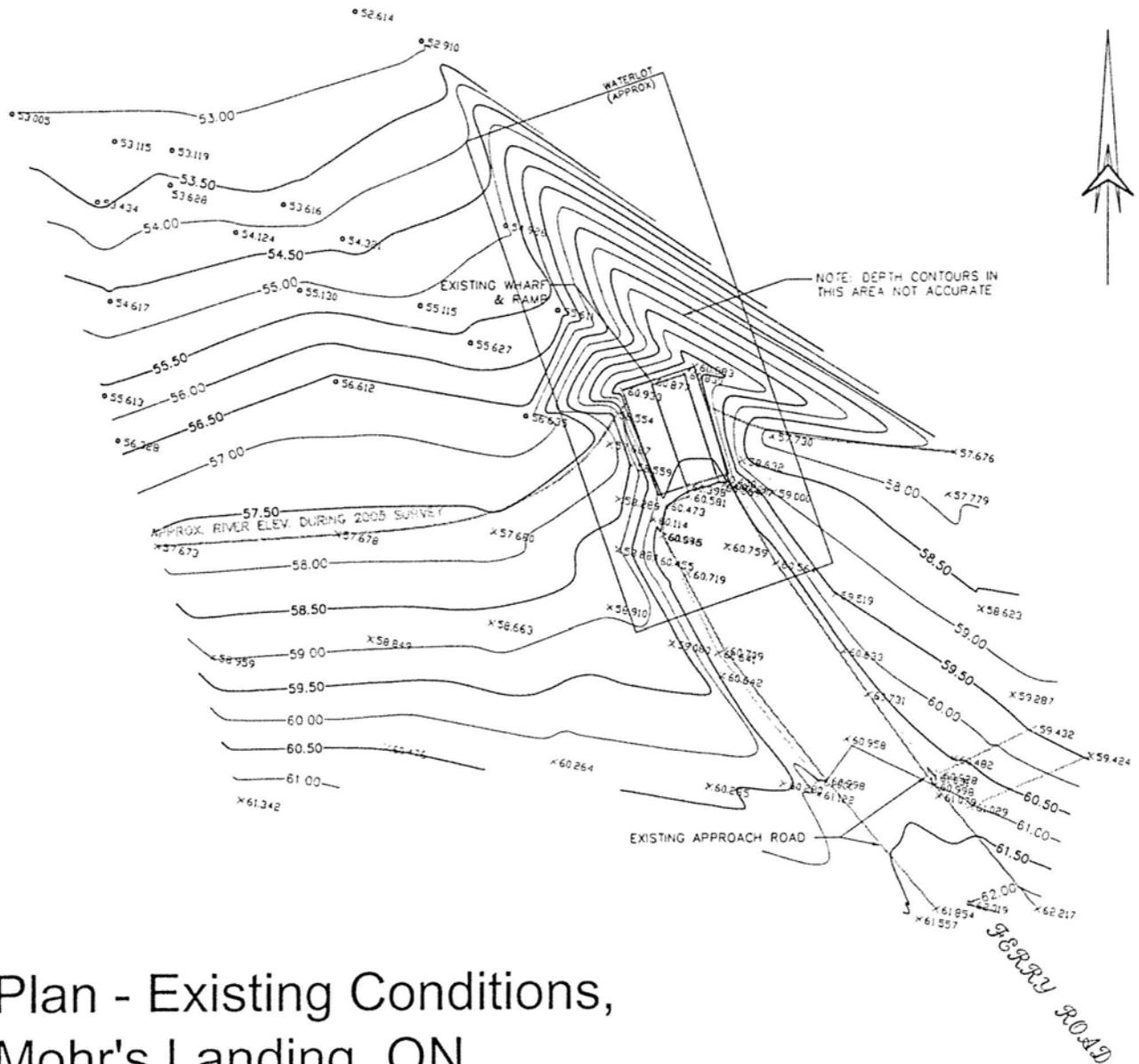
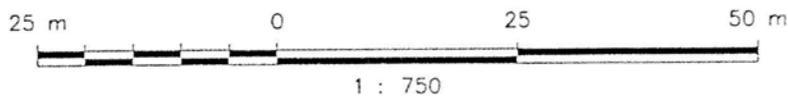


Figure 2

ANNEXE 3



Plan - Existing Conditions,
Mohr's Landing, ON



- CONTOURS & TOPOGRAPHIC DATA FROM GENIVAR PLAN No. H100732, 2005-11-01 BASED ON GEODETIC B.M.# 96K1063 (QC) AT 60.66m ELEVATION GEOD.

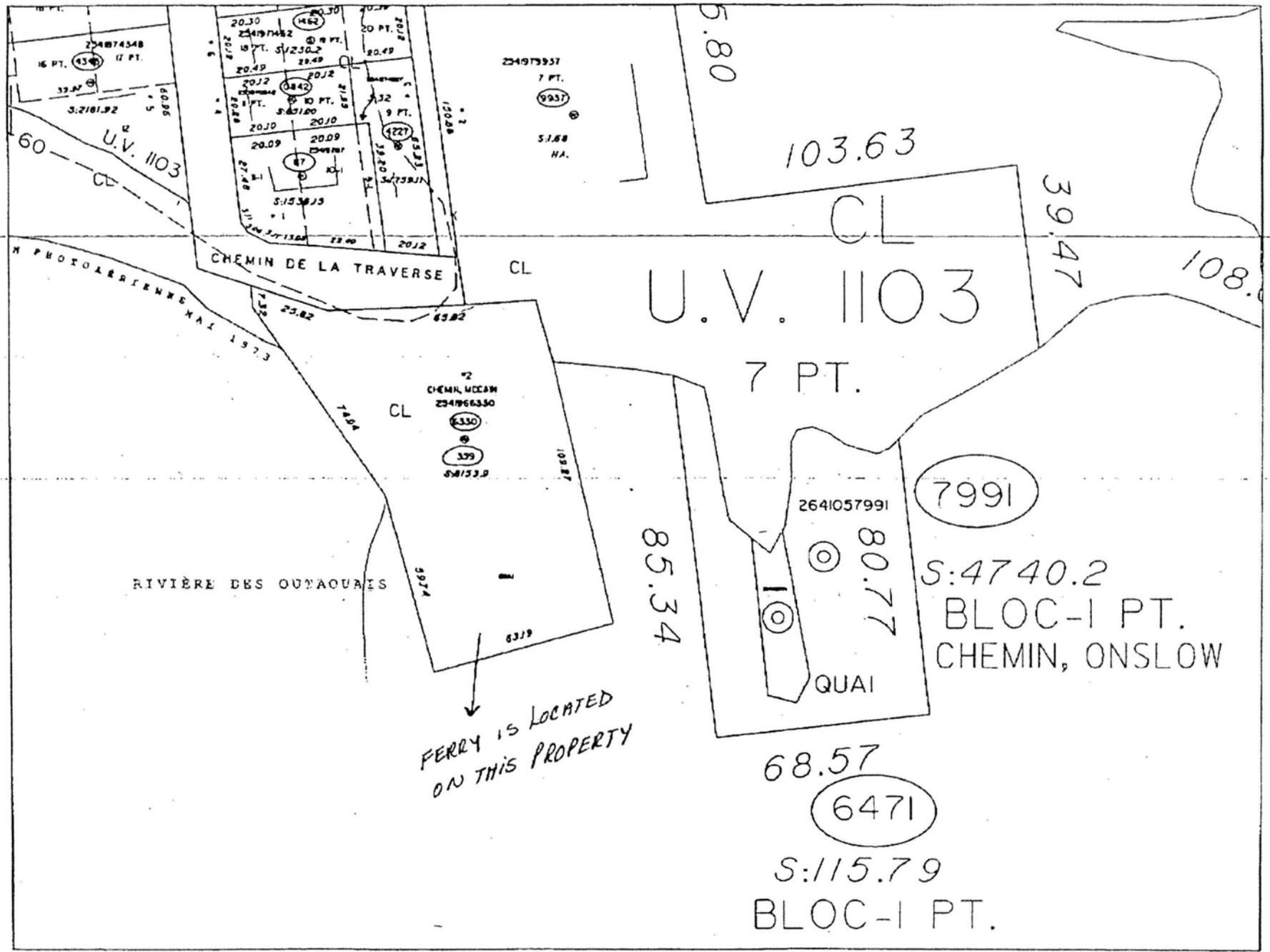
- CHART DATUM ELEVATION 57.9m GEODETIC

- WATERLOT (APPROX.) FROM PLAN PWGSC PROJ. 707833, 1995-05-10

Figure 3

ANNEXE A Quai de Quyon

MEX/05/JUL/2006 14:20 MRC DES COLLINES N° FAX: 819 827 4669 P. 004



SCHEDULE "A"

PORT LANDS

ALL AND SINGULAR that certain parcel or tract of land, and land under water, situate, lying and being in Lac des Chats, of the Ottawa River, and being composed of a Water Lot opposite Lot B in the Broken Front Concession of the Township of Fitzroy, in the County of Carleton, containing an area of 0.37 acres, be the same more or less, and which may be more particularly described as follows:

PREMISING that the bearings hereinafter mentioned are astronomical;

COMMENCING at a point in the said Lac des Chats, of the Ottawa River, defining the most Westerly angle of the said Water Lot and being distant 200 feet measured North 22 degrees 50 minutes West, from an iron bar planted in the high-water mark of the said Lac des Chats, said iron bar being distant 6 feet measured South 67 degrees 10 minutes West, from a point distant 5006 feet, measured Northerly along the Northerly prolongation of the Westerly limit of the road allowance between Concessions XI and XII, from its intersection with the Southerly limit of Lot B, in the Broken Front Concession of the said Township;

THENCE North 67 degrees 10 minutes East, 80 feet;

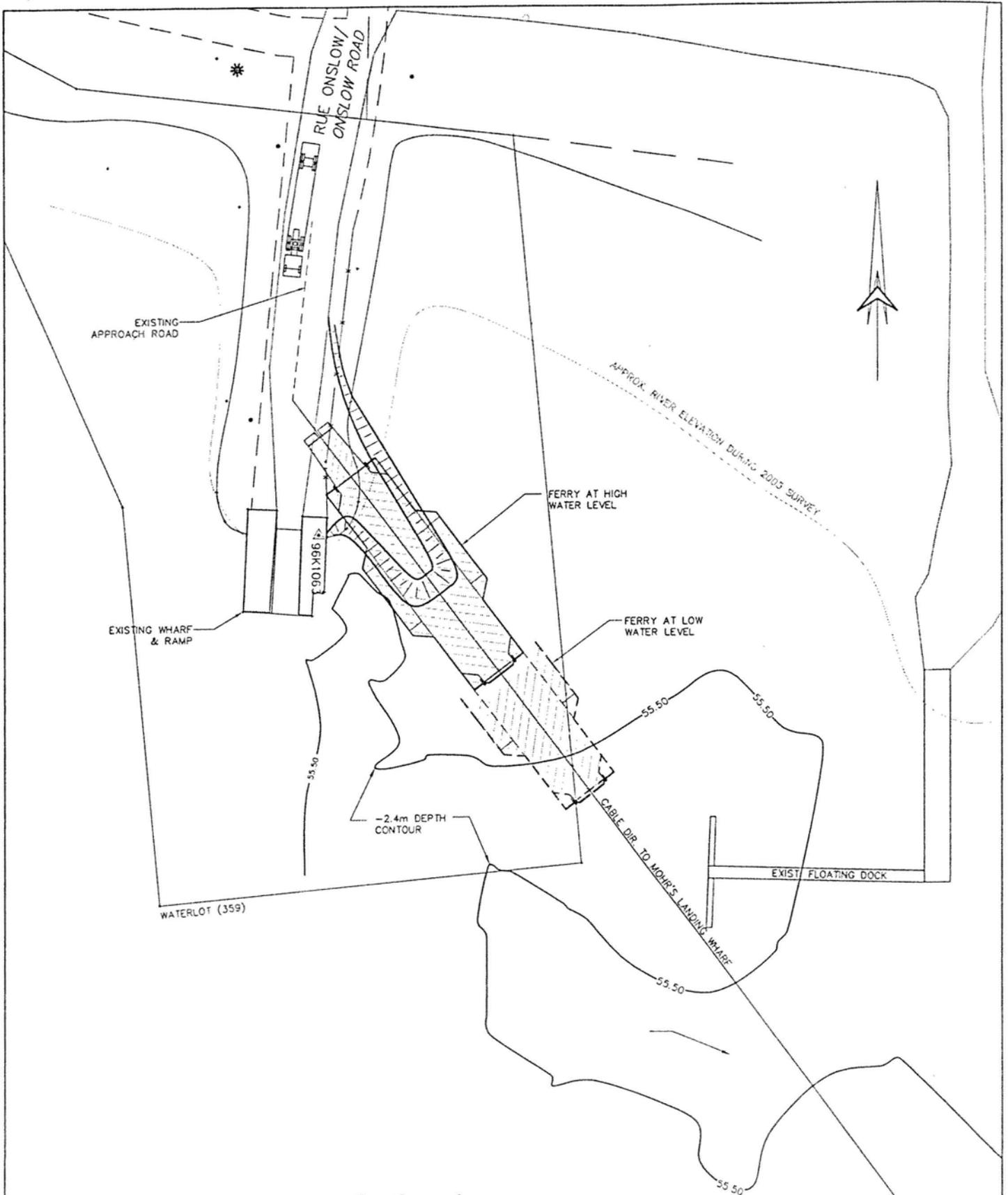
THENCE South 22 degrees 50 minutes East, 200 feet to an iron bar planted in the high-water mark of Lac des Chats, aforesaid;

THENCE in a general Southwesterly direction following the said high-water mark to an iron bar planted at the intersection with a line drawn South 22 degrees 50 minutes East, from the point of commencement;

THENCE North 22 degrees 50 minutes West, 200 feet to the said point of commencement;

THE PARCEL as herein described being shown outlined in red on a plan dated September 2nd, 1952, signed by S.E. Farley, Ontario Land Surveyor, of record in the Department of Lands and Forests, Ontario, now known as the Ministry of Natural Resources, a duplicate of which plan is attached to and previously described in Instrument No. FY 11792.

ANNEXE 6

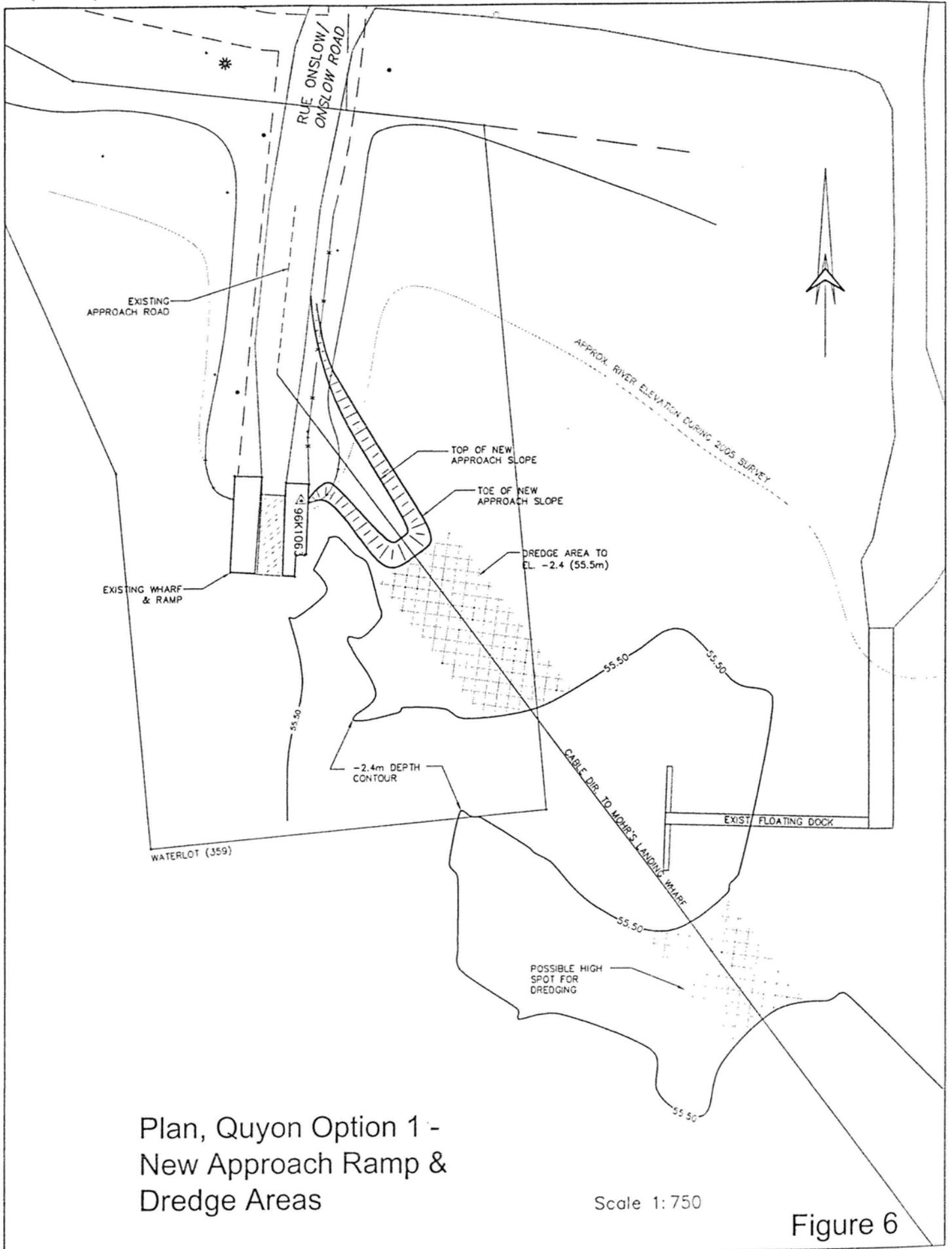


Plan, Quyon Option 1 -
New Approach Ramp &
Ferry Locations

Scale 1:750

Figure 5

ANNEXE 7

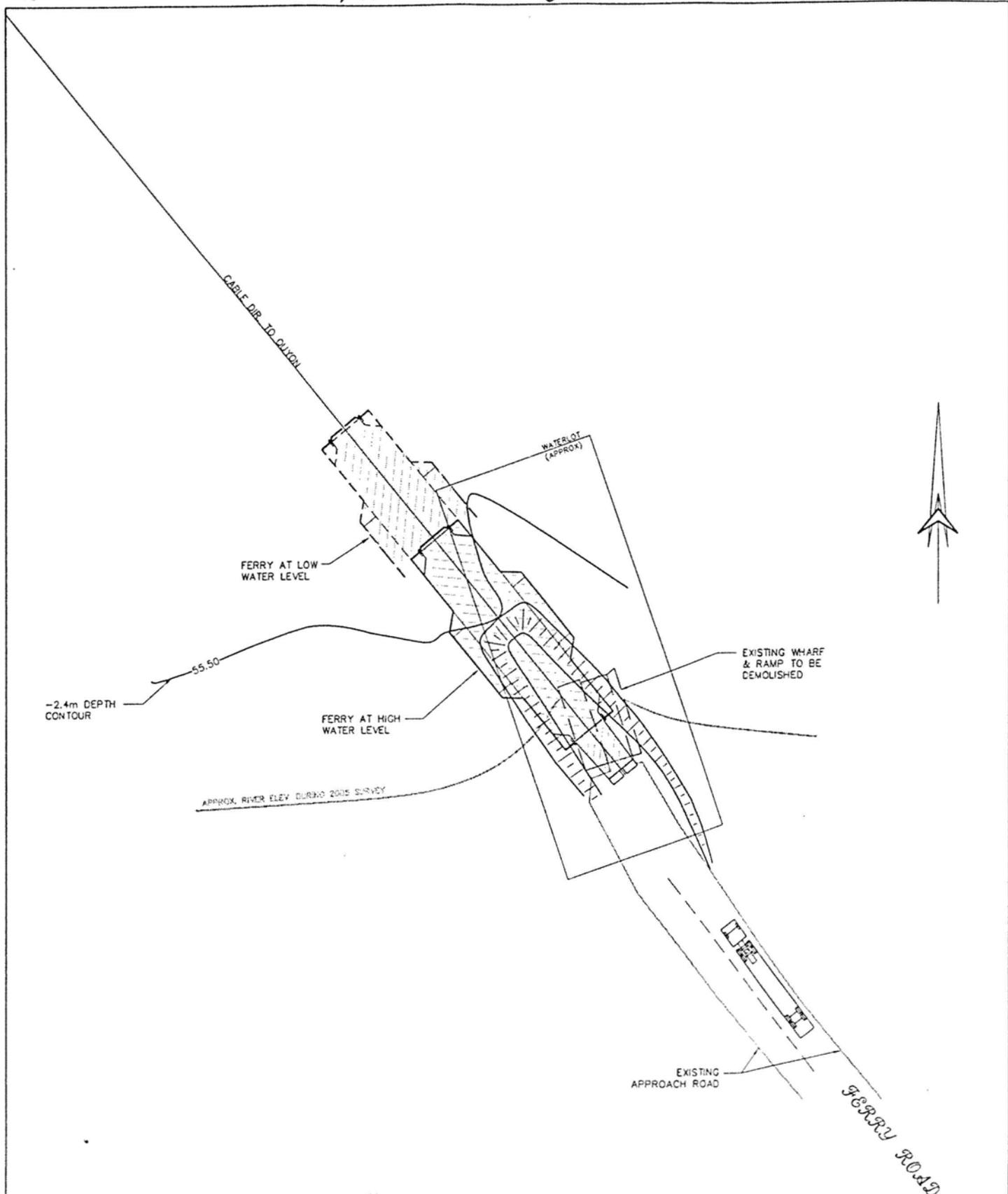


Plan, Quyon Option 1 -
New Approach Ramp &
Dredge Areas

Scale 1:750

Figure 6

ANNEXE 8

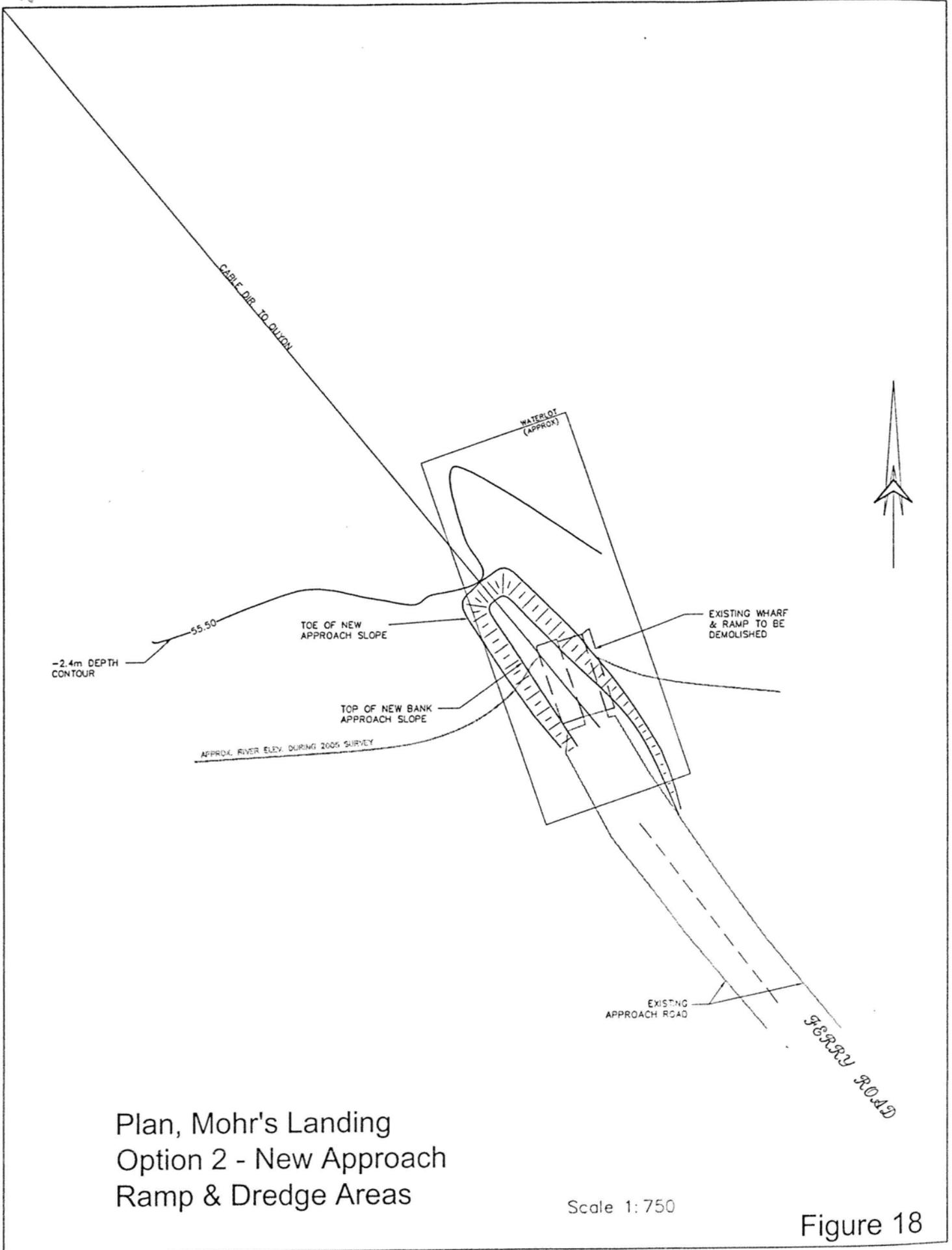


Plan, Mohr's Landing
Option 2 - New Approach
Ramp & Ferry Locations

Scale 1:750

Figure 17

ANNEXE 9



Plan, Mohr's Landing
Option 2 - New Approach
Ramp & Dredge Areas

Scale 1:750

Figure 18