



158, Main Road, Hudson
(Québec) JoP 1Ho
Téléphone : (450) 458-4732
Fax : (450) 458-0367
Email: admin@traverseoka.qc.ca
www.traverseoka.qc.ca

Vendredi le 11 avril 2003

Madame Monique Gélinas
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575 rue St-Amable, bur. 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

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

Madame Gélinas,

En réponse à votre demande, vous trouverez dans ce document des informations et précisions relatives au projet de dragage.

En deuxième page, je fais état des contraintes rencontrées lors de la navigation. En page 3, une description du projet de changement d'équipement, l'état d'avancement du projet et le processus de cheminement. La page 4 vous résume de façon brève, les types d'accidents causés par les piètres conditions de navigation dans le chenal. Je termine par le profil des file d'attentes sur les deux rives.

En espérant que ce document vous sera utile et que vous y trouverez toute l'information nécessaire à votre analyse.

Je demeure à votre entière disposition et veuillez accepter l'expression de mes sincères salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claude Desjardins', written over a horizontal line.

Claude Desjardins, président Traverse Oka inc.

PRÉCISIONS SUR LE PROJET DE DRAGAGE AVEC LES ÉQUIPEMENTS ACTUELS UTILISÉS PAR LA TRAVERSE HUDSON-OKA.

Le dragage permettra de maintenir le lien entre les deux rives. Les modifications apportées au patron de dragage permettront d'optimiser le chenal dans certaines zones spécifiques où l'espace de circulation est actuellement restreinte, rendant ainsi la manœuvrabilité des barges remorquées précaire en période d'étiage.

Compte tenu du trafic et plus particulièrement depuis 2000, l'utilisation simultanée de 4 barges est de plus en plus fréquente faisant en sorte qu'à chaque traversée, la rencontre de 2 barges dans le chenal de 40 mètres est inévitable. Le projet de dragage fera en sorte que le chenal sera optimisé, fournissant ainsi des conditions sécuritaires à la navigation.

L'élargissement du chenal de 40 m à 60 m est nécessaire afin de maintenir la sécurité minimale des usagers et des employés; cela devient crucial lorsque le niveau d'eau baisse. Il s'agit de créer une zone de sécurité lorsque 2 barges se rencontrent. Notons qu'en période d'étiage, des collisions surviennent entre le flan arrière des barges et le banc de sable du côté Est du chenal, affectant grandement la manœuvrabilité.

La modification au profil du chenal du côté de Hudson facilitera la manœuvre d'accostage. Actuellement, nous sommes limités par la pointe de sable à l'endroit où le remorqueur effectue un virage vers la gauche pour initier la manœuvre. L'enlèvement de cette pointe de sable facilitera la manœuvre et la rendra sécuritaire. Cette modification procurera la flexibilité nécessaire pour s'ajuster en fonction des vents causant régulièrement la dérive des barges et assurera ainsi une zone de navigation sécuritaire minimale pour le redressement de la barge vers sa destination.

Du côté plus technique, le remorqueur a un tirant d'eau de 30 pouces (0,76 m) et la barge en charge de 17 pouces (0,43 m). Compte tenu que le fond de la barge est plat et qu'elle soit remorquée, une profondeur minimale de 7 pieds (2,10 m) d'eau sous la barge est nécessaire pour éliminer le phénomène de succion (l'effet de squat). Cet effet se produit en période d'étiage, la barge est aspirée vers le fond. Ainsi lors de la période d'étiage, la pression exercée par la barge, entre le fond de la barge et le fond de la rivière, fait fuir l'eau et provoque une succion. Lorsque cela se produit, la manœuvrabilité de la barge est grandement réduite, voire même nulle. Le risque de collision avec la barge circulant en sens inverse est imminent. Lorsque cela se produit en direction de Hudson, l'amorce de la manœuvre d'accostage est très précaire et le contrôle de la barge devient périlleux. À cette étape, une collision ou un échouement est très probable.

DESCRIPTION DU PROJET DE REMPLACEMENT DES ÉQUIPEMENTS

Le futur projet est encore à une étape très préliminaire de son élaboration. Plusieurs étapes du processus requièrent un temps de réalisation important, et ce, avant même d'obtenir les autorisations nécessaires à la construction. De plus, la mise en place du financement nécessaire à la réalisation exige aussi un délai supplémentaire. Dans cette optique, il est impératif que les efforts, autant des autorités gouvernementales que de la direction de la traverse Oka-Hudson, soient orientés sur la réalisation du dragage tel que proposé afin d'assurer la continuité du service, et ce, avec les équipements actuels de la traverse.

Le projet aura pour objectif de remplacer des quatre (4) barges remorquées par deux (2) traversiers autopropulsés. De plus, il sera nécessaire de construire un quai permanent sur chacune des rives pour remplacer les rampes amovibles en bois. Ce futur projet consiste uniquement à maintenir au minimum la qualité de service requis afin de préserver la mission actuelle de la traverse. Les équipements de remplacements seront conçus pour remplir sa mission initiale.

Le changement potentiel d'équipement n'est pas lié au dragage actuel. La loi sur la qualité de l'environnement, prévoit d'ailleurs que la construction de quais est assujettie à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Donc, dans l'éventualité où le projet de changement d'équipement sera officiellement déposé, ce projet devra être justifié aux normes et paramètres prescrits par la loi et obtenir l'aval des autorités avant sa réalisation.

Ce futur projet est encore à sa première phase car il nécessite des investissements importants de ma part et des différents partenaires gouvernementaux. De plus, la préparation des plans et devis ainsi que l'étude d'impact pour la construction de nouveaux quais ne sont pas encore soumis aux différents spécialistes. Toute cette démarche requiert du temps et de l'argent pour répondre convenablement à la préoccupation de préserver cette traverse rentable et sécuritaire pour l'ensemble des usagers. Nous (Traverse Oka inc.) prévoyons faire cheminer le projet selon le processus suivant :

1- Compléter les plans et devis des traversiers et des quais d'embarquement

Cette étape vise à confier la préparation des plans et devis préliminaires et finaux des traversiers et des quais aux architectes navals et ingénieurs civils mandatés. De plus, la validation des données techniques des équipements et l'approbation par les autorités concernées des concepts font parties de cette étape. Lors de cette étape, le patron de dragage sera de nouveau remis en question pour tenir compte des nouvelles exigences et une requête sera soumise aux MTQ.

2- Définir les paramètres reliés aux préoccupations des municipalités d'Oka et Hudson

Il s'agit à cette étape de définir, conjointement avec les deux municipalités concernées, certains paramètres de façon à ce que le projet soit convenable pour les 3 parties.

3- Informer les populations des deux municipalités et recueillir leurs commentaires

Nous organiserons deux rencontres : soit une à Oka et l'autre à Hudson pour informer la population sur l'ensemble du projet et recueillir leurs commentaires.

4- Mandater une firme pour réaliser l'étude d'impact environnementale

Conformément à la loi sur la qualité de l'environnement, la construction des quais doit être soumise à l'évaluation et l'examen des impacts environnementaux. À cette étape, autant les impacts que les mesures de mitigation seront analysées et définies.

5- Processus du BAPE et autorisation de construction

DESCRIPTION DU RISQUE DE COLLISIONS ET LEURS HISTORIQUES

Note : l'inventaire des accidents se limite uniquement à la période où je suis devenu propriétaire de l'entreprise. Il m'est impossible de retracer l'historique de l'ensemble des accidents antérieurs à cette période.

Durant les opérations courantes de navigation, la rencontre de 2 barges dans le chenal de 40 m de largeur augmente le risque de collision en période d'étiage. L'expérience et le jugement des pilotes sont constamment sollicités dans le processus de gestion de ce risque. Heureusement, durant l'exploitation, aucune collision entre les 2 barges circulant à sens inverse n'est survenue. Toutefois, le flan arrière frappe fréquemment le banc de sable du côté Est du chenal. Cette collision entraîne une perte de contrôle de la trajectoire de la barge, pouvant provoquer l'échouement de la barge sur la rive et pouvant aussi causer une collision avec une autre barge amarrée; ces incidents mettraient en péril la sécurité des employés et des usagers.

Voici quelques événements périlleux, depuis les trois dernières saisons :

La cabine d'un remorqueur a été arrachée par une collision lors du décollage au quai ouest de Hudson. Le fond de la barge était appuyée sur toute sa longueur sur le lit de la rivière. Il était alors impossible de contrôler la trajectoire de la barge (en 2002).

Le franc bord d'un remorqueur a été défoncé lorsqu'il a été coincé entre la barge en mouvement et celle qui attendait au quai. Ces 2 collisions sont dues à une récupération de manœuvre manquée (manœuvre inversée) (en 2001 et 2002).

Collisions entre la barge et la rampe d'embarquement. Bris de la rampe (approximativement 4 événements depuis 3 ans).

Échouements à côté des rampes d'embarquement. L'hélice du remorqueur frappe le fond. Le câble de remorquage s'enroule dans l'hélice, ce qui entraîne des dommages à l'arbre d'entraînement du remorqueur (approximativement 15 événements depuis 3 ans).

Échouement au fond de la rivière devant la rampe d'embarquement. Depuis 1999 et de façon croissante d'une année à l'autre, nous pouvons confirmer qu'en période d'étiage, une vingtaine de fois les barges se sont échouées sur les sédiments près des quais (20 événements par saison depuis 3 ans).

Accostage à l'aide du tracteur afin de passer au travers du banc de sédiment (2002).

Divers efforts manuels à l'aide de barre de fer, de poutre de bois ou de câbles afin de bouger la barge selon le besoin (10 événements par saisons depuis 3 ans).

LES FILES D'ATTENTES À HUDSON

L'aire d'attente du côté de Hudson est asphaltée sur une largeur équivalente à 4 voies. Il est alors possible de configurer cet espace de 2 façons différentes selon le besoin.

La configuration de base prévoit 3 voies d'accès pour l'attente et 1 voie de sortie. De cette façon, l'espace d'attente peut contenir approximativement 60 véhicules automobiles, soit l'équivalent de 45 minutes d'attente pour les derniers véhicules arrivés.

La configuration optionnelle prévoit 4 voies d'accès pour l'attente. Ainsi l'entrée privée de la résidence, du côté ouest de la propriété, est utilisée comme voie de sortie. Cette configuration nous permet d'avoir approximativement 80 véhicules automobiles en attente, soit l'équivalent de 60 minutes d'attente pour les derniers véhicules arrivés.

En règle générale et selon la température, le temps d'attente sur la rive de Hudson s'établissent de la façon suivante :

Haute saison (juin en octobre)

Du lundi au jeudi	de 9 :00 à 18 :00	de 20 à 40 minutes d'attente
Le vendredi	de 9 :00 à 15 :00	de 20 à 40 minutes d'attente
	de 15 :00 à 19 :00	60 minutes et plus d'attente*
	de 19 :00 à 20 :00	de 20 à 40 minutes d'attente
Samedi et dimanche	de 9 :00 à 10 :00	20 minutes d'attente
	de 10 :00 à 17 :00	60 minutes et plus d'attente*
	de 17 :00 à 19 :00	de 20 à 40 minutes d'attente

Basse saison (avril, mai, novembre)

Le vendredi	de 15 :00 à 19 :00	40 minutes et plus d'attente*
Samedi et dimanche	de 10 :00 à 18 :00	de 20 à 40 minutes d'attente

* dans ce tableau, « *et plus d'attente* », en caractère gras signifie qu'il est fréquent d'observer des débordements sur le réseau routier adjacent.

LES FILES D'ATTENTES À OKA

Du côté de Oka, l'aire d'attente ne peut être modifiée et contiens approximativement 40 véhicules automobiles, soit l'équivalent de 30 minutes d'attente.

En règle générale et selon la température, le temps d'attente sur la rive de Oka s'établissent de la façon suivante :

Haute saison (juin en octobre)

Du lundi au jeudi	de 15 :00 à 18 :00	20 minutes d'attente
	de 18 :00 à 20 :00	30 minutes et plus d'attente*
Le vendredi	de 10 :00 à 18 :00	20 minutes d'attente
Samedi et dimanche	de 10 :00 à 13 :00	20 minutes d'attente
	de 13 :00 à 20 :00	30 minutes et plus d'attente*

Basse saison (avril, mai, novembre)

Le vendredi	de 15 :00 à 18 :00	20 minutes d'attente
Samedi et dimanche	de 10 :00 à 18 :00	de 20 à 30 minutes d'attente

* dans ce tableau, « *et plus d'attente* », en caractère gras signifie qu'il est fréquent d'observer des débordements sur le réseau routier adjacent.