

Jeudi le 6 mai 2003

Bureau d'audiences publiques en environnement
575 rue St-Amable
Bureau 2.10
Québec, (Québec)
G1R 6A6

Mme. Monique Gélinas

Mémoire présenté par Claude Desjardins dans le cadre du Projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux-Montagnes

Madame la Présidente, en tant que propriétaire de Traverse Oka inc, je vous transmets ce mémoire à travers lequel je juge important de préciser et de remettre en lumière certaines informations qui ont été véhiculées durant les audiences publiques.

Tout premièrement, j'aimerais faire un retour en arrière. En 1909 ce service a vu le jour à un moment où la nécessité d'un lien inter-rives fut identifié. Ce lien permettait à des citoyens d'accéder au nouveau réseau ferroviaire, de faire le transport du courrier et des animaux. Suite à une croissance de la demande, le système de barges remorquées fut instauré en 1925. En 1931, une deuxième entreprise de traversier vit le jour et s'installa sur le terrain voisin de Traverse Oka. En 1957, on procéda alors à la fusion des 2 entreprises pour atteindre en 1987 une capacité horaire de transport de 128 véhicules par heures. Aujourd'hui et depuis 1994, la capacité de transport est de 160 véhicules par heure.

Il est sans contredit que cette entreprise a su, au fil des décennies, adapter ses méthodes et obtenir diverses interventions des 2 paliers de gouvernements aux moments opportuns, afin d'optimiser ses conditions d'opération et de s'adapter à la croissance de la demande et répondre adéquatement aux attentes des usagers.

Ceci n'aurait pu être possible sans l'intervention initiale du gouvernement fédéral vers 1912, d'instaurer le chenal à l'intention exclusive de ce lien inter-rives. Bien que la documentation relative à ces travaux soit difficile à retracer, et ce jusqu'au dernier dragage de 1984, la mémoire des gens se porte garante du besoin qui existait à l'époque de procéder à des travaux et réaménagements au fil des ans.

Aujourd'hui, certains intervenants remettent en question ce processus historique d'adaptation, d'optimisation et de volonté légitime d'améliorer le mode d'opération de la Traverse en procédant à l'élargissement du chenal à 60 mètres pour offrir à la population un service fiable, de qualité et sécuritaire.

Depuis la demande de 1995 pour obtenir une intervention de dragage, les conditions de navigation se sont grandement détériorés. Il est logique de croire que si une telle demande a été faite à cette époque, c'est que le besoin existait et que certaines difficultés de navigation étaient rencontrées. Il est donc faux de prétendre que la vie utile du dragage

de 1984 a été de 18 ans mais se limite plutôt à 11 ans. Il est à mon sens irresponsable, de tolérer des conditions de navigation aussi médiocres, nous forçant ainsi à effectuer des travaux de dragage non autorisés pour assurer la continuité du service et de maintenir difficilement un seuil minimum de sécurité pour les passagers et les employés.

Bien que nous opérons avec un système artisanal de traversiers, nous devons dispenser notre service de façon professionnelle et responsable. Il est inadmissible que notre clientèle expérimente, lors de l'usage, des échouements ou des manœuvres manquées d'accostage. La sécurité et la confiance envers le service en sont grandement affectées.

Lors des audiences, la largeur du chenal à 60 mètres a été largement discutée. Plusieurs prétentions ont été exprimées à l'effet que cette modification avait un lien direct avec le changement potentiel du type de bateaux. Je peux comprendre que certains aient pu associer les 2 projets l'un à l'autre. Cependant, ces prétentions sont erronées, car en 1999, les discussions avaient déjà été entamées pour procéder à cet élargissement. Le Ministère des Transports du Québec s'était alors rendu sur place pour constater les différentes situations de navigation pour ensuite procéder à l'analyse de cette demande. De l'autre côté, ce n'est qu'en janvier 2001 que le premier mandat a été confié aux architectes navals pour analyser l'adaptation des barges actuelle ou encore, leur remplacement.

Si le Ministère des Transports a fait preuve d'une certaine transparence dans son avant-projet en prévoyant l'utilisation de nouveaux bateaux, il est dommage que l'association simpliste et directe entre ces nouveaux bateaux et la nécessité du dragage ait été faite par certaines personnes. *Je répète que les deux ne sont pas liés dans la mesure où le dragage est essentiel pour la sécurité des passagers dans les conditions actuelles d'utilisation et ce, avec l'équipement en place.* De plus, le passage d'une largeur de 40 mètres à 60 mètres répond aux remarques des capitaines qui font autorité en la matière. C'est d'ailleurs sur leurs recommandations que le Ministère en est venu à cette décision. Prétendre que cet élargissement découle de l'utilisation éventuelle de nouveaux bateaux est donc faux.

Je ne crois pas pertinent dans ce mémoire de répéter à nouveau le détail des difficultés et des risques inhérents à l'augmentation de circulation dans le chenal de 40 mètres. Cependant, il est souhaitable que la position responsable et proactive du MTQ et de la direction de la Traverse Hudson-Oka puisse être maintenue pour adapter et optimiser l'ensemble des conditions à travers lesquelles le service est offert à la population, et ce, tel que depuis le début du siècle dernier. À titre d'exemple, en 1996 le MTQ a procédé à la construction de la jetée du côté de Oka afin de protéger la zone d'accostage des vents. De plus, lors de ces travaux, ils ont procédé au dragage et à l'élargissement de cette même zone d'accostage. Ces travaux ont été effectués avec la même conscience responsable et professionnelle dont fait preuve le MTQ aujourd'hui.

Au moment où j'écris ce mémoire, déjà 11 jours se sont écoulés depuis l'ouverture de la traverse pour la saison 2003. L'ensemble du réseau hydrique est particulièrement bas et le niveau du lac des Deux-Montagnes est en baisse de 43 cm depuis le 25 avril dernier.

La saison s'annonce donc assez difficile en terme de conditions de navigation. Le mouvement des glaces a, sans doute, provoqué un apport supplémentaire de sédiments dans le chenal, amenant donc l'appauvrissement des conditions. Il y a déjà 7 ans que le besoin de dragage a été identifié. Étant conscient du processus administratif par lequel ce projet doit passer, je ne puis m'empêcher de rappeler à quel point il est primordial que ces travaux soient exécutés au plus tard à l'automne 2003. La continuité du service en dépend.

Lors des audiences, j'ai aussi eu l'opportunité, grâce à certaines questions, de pouvoir clarifier certaines informations relatives à mon projet de changement d'équipement. En fait, la préoccupation première des opposants à ce projet visait l'augmentation du trafic de camions lourds sur le réseau routier local. En réalité, je ne souhaite, pour le futur de l'entreprise, que le maintien du statu quo quant aux types de véhicules admis sur mes traversiers. Toutefois, si les municipalités de Hudson et d'Oka décidaient d'appliquer un règlement interdisant certains types de véhicules sur leur réseau routier respectif, la direction de Traverse Oka ajusterait son offre de service dans ce sens.

Le maintien de l'aspect résidentiel du secteur est une autre préoccupation qui existe mais qui n'a pas été soulevée lors des audiences. Tenant en compte que l'entreprise œuvre dans une zone résidentielle, il est prévu de procéder à l'embellissement et à l'harmonisation du site face à l'environnement résidentiel et non d'accentuer son caractère commercial.

De plus, bien que le type de construction éventuelle des quais prévus dans le projet de modernisation soit conforme à la réglementation municipale, il est tout de même assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le processus d'information publique est donc applicable et sera aussi bonifié par Traverse Oka. Cette dernière entend organiser une consultation publique avant de mandater une firme pour la réalisation de l'étude d'impact environnemental et ce afin d'assurer une réponse à toutes les préoccupations des citoyens dans le respect et la transparence.

En conclusion, je crois que nous aurons tous beaucoup appris à travers ce processus et que nous devons capitaliser sur notre expérience pour simplifier la prochaine procédure de dragage. Dans ce sens, je suggère que le prochain dragage fasse l'objet d'une demande de programme d'entretien de dragage compte tenu de la durée de vie de 11 ans des derniers travaux et qu'une attention particulière soit portée sur l'apport de sédiment des ruisseaux adjacents au chenal afin d'implanter des solutions à long terme.

Je tiens à vous féliciter madame la présidente, ainsi que votre équipe pour le professionnalisme avec lequel vous avez su mener cette commission.

Respectueusement,

Claude Desjardins
Président, Traverse Oka inc.