

**Projet de dragage d'entretien du chenal
entre Hudson et Oka
dans le lac des Deux-Montagnes**

**Requêtes
d'audience publique**

2003

1. Monsieur Mavis Martin
2. Madame Naomi Henshaw
3. **Comité de citoyens d'Oka**
Monsieur André Chaput
4. **Ville d'Hudson**
Monsieur Stephen F. Shaar, maire
5. Madame Mary Jefferies et Monsieur Maurice Jefferies
6. Madame Susan Mc Arthur
Monsieur Lewis Reford
7. **Conseil régional de l'environnement des Laurentides**
Monsieur Jacques Ruelland

Feb 16, 2003

180

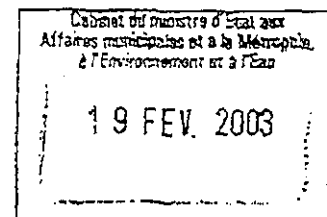
CR3.1

Dragage d'entretien du chenal entre
Hudson et Oka
Lac des Deux-Montagnes 6211-02-104

M. Boisclair,

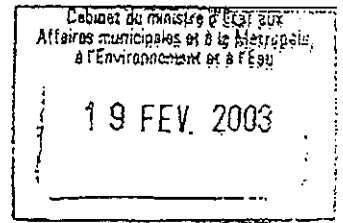
I am writing to inform you of my concerns regarding the proposed dredging of the Hudson/Oka ferry channel. I live in a quiet neighborhood overlooking the ferry, but this neighborhood is not without its own problems. Of course I have concerns about the proposed project as a whole, but I am especially concerned because my property, specifically 67 Rue Sanderson, has sewage running through a stream in my backyard, which flows directly into the Lake of Two Mountains at the ferry site. This problem has been going on for many years and our local council, Town of Hudson, has been trying to get some government funding to address the problem of raw sewage running through our properties. I would like to know why this environmental catastrophe would not take some precedent, before coming in to dredge up more of this sewage that travels daily, hourly through our quiet neighborhood and into the river. I would welcome anyone from the environment agency you represent to come into my backyard, and see and smell with your own eyes and nose, this persistent hazard we live with. Please understand our grave concerns regarding this proposed project, and let us work to find the solutions so we can all live in a clean and safe environment to which we are entitled. I am requesting further discussion and public hearing on this very sensitive issue.

Regards, *Mavis Martin*
Mavis Martin



To the Ministère de l'Environnement
Monsieur Andre Boisclair
Edifice Marie-Guyart, 30ieme etage
675 Boul. Rene-Levesque Est.
Quebec G1r5V7

from: N. Henshaw



Dear Minister: Re: Project No.50-5473-9801

I enclose a letter written to BAPE outlining my objections to the continued use and possible expansion of the Oka-Hudson ferry link. My objections to the veracity of the so-called "facts" in the Genivar report are plain.

I would like to call a public meeting to question the desirability of dredging to be done to keep the ferry operable between Oka and Hudson. In the report from Genivar, there are reasons stated as an argument for the continued presence of the ferry. I refute all of these reasons as stated, and claim that they were submitted without proper research. Under Paragraph 3 in the report, the justifications are untrue and inappropriate. The "worker transportation", the time "saved", the desirability of a "tourist attraction", the "economic spinoffs for waterfront municipalities", are all misrepresented. In actual fact, the following facts are true and experienced by us local residents who live near the ferry on the main road.

1) The noise and disruption of the traffic from the ferry on our inadequate country roads should be considered. There are many families living on Sanderson Road, right opposite the ferry terminal in Hudson, and also on Belleview Road which most of the traffic uses to get access to Hgy 342, and then onto the No 40 autoroute. In the summer, a very large number of motorcycles use the ferry on their aimless pleasure rounds, often stopping for refreshment in Hudson. There seems to be no restriction on the amount of decibels these motorcycles are allowed to make, and all summer long, the residents on this little road are virtually tortured by the roar of these monstrous bikes, not to mention the danger to pedestrians and bicycles of the local residents along the road. There is no sidewalk or even a path for locals to escape this through-traffic, which is usually travelling at excess speed

- 2) The disruption caused by the ferry to the natural environment is also to be considered. I am not familiar with the fauna of the area, but it must be obvious that dredging of the magnitude described in the Genivar Report will be devastating to the natural habitants of the area outlined. This is a serious consideration, especially as the ferry is not really a needed service for local use.
- 3) If it is being considered, that the ferry is eventually going to expand its operations, it must be stopped. It is barely tolerable now, and any increase will require all sorts of new installations including access roads to the major highways. Our residential peace in this area will be totally destroyed. Our real-estate values will

180
Dragage d'entretien du chenal entre
Hudson et Oka
Lac des Deux-Montagnes 6211-02-104
CR3.2

be deflated. Our properties will be only of use in a commercial sense, so re-zoning will have to be considered.

At the end of Paragraph 3.1 , it is stated that ferry users will have to travel via routes 344, 342, and 201, as though these are poor alternatives. This statement is misleading. Of course, traffic density will increase elsewhere if the ferry not longer goes through Hudson, but our roads will benefit from the decrease in density, and since they are inadequate for this through traffic, it is very much a sought-after happening. The alternate routes will include Hgh. 13, an autoroute, designed to carry heavy traffic unlike our local roads. This route is not even mentioned in the report.

The report says that the ferry saves users 60 to 80 minutes in transit time. Wrong. The trip by either Hgh.13, or by the Carrillon ferry takes less than 60 minutes. The ferry takes between 20 and 30 minutes. The "saving is therefore between 30 and 40 minutes.

Pragraph 3.2 points out other "disadvantages" of not keeping the ferry going. One is that there will be a reduction of tourists to the "region". What region are we referring to?. We are not a "tourist" destination, and if we were to become one, I think we should be entitled to a great deal of thought in the "re-zoning" department to take advantage of this new description. Hudson is essentially a bedroom-community, and I do not think would wish to revise this image and way of life. In fact, there are many more advantages to this town to close the ferry than to keep it open.

These and other objections to the ferry are outlined in my letter to BAPE, which is enclosed with this letter. I therefore reiterate my objections to the dredging, and request a public hearing to be held before approval is given by the Ministere de L'Environnement to this project, and the impact on the human as well as the fauna environment to be seriously studied and a proper assessment formulated.

Yours truly,



Naomi Henshaw

February 8/03,

To BAPE
Attn: Rosemary Al Hayak
575 St. Amable
Quebec City, G1R6A6

Dear Ms. Al Hayak: Re: Project No. 50-5473-9801

I attended the information meeting on February 4th in Hudson concerning the proposed dredging operations scheduled for this coming summer at the Como and Oka ferry terminals should the project be approved. I wish to register my concern about some of the data presented in the study done by Genivar, as I do not agree with their assessments of the necessity of maintaining this service. It is mentioned that the service was brought into effect in 1909, and the purpose was to provide access to the people in Oka to the new train service in Como, for commuters to Montreal and for the mail. Obviously, these needs no longer exist. There is no train service at all from Como, in fact, Como does not even officially exist.

1) They say that the ferry is a means of transportation for "many" workers. I refute this data, and wonder where they get this information. Did they do a survey of those taking the ferry over a period of time? In fact, when I went twice-weekly to Ste. Eustache I found it to be cheaper and frequently faster to drive. At that time the price was \$10.00 return, and may be more now, taking the ferry.

2) They say that it saves users 60 to 80 minutes transit time. This is simply not true. The time that it takes to drive from the ferry around to Oka is approximately 60 minutes. Subtract the 20 to 30 minutes ferry time, and you have a saving of only 30 to 40 minutes if you live right at the ferry. Most of the customers are using the ferry to go elsewhere than just between the two towns, so the time saved in their arriving at their destinations is probably negligible. If their numbers are so wrong in this easily verified statistic, why should we believe any of the numbers they quote in the study, as they are not substantiated by any references.

They say that it reduces the number of motorists on alternate routes, thereby admitting that increased number of motorists on your roads is a bad thing. The less the number on alternate routes, the higher the number on our local routes.

3) They say that it is a significant tourist attraction for the region. This may be, but in fact the last thing for this little village of "Como" with its one winding dangerous road, is a "significant tourist attraction" for automobiles. We are incorporated with Hudson, it is true, but nothing is changed since we lost our name, merely the administration. Is it envisaged that the zoning will change in this corner of Hudson to take advantage of a "tourist attraction" and permit more commercial activity on this little access road? Wax museums and such? What is the point of having a so-called "tourist attraction" if it just means that a huge

amount of vehicular traffic is going to go zooming through a residential area? If the "downtown" area of Hudson thinks it profits commercially from the ferry traffic, perhaps the terminal on this side of the river could be at the Wharf in Hudson, where no dredging would be required or at the Hudson Marina or at the new soon-to-be-developed Sandy Beach area, which would be shorter, and also require no dredging.

- 4) They say that it provides considerable economic spinoffs for waterfront municipalities. Have they gathered any pertinent facts to make this assessment? In fact, the ferry is becoming a significant hazard to the recreational use of this river by pleasure craft, which use is growing every year. In Hudson there is absolutely no-where to go to be beside the water except Auberge Willow Place, if you come by car.

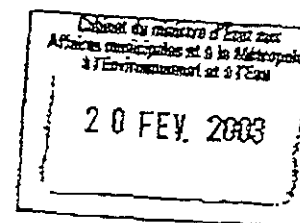
I challenge all of their assessments and conclusions, as being just made up out of their heads, and ask that they provide real figures and facts to substantiate their report. I have studied their maps, and it seems that the site of the ferry on the Hudson side, is in absolutely the wrong place due to the shallowness and silting up problems in the Baie. The righting of these problems will cost a great deal of money, and the expense is just not justified for the reasons (all easily refuted) that they present in their "study". I believe that the ferry service should be discontinued, as it serves no real purpose, causes traffic congestion and nuisance, and even danger, and thereby save the taxpayer a lot of money, which should be diverted to providing a much needed ring-road around the south of the Island of Montreal, linking the East with Ontario

Yours truly,

Naomi Henshaw,

Oka, le 18 février 2003

Cabinet du ministre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
675, boul René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec, Qc, G1R 5V7



Monsieur le ministre,

Suite à la rencontre d'informations et de consultations publiques tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à Oka, le 5 février dernier, au sujet du projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux-Montagnes par le ministère des Transports, nous vous demandons d'ordonner des audiences publiques sur ce dit projet.

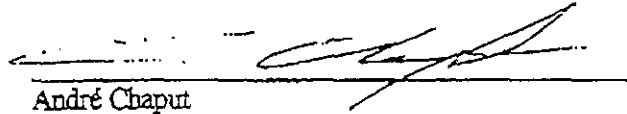
Quand plusieurs membres de notre Comité de citoyens se sont présentés à cette rencontre d'informations et de consultations publiques, ils n'avaient à priori aucune objection à ce que le dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka se fasse après dix-huit ans. Ils venaient à la rencontre pour avoir toute l'information et savoir comment précisément on procéderait à une telle manœuvre qui peut avoir des conséquences sur notre environnement et, éventuellement, sur la qualité de notre eau.

Toutefois, après une présentation que nous avons jugé expéditive et une période de questions qui a permis de soulever différents aspects non évidents à première vue, il nous apparaît clairement que nous n'avons pas le choix de vous demander ces audiences publiques. Comme le faisait remarquer un de nos membres au représentant du BAPE et aux experts de votre ministère et de celui du ministère des Transports, l'incapacité de répondre à certaines questions sur les véritables impacts sur l'environnement et l'évidence que toutes les options de dragage n'avaient pas été étudiées ne nous laissent guère le choix de faire la présente demande. C'est ainsi d'ailleurs que s'était terminée cette rencontre. De plus, le fait que le présent projet veut taire la venue plus que probable et à plus ou moins court terme d'un nouveau traversier de plus fort tonnage, comme le mentionnait l'avis de projet de décembre 2000, comme si le présent projet de dragage n'en tenait aucunement compte, soulève chez nous, citoyens, des interrogations et des inquiétudes sur ce qui nous apparaît un manque de transparence.

Nous tenons à préciser que nous ne sommes nullement opposés à ce que le dragage du dit chenal soit fait après toutes ces années compte tenu que nous reconnaissons l'importance du traversier au niveau du transport entre nos deux rives et de son apport économique pour l'activité agro-touristique de notre région. Le représentant du BAPE à la rencontre du 5 février dernier a précisé d'entrée de jeu que c'étaient nous, les citoyens, les experts. C'est donc en tant qu'experts non suffisamment informés sur les véritables impacts sur notre environnement et non convaincus de la bonne technique de dragage que nous vous demandons de tenir ces audiences publiques pour que toute la lumière soit faite dans ce dossier.

Nous espérons que vous donnerez suite à notre requête et nous demeurons disponibles pour clarifier davantage nos attentes.

Pour un environnement de qualité,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'André Chaput', is written over a horizontal line.

André Chaput
Pour le Comité de citoyens d'Oka

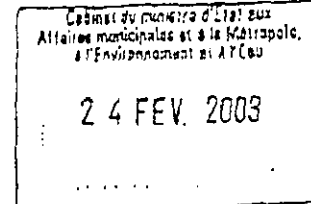


Hudson

481 Main, C.P. 550
Hudson, QC J0P 1H0

Bureau du maire: (450) 458-5940
Télécopieur: (450) 458-4922

Hudson
Le 19 février 2003



L'Honorable André Boisclair
Ministre de l'Environnement et de l'Eau
Ministre des Affaires municipales et de la Métropole
675, boul. René-Lévesque Est,
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
Québec (Québec)
G1R 5V7

Courriel: ministre@menv.pouv.qc.ca

Objet: **Demande d'audience publique**
Dragage d'entretien du chenal de navigation
entre Oka et Hudson dans le lac des Deux-Montagnes

Monsieur le Ministre,

Depuis plus de deux ans déjà, les municipalités d'Hudson et d'Oka sont saisies d'un projet du Ministère des Transports (MTQ) portant sur le dragage du lit du lac des Deux-Montagnes. Selon le MTQ, les travaux visent uniquement le curage d'entretien du chenal de navigation utilisé par le traversier reliant les municipalités d'Hudson et d'Oka sur la rive nord du lac.

À cause de l'envergure des travaux et de la quantité des matériaux dragués (26 185m³), le projet fait l'objet d'une demande de certification en vertu de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*. Cette demande est régie par le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*. Le projet est également sujet à l'approbation du ministère des Pêches et des Océans du Canada en vertu de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

Suite à un *Avis de projet* déposé par le bureau régional du Ministère des Transports en Montérégie et daté de décembre 2000, une étude d'impact a été produite par le bureau d'ingénieurs-conseils Genivar en date de mai 2002. Les municipalités touchées par le projet ont apporté leur concours au processus d'analyse environnementale du projet dans le cadre de diverses réunions de travail avec les fonctionnaires du MTQ et du Bureau des audiences publiques et environnement (BAPE).

Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact, nous aimerions porter à votre attention certaines lacunes importantes qui, à notre avis, compromettent la qualité du processus d'évaluation environnementale et en restreignent la portée de façon indue. Les élus de la Ville d'Hudson, municipalité affectée, soumettent, en effet, que l'analyse réalisée pour le compte du MTQ est incomplète, à courte vue et non conforme à la directive émise par votre ministère en mars 2001.

Nous estimons que, dans la démarche en cours, l'analyse comporte des erreurs de faits. De plus, des aspects du projet ayant des impacts importants et de longue durée sur des ressources rares, uniques et fragiles des milieux récepteurs sont passés sous silence ou mal interprétés. Les deux communautés les plus touchées par le projet estiment que ces déficiences vont à l'encontre des objectifs de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec* et des paramètres pour la préparation d'une étude d'impact qui sont définis dans le règlement afférent.



Hudson

Honorable André Boisclair
Hudson, le 19 février 2003
Page 2

Malheureusement, les analystes de la Direction des évaluations environnementales de votre ministère n'ont pas relevé ces lacunes dans les questions et commentaires publiés en septembre 2002. Cette situation est à l'origine de frustrations importantes chez nos concitoyens.

Les travaux vont largement au-delà de l'entretien du chenal

L'avis de projet et l'étude d'impact sur l'environnement font référence à des travaux « équivalents à ceux réalisés lors du dragage d'entretien de 1984 ». Cette affirmation ne concorde pas avec les faits. Le MTQ indique que les travaux porteront sur un chenal de 60 mètres de large, alors que les travaux de 1984 ont porté sur un chenal d'une largeur de 40 mètres. La différence est de 50%. De plus, en 1984, le dragage a été effectué sur une distance de 188 mètres linéaires depuis le rivage du côté d'Hudson, alors qu'aujourd'hui on parle de 485 mètres, soit 297 mètres linéaires de plus ou 158%.

Enfin, les travaux de 1984 ont porté sur un volume de dragage de 5 000 mètres cubes du côté d'Hudson et de 3 800 mètres cubes du côté d'Oka, soit un total de 8 800 mètres cubes. Les travaux projetés par le MTQ portent sur 19 475 mètres cubes du côté d'Hudson et sur 6 678 mètres cubes du côté d'Oka, soit 26 153 mètres cubes au total, ou 295% de plus (source Résumé vulgarisé décembre 2002).

Ces faits sont ou devraient être connus du MTQ, puisqu'il était responsable des travaux en 1984. Il nous apparaît donc évident que les travaux de dragage projetés ne visent pas que l'entretien du chenal comme le prétend le MTQ puisque le service de traversier actuel utilise un chenal large de 40 mètres depuis 75 ans. Pourquoi prévoir un chenal plus large sinon pour accueillir des traversiers de plus fort tonnage destinés à augmenter la capacité de transport inter-rive ? Et surtout, pourquoi nier l'évidence alors que l'exploitant lui-même a annoncé son intention de remplacer ses traversiers actuels.

La réponse à ces questions est simple. En centrant l'analyse environnementale sur les enjeux liés à un dragage d'entretien, on souhaite éviter de traiter des impacts liés à l'amélioration du service inter-rive.

Le dragage du lac des Deux-Montagnes n'est pas une fin en soi.

En effet, l'étude d'impact sur l'environnement réalisée pour le compte du MTQ se limite aux seuls impacts associés aux travaux de dragage. Elle ne prend pas en considération ceux qui sont associés à l'activité qui est à l'origine du projet de dragage, soit le service de transport inter-rives assuré par l'exploitant du service de traversiers en vertu d'un permis de la *Commission des transports du Québec*.

Certes, le MTQ fait valoir que les travaux de dragage projetés sont essentiels au maintien du service actuel. Soit, mais les prévisions qui ont été soumises dans l'Avis de projet (page 2) font état d'une croissance potentielle de plus de 60% dans l'achalandage du service qui passerait de 142 212 véhicules en 2000 (Genivar p. 88) à 250 000 et même 260 000 véhicules. L'achalandage est limité à la saison d'exploitation qui s'étend sur quelques 200 jours entre mai et novembre. Selon les chiffres fournis par l'exploitant, en 2000 le traversier a connu 31 jours avec un achalandage de plus de 1 000 véhicules et 14 jours à plus de 1 600 véhicules, soit 13 jours de plus que l'année précédente.



Hudson

Honorable André Boisclair
Hudson, le 19 février 2003
Page 3

Vous comprendrez que cette croissance est significative et susceptible de générer des impacts non-négligeables sur le milieu récepteur. Or, l'étude d'impact passe ces impacts potentiels sous silence.

Aussi, nous soumettons que, nonobstant les intérêts à court terme du MTQ à dissocier les deux questions, la problématique environnementale du projet de dragage doit inclure les impacts associés à l'usage qui sera fait du chenal de navigation. L'activité de transport sur la traverse Oka-Hudson doit donc faire partie des sujets traités dans l'étude des impacts sur l'environnement.

Elle constitue aussi un des facteurs clés à prendre en compte dans l'évaluation du projet et dans la définition des mesures de mitigation à mettre en place. Cette demande est d'autant plus justifiée que, du côté d'Hudson notamment, le milieu traversé est essentiellement résidentiel. Qui plus est, le traversier étant exploité en vertu d'un droit acquis depuis 1972.

On drague pour améliorer le service de traversier

D'ailleurs, afin de faire face à la croissance anticipée du trafic sur la liaison Oka-Hudson, l'exploitant du service prévoit remplacer les quatre traversiers remorqués actuels par deux traversiers autopropulsés de plus fort tonnage. Cette éventualité est citée au troisième paragraphe de la section « Objectifs et justification du projet » à la page 2 de l'*Avis de projet* et a été confirmée lors des présentations de l'exploitant aux conseils des deux municipalités au cours de l'automne dernier.

Or, le MTQ refuse de relier les travaux de dragage à une amélioration des installations physiques destinées au service de traversier inter-rives. Cette éventualité n'est donc pas traitée dans l'étude d'impact. Nous voyons là, encore, la manifestation d'une perspective réductrice et à courte vue sur les impacts des travaux projetés.

La mise en service de traversiers plus gros, plus coûteux et plus performants n'est pas sans conséquences sur l'environnement riverain. Elle entraîne, à titre d'exemples : la construction d'ouvrages en rive pour l'embarquement et le débarquement des véhicules, le prolongement éventuel des heures d'exploitation du traversier et l'évolution de la nature du trafic véhiculaire transporté, notamment par l'augmentation de la taille et du nombre de camions ou encore la construction de voies d'accès adaptées au travers de secteurs résidentiels bien établis.

Ces enjeux ne sont pas sans conséquences sur nos milieux. Ils doivent être pris en compte dans le processus d'analyse des impacts du projet de dragage.

Nous réclamons des études complémentaires

Le conseil municipal de la Ville d'Hudson est très préoccupé par le peu de cas que fait le MTQ des impacts de son projet sur les communautés riveraines. Les préoccupations que nous avons esquissées plus haut ont été exposées au chargé du dossier du MTQ en région. Nous n'avons pas réussi à obtenir un élargissement de l'approche à l'analyse du projet.



Hudson

Honorable André Boisclair
Hudson, le 19 février 2003
Page 4

Face aux conséquences potentiellement lourdes pour notre communauté, nous sollicitons votre collaboration en vue voir à ce que le dossier soit complété par des études complémentaires réalisées soit par votre Ministère, soit par le Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE). Ces études doivent permettre de documenter les considérations suivantes qui nous apparaissent essentielles à l'appréciation de la situation :

- La croissance prévue du nombre de mouvements de véhicules sur le traversier Oka-Hudson.

Les prévisions de croissance doivent tenir compte de l'évolution des conditions socio-démographiques dans les communautés des deux côtés du lac des Deux-Montagnes qui sont la source première de la demande en transport inter-rives. Une étude de transport basée sur une analyse de l'origine et de la destination des mouvements véhiculaires fournirait des paramètres pour évaluer objectivement divers scénarios pour la prestation du service et les impacts correspondants. Ces paramètres permettraient aussi de planifier la mise en place de mesures de mitigation appropriées, le cas échéant.

- Les milieux urbains affectés par le trafic automobile généré par le service.

Puisque l'étude d'impact déposée par le MTQ n'a pas documenté le sujet précédent, il va sans dire qu'elle n'a pas non plus prêté attention à la configuration et au gabarit du réseau, à l'utilisation du sol le long des voies d'accès, etc. En somme, elle n'a pas tenu compte des milieux que traverseront, en nombre croissant, les usagers du service de traversier pour le bénéfice de qui le MTQ s'apprête à draguer le chenal. La relation entre l'augmentation du trafic véhiculaire et les risques de débordement sur le réseau local (Oka), d'accidents sur le réseau résidentiel (Hudson) et les nuisances aux riverains (congestion, bruit, poussière) doit être étudiée, car ces impacts sont significatifs et permanents. Les mesures de mitigation possibles doivent aussi être évaluées.

- Les retombées économiques réelles pour les communautés affectées.

L'étude d'impact du MTQ mentionne en passant que les travaux de dragage auront des retombées positives sur les communautés riveraines. Notre connaissance du milieu nous indique, au contraire, que nos communautés tirent très peu de bénéfices de ce service, alors qu'elles doivent en supporter tous les inconvénients. Pour évaluer la situation, il faudrait disposer de données permettant d'établir le profil des usagers du traversier et leur comportement : caractéristiques socio-démographiques, provenance, destination et but du déplacement (affaires, tourisme, visite, achats, services, livraison, etc.), nombre et typologie (automobiles, camions légers, camions lourds, motos, vélos, piétons, etc.), etc. C'est alors seulement qu'on pourra décrire et mesurer adéquatement l'ensemble des impacts économiques sur les communautés riveraines.

Monsieur le Ministre, la municipalité de la Ville d'Hudson croit que le dossier du dragage d'entretien du chenal de navigation dans le lac des Deux-Montagnes est mal engagé depuis le début. À plusieurs reprises, la ville d'Hudson et ses citoyens, en particulier, ont manifesté aux représentants du MTQ leur désaccord avec l'approche utilisée dans l'analyse des impacts du projet. Cette approche est étroite et à courte vue, ce qui va à l'encontre des objectifs de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.



Hudson

Honorable André Boisclair
Hudson, le 19 février 2003
Page 5

Nous vous demandons donc de faire en sorte que l'évaluation environnementale des travaux soit faite à la bonne échelle : celle du service de traversiers auquel il est destiné.

On pourra alors considérer sereinement, sur la base d'une documentation adéquate, les scénarios d'exploitation et d'aménagement du territoire permettant de maintenir et même de bonifier le service de traversiers, tout en minimisant les risques et les nuisances pour l'environnement et pour les communautés affectées.

Cependant, dans l'hypothèse où le processus en cours ne puisse pas être réorienté, veuillez considérer la présente comme une demande officielle des soussignés pour la tenue d'une audience publique sur le projet 50-5473-9801 présenté par le ministère des Transports du Québec.

Ayant bon espoir que vous saurez donner une suite favorable à notre demande, veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

M. Stephen F. Shaar
Maire Ville d'Hudson

CC. Conseil de la Ville Ville d'Hudson
Conseil municipal de la municipalité d'Oka
M. Serge Ménard, Ministre des transports
M. Nick Discepola, M.P.
M. Yvon Marcoux, M.N.A.
M. Denis T. Tremblay, chef du service des projets,
bureau régional du Ministère des Transports du Québec
M. Claude Desjardins, président, La Traversée d'Oka
M. Philippe Ouellette, Ministère de l'environnement
M. Norman Ménard, Préfet MRC Vaudreuil-Soulanges
M. Réjean Boyer, Représentant de la MRC Vaudreuil-Soulanges auprès de la CMM
M. Pierre-Benoit Forget, Préfet MRC Deux-Montagnes
Mme Rosemary Al-Hayat, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

February 25th 2003

Dear Sir,

Proposed dredging of the Hudson-Oka Ferry channel

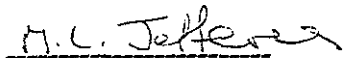
We, the undersigned residents of Hudson (Como) submit our request for a hearing to be convened on the matter of the proposed plan for dredging the channel for the Hudson-Oka Ferry.

While we acknowledge that dredging is necessary for the continued safe operation of the ferry, we do not see any need for the extent of the dredging to be increased from the norms used in 1984. As the last dredging lasted for 18 years we do not understand the necessity for such a huge increase in the width of the channel and in the length of the channel on the Hudson side of the river. Any dredging will have an impact on the environment and should be kept to a minimum.

We are aware that the owner of the ferry wishes to use bigger ferries in the future, and we feel that the increased scope of the dredging reflects the first step towards this. Larger ferries and the increased volume of traffic, plus much heavier vehicles such as trucks using the ferry would have a disastrous effect on the town of Hudson as a whole and in particular the eastern section known as Como. This is a small country town and the infrastructure is not capable of dealing with such a commercial venture.

Therefore we request a formal public hearing from the B.A.P.E.

Signed:



Mary Jefferies



Maurice Jefferies

PLUS ATTACHED LIST:

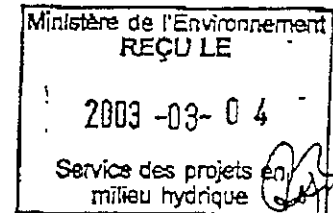
ORIGINAL SENT
TO M. A. BOUSCLAIR



**A été jointe à cette demande d'audience publique,
une liste de 18 signataires.**

February 27, 2003

Minister of State for Municipal Affairs and Greater Montreal,
The Environment and Water and Government House Leader
675, boul. René-Lévesque Est, 30 th Floor
Québec, G1R 5V7



Attention: M. André Boisclair
Via Fax: 418 643 4143
Original to follow by mail

180 **CR3.6**
Dragage d'entretien du chenal entre
Hudson et Oka
Lac des Deux-Montagnes 6211-02-104

Dear Sir,

Further to the public information session held by the BAPE in Hudson on February 4, 2003 regarding the proposed Hudson-Oka dredging, we are requesting a formal environmental hearing for the following reasons.

Insufficient Analysis on the Impact on Fish Habitats

Comments by the Société de la faune et des parcs du Québec regarding the environmental impact study completed by GENIVAR in December 2002 (M96685) indicate that the study is incomplete. According to correspondence from Martin Léveillé, Biologiste M.Sc. Société de la faune et des parcs du Québec to Monsieur Gilles Brunet, Chef Service des projets en milieu hydrique, Direction d'évaluations environnementales;

"l'utilisation des frayères n'est pas assez documentée entre les frayères localisées aux points d'arrivée et départ du traversier. De plus, le site de dépôt des sédiments dragués ne serait pas assez documenté sur le sujet de la faune aquatique."

These two areas of insufficient analysis on the environmental impact of the dredging were highlighted by your own government. As a waterfront neighbour to the ferry, the proposed dredging will have an impact on our family's enjoyment of the aquatic life in the bay. It is only fair that we should be given all the facts concerning the proposed dredging.

Conflicting Information Regarding Flora and Fauna in the Dredging Area

During the question period at the public information session both the Ministry of Transport and the representative from GENIVAR stated that there is no flora and fauna in the proposed dredging area. This simply is not true. As a resident who has often taken the ferry, I can attest to the fact that there is an abundance of lily pads, aquatic grasses and other fauna growing in the docking area. The docking area is located in a shallow,

marsh-like bay which is home to many fish, frogs and other living creatures. In addition, there are two small streams, which empty into the Lake of Two Mountains contiguous to the dredging area. These streams are a vital part of fish, bird and other wildlife habitats.

Misleading Information Given to the Federal Ministry of Fisheries and Oceans

The Ministry of Transport of Quebec told the Federal Ministry of Fisheries and Oceans the proposed dredging area and volume was the same as that completed in 1984. We understand that Fisheries and Oceans did its analysis on the loss of fish habitat based on the impact of the 1984 dredging. Fisheries and Oceans has already asked the department of Transport for compensation for fish habitat lost based on a smaller dredging area, the public should be made aware of the impact on our fish habitats given a dredging area almost twice as large.

Excessive Dredging Proposed Relative to the Requirements of the Existing Ferry Operation

It is clear, based on the ferry's current operations and comments made by the Ministry of Transport during the public information session, that the proposed dredging is significantly beyond what is required for the safe operation of the ferry. It would seem that the Ministry of Transport, for expediency and other reasons, is attempting to dredge a much larger area than is fundamentally required at the expense of the wildlife habitat and the local residents. A much more in depth analysis is required by the Ministry of Transport to in order to propose a project that will satisfy the operating requirements of the ferry while maintaining a minimal dredging area. The goal should be to keep the impact on the environment at a minimum while ensuring that the ferry can operate safely.

Given the Ministry of Transport's environmental analysis and proposed dredging project is: i) incomplete; ii) incorrect in its assessment of the area in the dredging zone; iii) misleading with respect to information provided to third party organizations with a stake in the process; and iv) was proposed with a view toward maximizing the dredging area, instead of minimalizing the environmental impact, we request a formal public environmental hearing in order to fully review these issues.

Sincerely,



Susan McArthur and Lewis Reford

Cc: Municipality of Hudson
François Villeneuve, Biologiste, Federal Ministry of Fisheries & Oceans
Gilles Brunet, chef service des projets en milieu hydrique Directions des
évaluations environnementales, Ministère de l'environnement
Martin Léveillé, Biologiste, M.Sc., Société de la faune et des parcs du Québec



Conseil régional de
l'environnement des Laurentides

180

CR3.7

Dragage d'entretien du chenal entre
Hudson et Oka
Lac des Deux-Montagnes 6211-02-104

Par courrier et par courriel

St-Jérôme, le 26 février 2003

M. André Boisclair
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole
à l'Environnement et à l'Eau
675, boul. René-Lévesque, Est
Québec (Qc)
G1R 5V7

Objet : Dragage du chenal entre Hudson et Oka
Demande d'audiences publiques

Monsieur le ministre,

Par la présente, le Conseil régional de l'Environnement des Laurentides (CRELA) vous demande d'ordonner des audiences publiques sur le projet de dragage soumis par le ministère des Transports du Québec. Les implications, surtout physiques, de ce projet ainsi que ses ramifications justifient, en effet, une évaluation publique du projet.

Le traversier Hudson-Oka fait partie du patrimoine local depuis des décennies. Les barges tirées par de petits remorqueurs en bois constituent une façon à la fois efficace et pittoresque de relier les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Il contribue aussi, de manière importante à l'industrie touristique de la région et du secteur d'Oka, en particulier. Enfin, le faible tirant d'eau du type d'embarcations utilisées permet de minimiser les impacts sur le milieu tout en assurant une grande flexibilité d'accostage malgré les fluctuations des niveaux d'eau. Le traversier actuel représente donc, sur tous les plans, un atout pour la région et pour le milieu naturel dans lequel il opère.

Le promoteur soumet deux motifs à l'appui de son projet de dragage. Selon lui, le projet vise d'abord à «maintenir une navigation sécuritaire» entre les deux rives. Il y aurait lieu d'approfondir ce volet de la justification soumise. Les périodes de sécheresse exceptionnelles des dernières années ont fait baisser les niveaux du réseau hydrique de la rivière Outaouais à des cotes telles que la navigation de plaisance sur le lac des Deux-Montagnes, en particulier a été problématique

Le Réseau environnemental des Laurentides

et même dangereuse à certains endroits. On peut présumer que cette situation temporaire a rendu difficile l'accostage des traversiers. Il faut donc, à notre avis, se demander si c'est l'accumulation graduelle de matériaux meubles qui cause un problème de sécurité aux traversiers ou si ce n'est pas plutôt un problème ponctuel et exceptionnel de niveau d'eau. Si le problème de sécurité est plutôt relié à la deuxième cause, existe-t-il toujours une situation d'urgence qui justifierait de procéder cette année au dragage du chenal ?

Il nous semble important de clarifier cette question puisque le promoteur évoque, comme deuxième motif pour procéder au dragage, que « la restauration du chenal permettrait l'utilisation d'un nouveau traversier de plus fort tonnage. Le nouveau navire aurait alors l'espace minimal requis pour manœuvrer de façon sécuritaire. »¹. Il nous semble donc que le dragage et l'élargissement prévu du chenal répondent davantage aux exigences techniques d'un nouveau navire qu'à la sécurité des traversiers actuels. Pourtant, lors de la séance d'information du 4 février dernier, à Oka, les représentants du ministère de l'Environnement ont allégué que le projet d'un nouveau navire ainsi que de l'implantation des débarcadères requis sur les deux rives devraient faire l'objet d'une évaluation environnementale distincte. Cette approche nous semble légaliste et illogique.

Si les traversiers actuels peuvent encore opérer de manière sécuritaire lorsque le niveau du Lac atteint les cotes moyennes historiques pourquoi faut-il procéder maintenant au dragage du chenal avant d'avoir une confirmation d'un projet précis de nouveau navire et des débarcadères requis ? Ne serait-il pas plus logique, moins coûteux et moins dommageable pour l'environnement d'examiner le projet de dragage lorsqu'un projet précis de remplacement des embarcations actuelles sera déposé ?

Les impacts du dragage, en particulier, sur le milieu aquatique, sur les activités de loisirs, sur le territoire et le littoral du parc national d'Oka ainsi que sur les prises d'eau potable des municipalités en aval seraient, en effet, trop importants pour procéder sans prendre en compte les impacts supplémentaires et cumulatifs des travaux exigés par un nouveau type de traversier.

Lors de la séance d'information du 4 février, un participant, spécialiste des techniques de dragage, a d'ailleurs fait ressortir que le promoteur n'avait pas évalué une technique de dragage, largement utilisée ailleurs, qui minimiserait, relativement, les impacts sur le milieu aquatique des activités de dragage et des techniques de dispersion des matières prélevées. La nature des sédiments sur fonds argileux, la présence possible de métaux lourds en provenance des usines de pâtes et papiers sur la rivière des Outaouais, les résidus de la drave et des trains de bois, la nature et l'importance des activités sur et en périphérie du Lac exigent la plus grande prudence et l'utilisation éventuelle des meilleures techniques, si le dragage était éventuellement jugé nécessaire. Or, il semble que la technique la moins dommageable pour le milieu n'a pas été prise en compte par le promoteur dans son étude d'impact.

Nous considérons donc que ce projet pourrait avoir des impacts physiques, environnementaux et économiques majeurs. Conséquemment, nous vous demandons de confier un mandat au BAPE

¹Ministère des Transports du Québec, *Avis de projet pour le dragage du chenal de la traverse Hudson-Pointe d'Oka* (projet 50-5473-9801), décembre 2000, p.2.

qui permettrait à la Commission d'évaluer l'ensemble des aspects que nous avons identifiés ci-haut, en plus des préoccupations soulevées par d'autres requérants.

En espérant que vous recevrez favorablement cette requête, nous vous prions d'agréer, monsieur le ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le président du Conseil,



Jacques Ruelland

- CC. M. Richard Legendre, ministre responsable de la région des Laurentides
Mme Hélène Robert, député du comté des Deux-Montagnes
M. Yvan Patry, maire de la municipalité d'Oka et président du CLD des Deux-Montagnes
M. Jean Dorval, conseiller municipal, municipalité d'Hudson
Mme Brigitte Bérubé, directrice, bureau régional du ministère de l'Environnement
M. Richard Rozon, directeur général du parc national d'Oka
M. Pierre Mayer, Association touristique des Basses-Laurentides
Mme Monique Girard, Comité de citoyens d'Oka