



*Hudson*

180 P  NP

DM5

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

---

Critique

de la

demande du ministère des Transports au ministère de  
l'Environnement du Québec et au ministère des Pêches et des  
Océans du Canada pour un certificat d'autorisation pour le dragage  
d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le Lac des Deux-  
Montagnes  
(Projet 50-5473-9801)

Présentée par  
le maire et le conseil municipal de  
la ville d'Hudson

au

Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement du Québec

Le 8 mai 2003

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Introduction</b>	<b>3</b>
Historique	3
Nature de la demande de dragage	3
Notre préoccupation principale	3
<b>2. Analyse critique du raisonnement du MTQ sur l'ampleur du dragage</b>	<b>3</b>
Les travaux vont largement au-delà de l'entretien du chenal	3
Réponses contradictoires à la même question	
Facteurs économiques	4
Dragages supplémentaires depuis 1984	4
Sécurité – Antérieure/future	4
Demande actuelle de dragage	
Demande antérieure pour dragage d'entretien	
Information historique	
<b>3. Avis de projet et étude d'impact environnemental</b>	<b>5</b>
Agrandissement du chenal pour accommoder des nouveaux bateaux auto-propulsés de plus grande capacité	5
Paramètres de dragage prédéterminés	5
Information historique rejetée	6
<b>4. Conclusions et recommandations</b>	<b>6</b>
<b>5. Documents à l'appui</b>	
Représentation schématique de 1984 & dragages proposés en 2003	A-1 à A-3
Résolution du conseil adoptée le 10 septembre 2001	A-4
« Conception d'un bac amphidrome » site web NAVTECH – Traverse Oka-Hudson 1950-2002	A-5
Annexe 6 « Quai d'Hudson » « La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir	A-6

## INTRODUCTION

### Historique

La traverse Oka-Hudson existe depuis plus de 100 ans. De 1901 jusqu'à 1999, des résidents locaux, la famille Léger, en furent les propriétaires et ont opéré la traverse Oka-Hudson. En 1999, Monsieur Claude Desjardins en est devenu le propriétaire.

Depuis le début des opérations du traversier, sur le lac des Deux-Montagnes, entre la ville d'Hudson et le village d'Oka, seulement deux dragages importants du chenal et des rives ont été effectués. Le premier s'est fait en 1939 sous juridiction fédérale et le deuxième en 1984 sous juridiction provinciale.

### Nature de la demande de dragage du MTQ

En décembre 2000, une demande fut présentée au MTQ et soumise au ministère de l'Environnement du Québec pour l'obtention d'un certificat d'autorisation pour effectuer un troisième dragage. Dans leur « Avis de projet », le MTQ cite que « le principal objectif poursuivi par ce projet est l'entretien du chenal de la traverse Hudson-pointe d'Oka » (p. 2, *Avis de Projet*).

### Notre préoccupation principale

Ceci constitue le point crucial pour la ville d'Hudson et plusieurs de ses citoyens. Nous trouvons cette énonciation trompeuse et leurs réelles intentions ambiguës. Nous croyons que le dragage proposé dépasse largement les fins d'entretien nécessaires. Nous croyons que le MTQ utilise l'excuse de dragage d'entretien pour préparer un cours navigable pour des bateaux auto-propulsés de plus grande envergure qui auraient pour effet de doubler le volume de véhicules circulant dans un quartier résidentiel et, par le fait même, circonvenant la procédure de consultation publique.

## ANALYSE CRITIQUE DU RAISONNEMENT DU MTQ SUR L'AMPLEUR DU DRAGAGE PROPOSÉ.

### 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. 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.

Enfin, les travaux de 1984 ont porté sur un volume de dragage de 5 000 mètres cubes du côté d'Hudson et de 3 600 mètres cubes du côté d'Oka, soit un total de 8 600 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 (*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 ?

### Réponses contradictoires à la même question

Notre première question a toujours été et continue d'être: "Si le dragage projeté du chenal entre Hudson et Oka est à des fins d'entretien seulement, alors :

1. Pourquoi draguer un chenal 50% plus large (60 m par rapport à 40 m) ?
2. Pourquoi draguer un chenal 158% plus long (485 m par rapport à 188 m) ?
3. Pourquoi draguer quatre fois le volume de sédiments ( $19,475 \text{ m}^3$  par rapport à  $5000 \text{ m}^3$ ) ?

Malgré plusieurs rencontres entre la ville d'Hudson et le MTQ en 2001 et 2002; malgré trois assemblées de consultation publique en février 2003, malgré trois sessions formelles du BAPE tenues à Hudson et à Oka en avril 2003, la question demeure toujours sans réponse – POURQUOI? A date, ni les citoyens d'Hudson ni les citoyens d'Oka ni le BAPE ont reçu une réponse satisfaisante. (voir annexes n<sup>os</sup> A-1,A-2,A-3)

Lorsque cette question leur fut posée, et ce à trois reprises, le MTQ a donné trois réponses différentes.

### **Facteurs économiques**

Lors de la première séance d'information du BAPE tenue à Hudson, des facteurs économiques furent cités comme raisons pour un dragage dont le volume serait quatre fois le volume de celui de 1984. Le prix/ $\text{m}^3$  de sédiments extraient avait quadruplé, portant le montant total à 750 000,00\$. A cause du facteur coût, ils voulaient prolonger la vie du dragage aussi longtemps que possible. Quand il leur fut demandé combien de temps devait durer ce dragage, la réponse fut 15 ans, ensuite 20 ans. Si nous utilisons la logique du MTQ – si quatre fois le volume de sédiments est dragué, pourquoi le dragage ne durerait-il pas quatre fois plus longtemps? Pourquoi ne pas économiser 250 000,00\$ aux citoyens et draguer selon les paramètres de 1984?

### **Dragages supplémentaires depuis 1984**

Le soir suivant à Oka, une réponse complètement différente fut donnée à cette même question. Les citoyens furent informés qu'il y avait eu des dragages supplémentaires depuis 1984 et, de ce fait, prouvant que le dragage de 1984 s'était avéré insuffisant. Ils ont prétendu que trois dragages supplémentaires avaient eu lieu entre 1996 et 2001. Toutefois, suite à une étude approfondie, nous découvrons que ces supposés dragages avaient été effectués sur la rive d'Hudson seulement et n'avaient rien à voir avec le chenal de navigation. En effet, seulement 48 chargements de sédiments supplémentaires furent retirés et transportés par camions! ( $<500 \text{ m}^3$ ) – à peine justifiable pour ce qu'ils proposent à présent (« Réponses aux interrogations », datées 2/17/2003)

### **Sécurité**

La plus récente explication donnée par le MTQ pour la demande d'un permis de dragage dont le volume de sédiments serait de quatre fois plus élevé que celui de 1984, du côté d'Hudson, est à des fins de sécurité. Le MTQ soutient que « C'est pour insérer une sécurité future, pas passée. » (p. 31, Séance de la soirée du 15 avril, 2003).

La demande de dragage initiale provenait de Monsieur Claude Léger, ancien propriétaire de la traverse, avant la vente de cette dernière. Rien ne laisse croire qu'il désirait que le MTQ effectue un dragage autre que ce qui avait été fait auparavant. Si le MTQ est si inquiet de la sécurité, pourquoi a-t-il attendu aussi longtemps avant d'agir sur cette demande? (Avis de Projet 12/2000)

Ce qui précède s'applique également au dragage de 1984. En 1967, une première demande fut déposée par Monsieur Léger pour que le chenal soit dragué. En 1970, le gouvernement provincial est devenu responsable des traversiers et de leurs infrastructures. Si la sécurité est un facteur si important, pourquoi le MTQ a-t-il attendu à 1982 avant de soumettre une demande formelle pour un *certificat d'autorisation* pour draguer le chenal entre Hudson et Oka? (*Projet # 665-0931-3, Avis de projet, 1982.*)

Le MTQ maintient qu'il se soucie de la possibilité d'accidents futurs dans le chenal, le tout dans le but de justifier de quadrupler l'ampleur du dragage projeté. Les faits, toutefois, n'appuient pas leur théorie. Le traversier Oka-Hudson est en opération depuis plus d'un siècle. Les mêmes traversiers métalliques sont utilisés depuis plus de 50 ans. Depuis sa création, aucun accident ne fut signalé dans le chenal.

En fait, Monsieur Desjardins veut remplacer ses traversiers et, pour ainsi faire, il requiert un chenal plus long et plus large pour accommoder ses nouveaux bateaux. Il admet libéralement avoir demandé que le chenal soit d'une largeur de 60 mètres. Il est dans le meilleur intérêt du propriétaire de la traverse Oka-Hudson de s'assurer qu'autant de dragage possible soit effectué aux frais des contribuables en 2003, au lieu qu'à ses propres frais dans un avenir rapproché.

Monsieur Desjardins déclare que le risque d'accident s'accroîtra au cours des années à cause d'une hausse de la demande et de l'usage plus fréquent de quatre traversiers utilisés simultanément et plus souvent. Savait-il que le propriétaire précédent opérait six traversiers à la fois? Et qu'en 98 ans d'histoire, le propriétaire précédent n'a eu aucun problème ni aucun accident?

La traverse Oka-Hudson doit soumettre un rapport annuel au MTQ. Ces rapports ont-ils déjà contenu des renseignements qui suggéreraient que la dimension du chenal n'était pas adéquate?

Quoiqu'il existe toujours la possibilité d'accidents, le risque s'avère avoir peu à faire avec la dimension du chenal et serait possiblement dû à l'erreur humaine.

Historiquement, il n'existe aucune preuve qui suggère qu'à un certain moment dans le futur le risque d'accident sera plus grand qu'il ne l'a été par le passé.

## AVIS DE PROJET ET ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

---

### Agrandissement du chenal pour accommoder des bateaux auto-propulsés de plus grande capacité

L'Avis de projet fut au préalable soumis au ministère de l'Environnement en décembre 2000. Ce document s'adresse directement à la motivation d'ensemble du MTQ. L'Avis de projet déclare nettement 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.* » (p.2)

### Paramètres de dragage prédéterminés

Il est aussi évident que les paramètres de dragage étaient prédéterminés. Le « projet » fut soumis avant que la section du projet se rapportant aux nouveaux bateaux auto-propulsés soit rayée de l'Avis de projet à la fin de l'année 2001. (*La première proposition de Monsieur Desjardins fut présentée au Conseil le 26 juin 2001.*)

L'Avis de projet se réfère également aux dimensions du chenal, en ce qui a trait à sa profondeur, largeur et longueur.

### Information historique rejetée

Le MTQ semble totalement rejeter les renseignements historiques qui s'appliquent à la définition des paramètres du dragage du chenal proposé entre les deux collectivités d'Hudson et Oka. On n'y retrouve aucune référence au dragage de 1984 autre que le procédé – ils se serviront du même procédé de dragage et les sédiments seront déposés au même endroit en aval. De plus, leur étude d'impact environnemental omet également toute référence au dragage de 1984.

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

---

Dès que la demande fut soumise pour approbation, il fut évident que le dragage projeté dépassait de beaucoup les conditions requises pour l'opération sécuritaire de la traverse Oka-Hudson. Le MTQ, pour des raisons de convenance et pour d'autres raisons, tente de draguer un secteur de plus grande envergure que fondamentalement requis.

Du moment où le commerce fut acquis des propriétaires précédents, Monsieur Desjardins avait l'intention de moderniser son opération. Les dimensions des traversiers existants sont de 6 mètres de large et de 24 mètres de long. Les nouveaux traversiers projetés ont une dimension de 10.6 mètres de large et 36 mètres de long (*voir annexe n° A-5*)

Un chenal plus large est requis pour l'opération des ces nouveaux bateaux. Un chenal plus long serait requis dû au fait que la voie d'accès pour se rendre aux nouveaux bateaux, à la rive d'Hudson, doit se prolonger 48 mètres dans le lac (*voir annexe n° A-6*). En ce moment, les autos montent à bord et descendent à la rive d'Hudson.

Le MTQ a fait du projet de la traverse Oka-Hudson une partie du projet d'ensemble de dragage. Nous trouvons troublant et inconcevable que le MTQ puisse prendre une telle décision avant de :

1. Consulter les deux municipalités
2. Vérifier que le propriétaire aie le financement requis pour appuyer son projet avant d'engager les contribuables à subventionner l'ampleur du dragage requis pour ses nouveaux bateaux
3. Réviser les renseignements historiques disponibles

Monsieur Desjardins prétend avoir reçu, des deux municipalités, une réaction positive à son nouveau projet. Cette déclaration est loin d'être véridique. Depuis qu'il a soumis sa première proposition de moderniser et d'accroître son opération du traversier au conseil municipal le 26 juin 2001, la réaction est loin d'être positive. A la réunion de septembre 2001, le conseil a adopté une résolution, à l'unanimité, exprimant leurs inquiétudes et objections à ce projet. (*voir annexe n° A-4*).

Si cette demande n'avait été que pour un « dragage d'entretien », il n'aurait pas été nécessaire de faire appel au BAPE. Il n'y aurait eu aucun outrage publique ni de méfiance générale vis-à-vis les intentions du MTQ, lesquels étaient bien évidents lors des assemblées d'information publiques et d'audiences publiques tenues récemment.

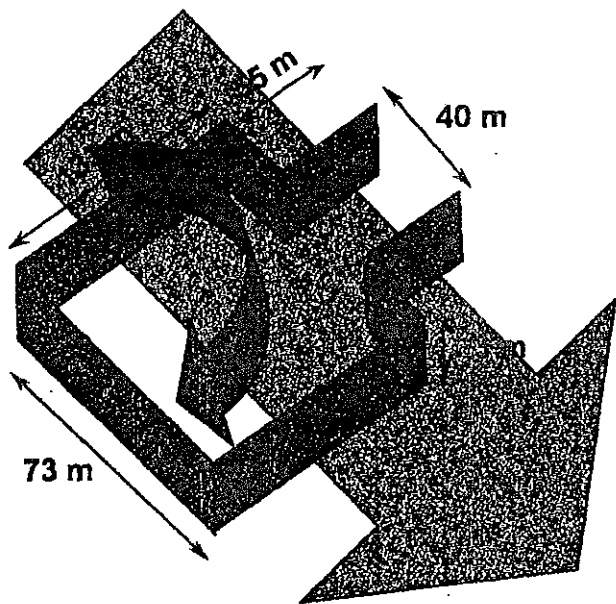
Lorsque examiné minutieusement, les arguments apportés par le MTQ pour justifier le dragage projeté ne sont pas valables. Ils vont jusqu'à tenter de nous convaincre du besoin de draguer un chenal de 60 mètres de large en soumettant des diagrammes trompeurs représentant les traversiers se déplaçant de côté dans le chenal et vers la rive.

Il n'y a aucun doute que le chenal et les bassins requièrent un dragage. La durée du dragage de 1984 devait être de 5-10 ans. Dix-neuf ans plus tard, il est évident que le traversier éprouve des difficultés (tel que toucher le fond) de temps à autre, lorsqu'il accoste du côté d'Hudson. Au nom des citoyens de la Ville d'Hudson, nous demandons officiellement que le MTQ modifie les spécifications de dragage et apporte un amendement à leur demande au ministère de l'Environnement pour un certificat d'autorisation afin de rétablir un chenal entre Hudson et Oka d'une dimension de 40 mètres de largeur/188 mètres de longueur .

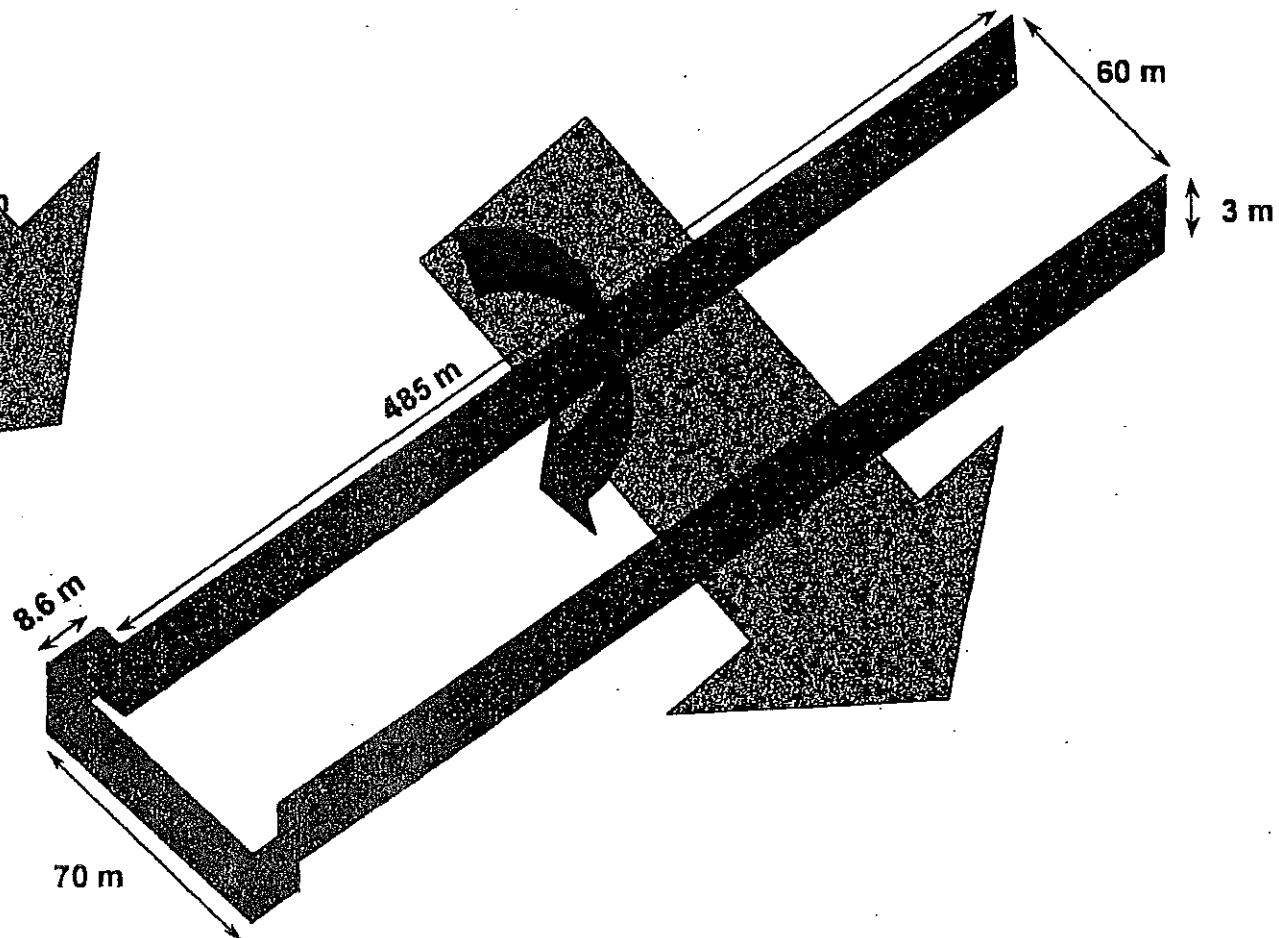
Le maire et le conseil, au nom des citoyens, demande officiellement que le BAPE et le ministère de l'Environnement appuient notre recommandation.

# Une représentation de scénarios de dragage antérieur et projeté

## Paramètres de dragage 1984

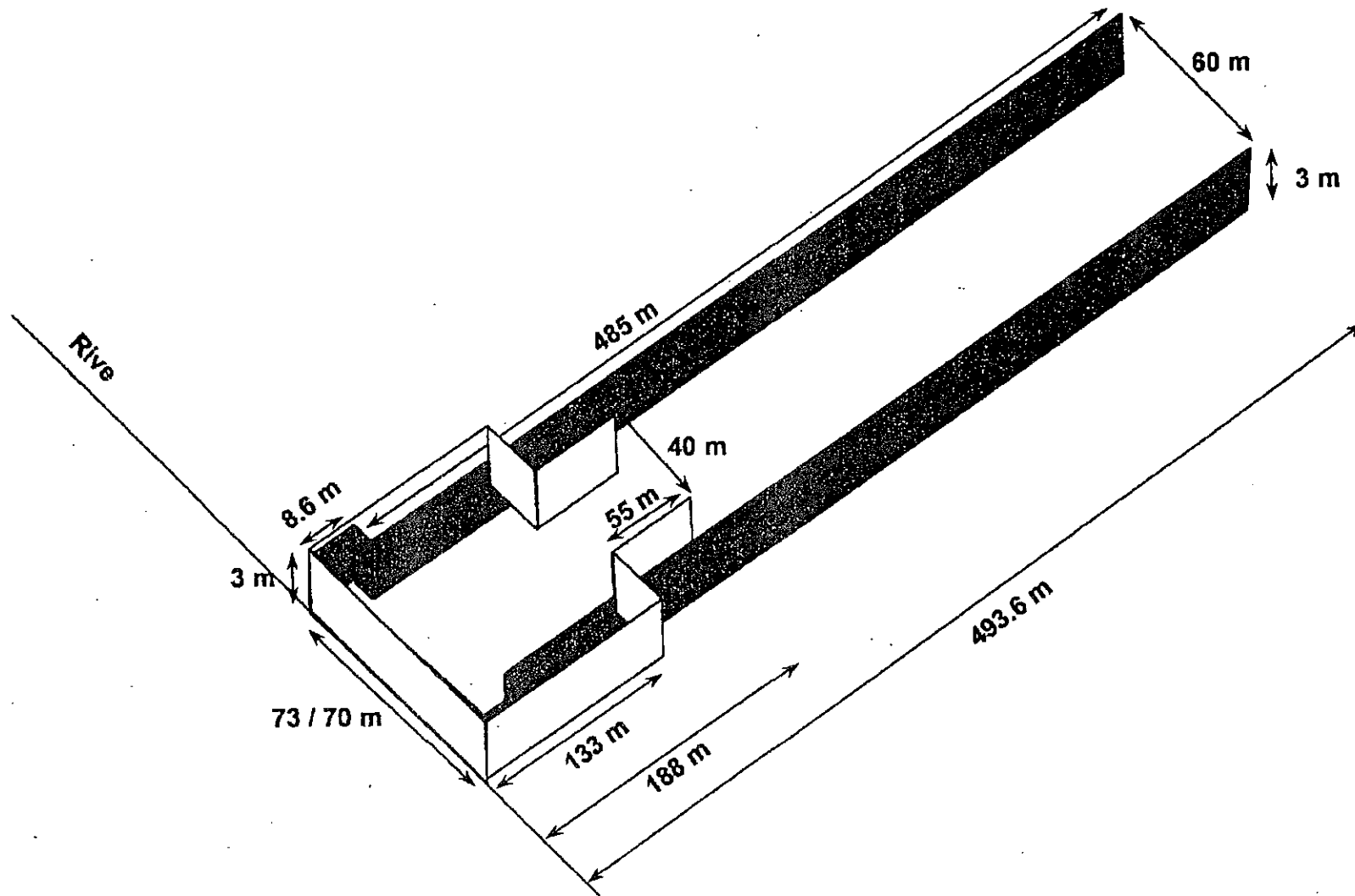


## Scénario projeté 2003



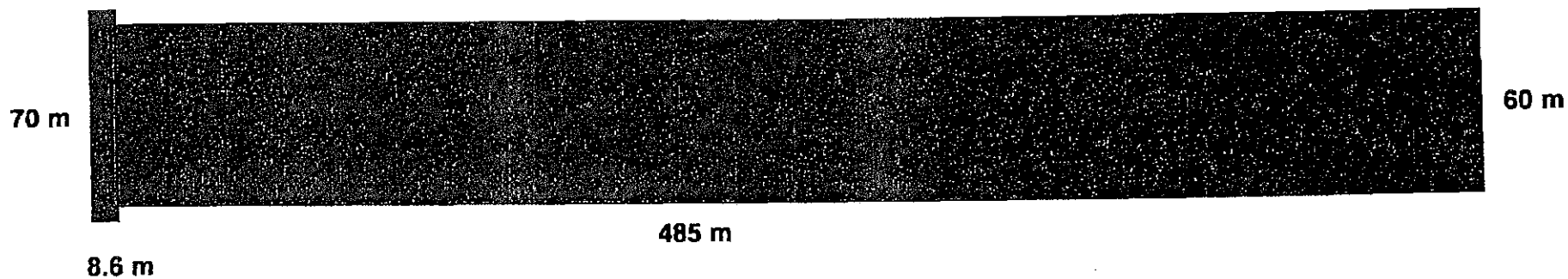


**Comparativement à 1984, le scénario projeté est environ 2.5X la longueur et comprend un dragage d'environ 4X le volume de sédiment**

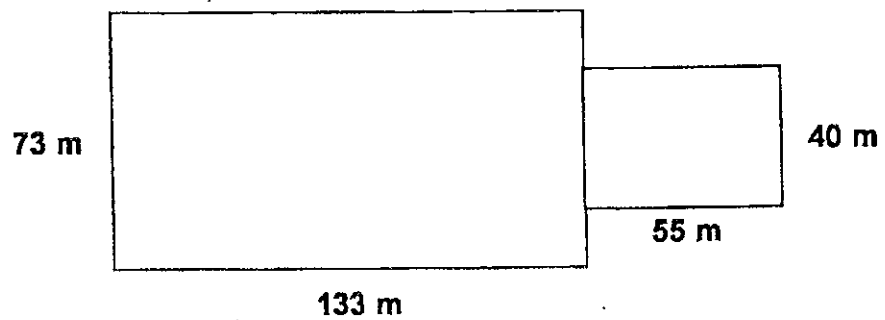


# Comparaison du chenal proposé à celui existant (à l'échelle)

## Chenal proposé



## Chenal existant





Hudson

481, Main, C.P. 550  
Hudson (Québec) J0P 1H0

Bureau du greffier: (450) 458-5348  
Télécopieur: (450) 458-4922

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du Conseil de la Ville d'Hudson tenue au Centre communautaire, le 10 septembre 2001 :

14. **Traverse Oka Inc. – Projet d'expansion:**

Lors de la réunion préparatoire du 26 juin 2001, le propriétaire de la traverse connue sous le nom de "La Traverse d'Oka" présenta au Conseil une proposition pour moderniser et accroître les opérations de la traverse.

Suite à la séance du Conseil tenue le 3 juillet 2001, à laquelle assistaient plusieurs résidents de Como, le conseil a créé un Comité Consultatif de Résidents, dans le but de recueillir les impressions du plus grand nombre de résidents possible, concernant le projet de Monsieur Desjardins.

Le Comité Consultatif de Résidents s'est réuni le mardi 10 juillet, les jeudis 2 août et 30 août.

Suite à ces réunions du Comité Consultatif de Résidents, la résolution suivante est, par la présente, proposée :

ATTENDU QUE le traversier est en opération, à cet endroit, depuis au moins 75 ans;

ATTENDU QUE le règlement n° 26 du Village de Como Est, adopté le 3 octobre 1955, situait cette propriété dans la zone résidentielle, laquelle zone permettait aussi « l'amarrage de traversiers »;

ATTENDU QUE le règlement n° 29 de la Ville d'Hudson, adopté le 18 mai 1972, abrogeait le règlement n° 26 et plaçait cette propriété dans la zone strictement résidentielle;

ATTENDU QUE depuis l'adoption du règlement n° 29 concernant le Zonage, le traversier opère avec un droit acquis, et, par conséquent, sans aucun droit d'expansion d'une propriété commerciale ;

ATTENDU QUE les résidents de ce secteur ont vivement exprimé leurs objections à la modification du caractère résidentiel de leur voisinage ;

ATTENDU QUE la publicité sur les modifications proposées quant à la superficie et le type de traversier provenant pourrait occasionner plus de circulation qui, par conséquent, déborderait des limites de la propriété actuelle du traversier sur les rues publiques adjacentes ;

ATTENDU QUE les droits acquis sont très restrictifs, puisque la modification d'un règlement de zonage créant un droit acquis a pour but l'élimination complète de l'usage dérogatoire ;

ATTENDU QUE toute expansion que ce soit de la propriété où se situe l'opération du traversier nécessiterait une modification de zonage;

ATTENDU QUE des traversiers plus grands pourraient aussi attirer les gros camions et les véhicules de services et de livraison dans ce secteur ;

ATTENDU QUE les conseils des Villes d'Hudson et de Vaudreuil-Dorion ont adopté des résolutions à l'été 1997 et des règlements (Hudson, règlement n° 372 – Vaudreuil-Dorion, règlement n° 1150) au printemps 1999, demandant au Ministère des Transports d'interdire aux camions lourds et aux véhicules de services l'utilisation des rues qui accèdent au traversier ;



Hudson

ATTENDU QUE les résidants de ce secteur sont vigoureusement opposés à toute augmentation de circulation routière dans leur voisinage et affirment fermement qu'ils désirent que ce secteur demeure résidentiel, tranquille et paisible ;

CONSIDÉRANT que l'opération du traversier est saisonnière;

CONSIDÉRANT que le gouvernement provincial a classé le traversier comme « non essentiel » pour le transport régional;

PAR CONSÉQUENT, il est proposé par Madame le Conseiller Elizabeth Corker, appuyé par Monsieur le Conseiller Albert Pilon et résolu à l'unanimité que le Conseil rejette la proposition soumise par le propriétaire de la Traverse d'Oka et est vivement opposé à tout changement aux opérations du traversier qui pourrait perturber le mode de vie et l'environnement physique des résidants de ce secteur ou qui pourrait avoir un effet défavorable sur la valeur de leur propriété ou leur qualité de vie.

Une copie de cette résolution sera envoyée à la Municipalité d'Oka leur demandant d'appuyer cette résolution.

Une copie de cette résolution sera envoyée à la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges, le Ministère des Transports et le Ministère de l'Environnement pour les informer de notre objection à ce projet.

R1905

**ADOPTÉE**

Extrait conforme

Louise L. Villandré, o.m.a.

Greffier

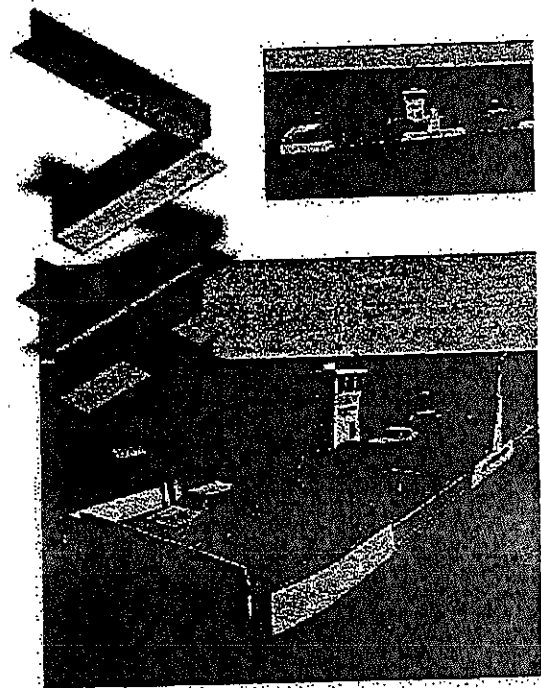


- Compagnie
- Objectifs
- Historique
- L'équipe
- Services
  - Architecture navale
  - Génie maritime
  - Expertise maritime
  - Courtoisie
- Réalisations
- Références clients
- Emploi

Conception d'un bac amphidrome  
**Traverse d'Oka 1950-02**

Longueur hors tout	<b>36,00 m</b>
Largeur moulée	<b>10,60 m</b>
Creux sur quille	<b>2,50 m</b>
Tirant d'eau maximum	<b>1,60 m</b>
Vitesse de service	<b>10,0 noeuds</b>
Nombre de véhicules	<b>18</b>

[RETOUR](#)



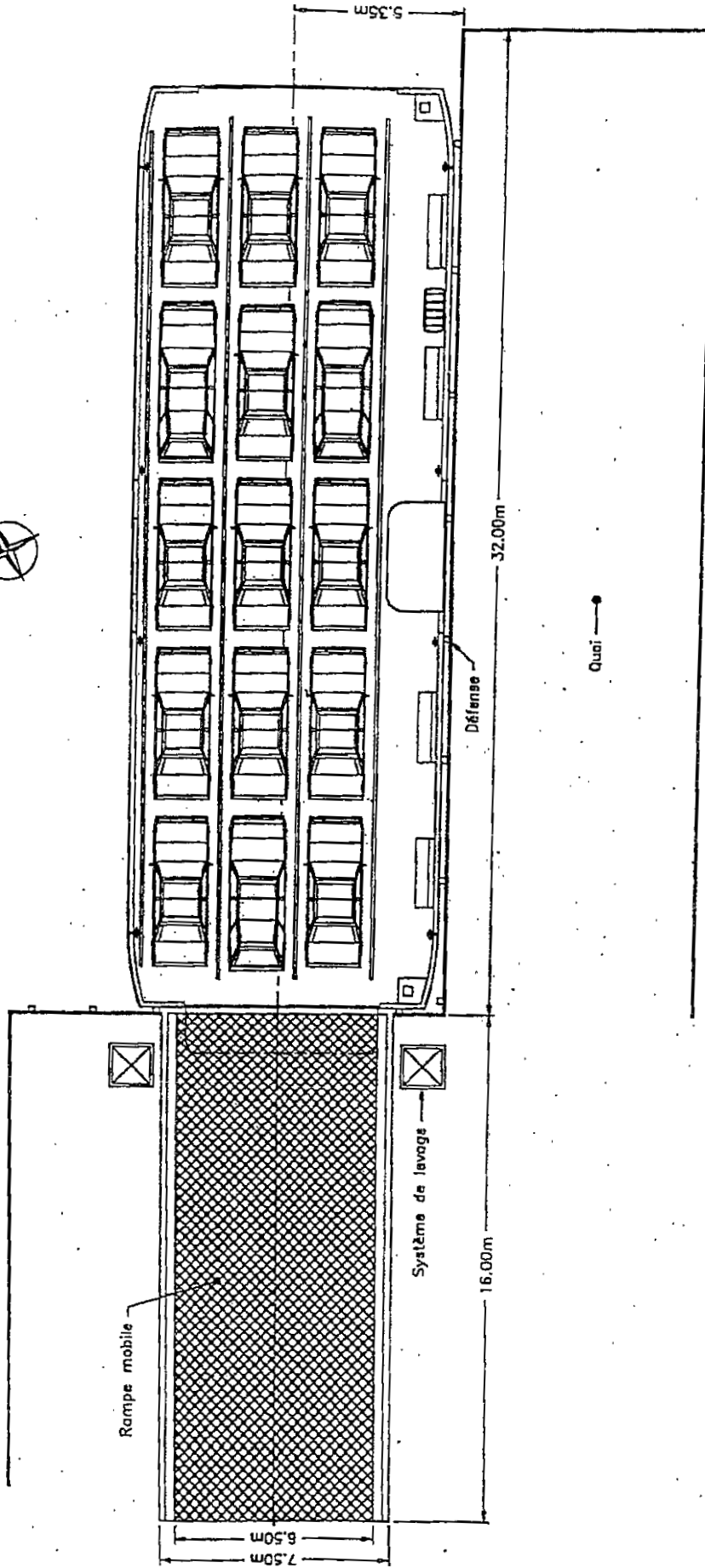
[| Compagnie | Services | Références clients | Emploi |](#)

Design & programmation par Martin St-laurent, crunch com.

Réalisé par:



(Orientation approximative de la rose des vents)



# Quai d'Hudson

Échelle: 1=200

Aménagement anticipé