

Le 1^{er} août 2008

M. Gilles Brunet
chef du Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, Boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Addenda - Modernisation du traversier de Quyon
V/Réf. : Dossier 3211-04-045
N/Réf. : G001359-000

Monsieur Brunet,

La présente a pour but de répondre à votre lettre datée du 24 juillet 2008 demandant des informations complémentaires concernant 1) l'opération du traversier en hiver et/ou en période de dégel, 2) le plan des mesures d'urgence et 3) la capacité maximale de transport du traversier.

1. Effet des glaces : gestion de l'opération du traversier en période de mouvement des glaces au printemps

Vous trouverez ci-joint une lettre de recommandation préparée par la firme Marine Maritime Consultants (2003) inc. concernant l'opération du traversier en période de mouvement des glaces. Cette firme possède 30 ans d'expérience dans l'exploitation de traversiers à câble au Nouveau-Brunswick et est responsable de la conception du traversier à câble proposé entre Quyon et Mohr's Landing. Il est ainsi recommandé par cette firme que lors du passage de glaces flottantes au printemps, l'opérateur du traversier attende que les glaces aient libéré le couloir de navigation du transbordeur avant d'amorcer sa traversée vers la rive opposée.

Traversier de Quyon inc. s'engage à respecter cette recommandation. Celle-ci n'affectera pas significativement le service offert, puisque selon l'expérience de M. Donald McColgan, propriétaire de Traversier de Quyon inc. et employé sur ce même traversier depuis 40 ans, la présence de glaces flottantes dans ce tronçon de la rivière des Outaouais est limitée annuellement à environ 1 semaine au début du mois d'avril. Durant cette semaine, seulement 1 ou 2 glaces flottantes par jour traversent alors le couloir de navigation du traversier. Très peu de glaces flottantes sont présentes dans ce couloir de navigation, puisque la plupart d'entre elles sont retenues par le barrage hydroélectrique de la Chute-des-Chats situé environ à 4,5 km en amont.

Quant aux limites opérationnelles du traversier en temps de crue, tel qu'expliqué en réponse à la question QC-2 de notre addenda au rapport d'étude d'impact daté du 25 avril 2008, elles dépendent du niveau d'eau dans la rivière au moment de la traversée. Ainsi, le service de traversier sera opérationnel tant que les niveaux d'eau de la rivière se situeront entre - 0,4 m et + 2,6 m par rapport au zéro des cartes. Le niveau d'eau mensuel maximum de + 2,6 m au-dessus du zéro des cartes n'a été atteint ou dépassé qu'à trois occasions sur une période d'étude de 53 ans (636 mois). Advenant le dépassement du niveau d'eau de + 2,6 m au-dessus du zéro des cartes, les rampes d'accès au service de traversier seraient inondées, et le service devra être interrompu jusqu'au retour du niveau d'eau maximum acceptable.

Quant à la gestion du service de traversier en temps de tempête, celle-ci relèvera directement du capitaine et du propriétaire de Traversier de Quyon inc., qui prendront une décision en fonction de leur jugement professionnel.

2. Sécurité : Plan de mesure d'urgence

Tel qu'exprimé à la section 24.1.2 de l'étude d'impact sur l'environnement préparée par CIMA+, une seule modification devra être apportée au plan de mesure d'urgence actuel de Traversier de Quyon inc. Il s'agit de la procédure à suivre en cas de rupture du câble du transbordeur. Cette procédure peut être décrite comme suit :

En cas de rupture du câble du transbordeur, l'ancre du transbordeur sera jetée par-dessus bord afin de stopper la dérive du navire. A l'aide de son poste de radio émetteur, le capitaine signalera le problème au bureau de Traversier de Quyon inc. Un autre capitaine sera alors envoyé pour prendre la barre de l'un des anciens navires maintenu en état de service et remorquera le transbordeur à câble jusqu'au quai le plus proche.

Cette procédure sera ajoutée au document intitulé « Owner's Instructions To The Captain » légalement requis à bord du navire en vertu de l'article 206 du *Règlement sur le personnel maritime* de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* avant la mise en opération du nouveau traversier. Une formation sera aussi offerte à tout le personnel de Traversier de Quyon inc. afin de se familiariser avec le mode de fonctionnement du nouveau traversier avant sa mise en opération.

Le capitaine du traversier de Quyon inc. communiquera avec la municipalité la plus proche (Pontiac ou Ottawa) pour demander assistance dans les situations suivantes définies dans le document « Owner's Instructions To The Captain » :

- Une assistance médicale est requise (ex. transport d'un passager en ambulance vers l'hôpital le plus proche) ;
- Une assistance policière est requise (ex. passager passé par-dessus bord dont la récupération requiert l'aide de plongeurs) ; et
- Une assistance du service des incendies est requise (ex. un feu à bord ne pouvant être éteint en utilisant les moyens mis à la disposition du capitaine et de son équipage).

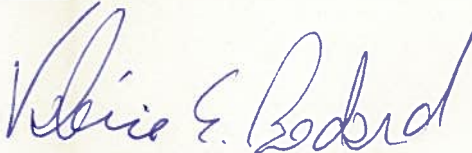
Cette demande d'assistance se fera via le service 9-1-1 disponible dans les deux municipalités où sont situés les quais, puisque seul ce service peut assurer une assistance 24 h sur 24 h, 7 jours sur 7. Toute urgence environnementale sera déclarée au Centre d'intervention en cas de déversement dont le numéro est inscrit dans le document « Owner's Instructions To The Captain ».

3. Capacité de transport du traversier : nombre de véhicules

Selon son concepteur, le nouveau transbordeur qui assurera le service de traversier entre Quyon et Mohr's Landing possédera une capacité de transport de 18 véhicules. Toutefois, l'expérience à démontré qu'en réalité il est possible de transporter jusqu'à 21 véhicules par passage sur ce navire. Le nombre de véhicules autorisés à bord pourra donc osciller entre 18 et 21 véhicules tout dépendamment de leur taille.

En espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Monsieur, de nos plus sincères salutations.

CIMA+



Valérie E. Bédard, B.Sc.
Chargée de projet - Environnement
Poste téléphonique : 6351

VB/vb

p.j. Lettre de Marine Martime Consultants (2003) inc. contenant les recommandations pour l'opération du traversier au printemps.

c.c. Don McColgan, Traversier de Quyon
Marc Fortin, CLD Les Collines-de-l'Outaouais



MARITIME MARINE CONSULTANTS (2003) INC.

P.O. Box 4725, Rothesay, N.B., E2E 5X4

Tel. 506-847-3226 – Fax. 506-847-0538

e-mail mmc@nb.aibn.com

25th July 2008

CIMA
420 boul. Maloney Est, bureau 201
Gatineau QC
J8P 1E7

Attn. Valerie Bedard

New Ferry at Quyon.

Dear Ms. Bedard,

Mr. D. McColgan saw the cable ferries operating in New Brunswick and was referred to our company. We are a marine consultancy company and I have been involved with the cable ferries operated by the New Brunswick Department of Transportation since 1978. I also travelled daily at one crossing on the Kennebecasis River for 25 years and consider that has given valuable experience in the operation of cable ferries.

In the spring time when the river ice is breaking up the ferries must give way to the larger ice sheets. This is an inconvenience for the travelling public but most regular users of the system prefer to wait than risk being stranded if the cable breaks.

The cable is 1 ½" diameter with a minimum breaking strength of 90 tonnes. This has proven satisfactory for the larger ferries of 42 m hull length. The older ferries, 25 to 36 m in length, operated on a 1 1/8" cable with a minimum breaking strength of 50 tonnes. The calculation of the side forces due to an ice sheet is very complex and dependent on the size/depth of the sheet and the speed at which it is travelling. Relying on the operator to estimate the size, depth and speed of the ice sheet is not considered advisable therefore the operators are advised to stay at dock until an ice sheet has passed.

Please feel free to contact us for further information.

Best Regards

Don Bremner

President.