



Conseil régional de l'environnement
des Laurentides

Audiences publiques du BAPE

Sur le

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

**Mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides
(CRELA)**

Présenté à Hudson, le 12 mai 2003

Table des matières

Préambule.....	3
1. La justification du projet.....	3
1.1 Évaluation de la justification du promoteur.....	4
1.1.1 Sur la sécurité des opérations.....	4
1.1.2 La possibilité de mise en service d'un nouveau traversier.....	4
1.1.3 L'augmentation de l'activité économique et touristique due au nouveau traversier....	5
1.1.4 Conclusion sur la justification du promoteur.....	5
2.0 L'évaluation des moyens proposés par le promoteur.....	6
2.1 La proposition du promoteur.....	6
2.2 Les principales considérations reliées au dragage.....	7
2.3 La perspective du promoteur.....	8
3.0 Conclusion et recommandations.....	9
3.1 Conclusion.....	9
3.2 Recommandations.....	10

Préambule

Le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRELA) a pour mission de veiller à la protection de l'environnement et de favoriser un développement durable sur le territoire de la région administrative des Laurentides, qui s'étend de la rivière des Outaouais à la réserve faunique de La Vérendrye.

Nous avons jugé nécessaire d'intervenir dans le présent dossier car nous estimons que le promoteur, le ministère des Transports du Québec (MTQ), n'a pas établi la justification de son projet de manière satisfaisante et que les moyens qu'il propose afin d'atteindre les trois objectifs identifiés dans l'Avis de projet¹ sont dépassés techniquement et inutilement dommageables pour le milieu aquatique dans lequel il s'inscrit. Nous entendons donc établir que le projet de dragage proposé n'est pas nécessaire pour le moment et que s'il fallait éventuellement approfondir et élargir le chenal entre les deux rives, des techniques modernes et appropriées devraient être utilisées afin de minimiser les impacts sur le milieu aquatique touché et valoriser les boues escavées.

En ce début de troisième millénaire et au moment où on constate, dans l'actualité, que la planification à courte vue, le laxisme politique et la surpêche ont fatalement entraîné la disparition d'une espèce, la morue, qui faisait vivre une partie de la population de cinq provinces, il est, en effet, essentiel que des organismes gouvernementaux, comme le MTQ, dont les projets perturbent sinon modifient des écosystèmes et affectent des milieux humains, adoptent concrètement une approche, dite de développement durable, et privilégient des techniques qui minimisent réellement les impacts sur le milieu; d'autant plus que ces techniques existent et qu'elles sont largement utilisées partout dans le monde occidental.

1. La justification du projet

Le promoteur formule trois motifs pour justifier son projet². La sécurité de l'opération des traversiers et de leurs occupants, essentiellement lors des opérations d'accostage, représente le motif principal évoqué par le promoteur. L'approfondissement et l'élargissement du chenal permettrait aussi, selon le promoteur, «l'utilisation d'un nouveau traversier de plus fort tonnage.»³. Et, la capacité additionnelle du nouveau traversier favoriserait les activités économiques et touristiques dans les deux municipalités concernées. Ce qui devrait implicitement être encouragé.

¹ MTQ, Avis de projet pour le dragage du chenal de la traverse Hudson-Pointe d'Oka(projet 50-5473-9801) décembre 2000, 7pages

² Ibid., p.2

³ Ibid., p.2

1.1 Évaluation de la justification du promoteur

L'analyse de l'étude d'impact, la revue des informations complémentaires fournies au Ministère de l'Environnement (MENV) et la lecture de la transcription des échanges de la première partie des audiences nous permettent d'en dégager les éléments suivants.

1.1.1 Sur la sécurité des opérations

Le promoteur affirme qu'il doit assurer la sécurité des opérations qui sont mises en danger sur chacune des deux rives par l'accumulation de sédiments. Ce qui requerrait un dragage du chenal actuel, d'une longueur de 485 m. du côté d'Hudson et de 90 m. du côté d'Oka.

Le promoteur propose aussi d'élargir le chenal d'environ 50%. Cet élargissement serait rendu nécessaire par l'arrivée éventuelle d'un nouveau traversier. Pour sa part, l'opérateur du traversier, M. Desjardins, a précisé, lors de ses témoignages, que l'élargissement du chenal augmenterait la sécurité lors des opérations d'accostage car il arrivait que la barge frappe les flancs du chenal actuel, ce qui pouvait modifier sa trajectoire et menacer la barge et le remorqueur allant en sens inverse. Il a cependant précisé qu'il n'y avait jamais eu de collision entre deux chalands transportant des véhicules.

Cependant, il ressort clairement des témoignages de l'opérateur que les risques de collision entre deux traversiers augmentent en proportion du nombre de traversiers utilisés. C'est l'utilisation de trois et, surtout, de quatre traversiers, due à un fort achalandage, qui entraîne des rencontres entre traversiers lors des départs et de l'accostage. Le problème ne se pose pas quand deux et même trois traversiers sont en opération car l'organisation des traversiers peut être faite de telle façon qu'un traversier se trouve au milieu de la rivière au moment où les deux autres sont respectivement sur chaque berge. C'est donc l'opérateur qui choisit de mettre quatre traversiers en service avec les risques potentiels que cela peut poser.

En résumé, il ressort des débats de la première partie des audiences que, dans l'état actuel des choses, que :

- l'ensablement dans les secteurs d'accostage sur chaque rive rend les manœuvres d'accostage délicates, surtout en période d'étiage, mais non dangereuses.
- l'élargissement du chenal faciliterait les opérations d'accostage du traversier actuel mais il n'est pas essentiel, ni urgent.

1.1.2 La possibilité de mise en service d'un nouveau traversier

Le nouveau traversier permettrait, selon les témoignages, d'accroître le volume du trafic et de réduire les délais d'attente sur chaque rive. Il accentuerait, par contre, la circulation au cœur des deux villages.

Selon le promoteur, si un nouveau traversier, de plus fort tonnage, devait être mis en service, il faudrait élargir le chenal sur les longueurs déjà mentionnées. Lors des périodes de question, ni le

promoteur, ni l'opérateur n'ont été en mesure de démontrer la nécessité d'un traversier de plus fort tonnage, d'établir la faisabilité financière, de préciser un échéancier de mise en service et d'identifier les travaux d'infrastructures spécifiques que ce nouveau traversier exigerait ainsi que les impacts divers sur les milieux physiques et humains de sa mise en service.

Bref, le projet est à un stade préliminaire et il n'existe donc aucune raison sérieuse de procéder à l'élargissement du chenal pour le moment pour accommoder un nouveau type de traversier.

1.1.3 L'augmentation de l'activité économique et touristique due au nouveau traversier

Le promoteur du dragage se fait aussi le promoteur du nouveau traversier en affirmant qu'il contribuerait au développement du tourisme et de l'économie locale.

Il est indéniable que le traversier représente, pour les uns, un attrait touristique et, pour d'autres, qui doivent le trajet souvent quotidiennement, un moyen de réduire considérablement la distance à parcourir pour passer d'une rive à l'autre. La distance entre Oka et Hudson est d'environ 75 km par la route. L'utilisation du traversier permet de réduire la longueur et la durée des déplacements d'une rive à l'autre et, donc, la consommation d'essence et la pollution atmosphérique.

Cependant, il faut rappeler que cet argument ne peut être évalué que dans la perspective de la mise en service d'un nouveau traversier. De plus, on ne retrouve nulle part dans l'étude d'impact une évaluation détaillée et chiffrée à la fois des avantages économiques d'une capacité additionnelle de traverse, ni les coûts et implications inhérentes à la mise en service d'un nouveau traversier. En plus des infrastructures de quais et de routes requises, il faut évaluer le coût des impacts et des nuisances pour les deux communautés riveraines avant de présumer qu'une augmentation de capacité serait avantageuse.

Il nous semble donc que ce motif de justification comme le précédent est hypothétique. Il reste l'argument de la sécurité.

1.1.4 Conclusion sur la justification du promoteur

La sécurité des opérations du traversier représente le seul argument qui mérite d'être approfondi dans l'analyse de la demande du promoteur. Mais, la problématique de la sécurité des opérations se limite, comme l'a précisé lui-même l'opérateur, aux opérations d'accostage, rendues délicates, en période d'étiage, par l'accumulation de sédiments à proximité de ses aires d'accostage. En un mot, les exigences de la sécurité ne semblent pas exiger la réalisation d'un projet de l'ampleur de celui soumis par le promoteur. Il ne semble pas non plus y avoir d'urgence puisque, selon l'opérateur, la situation est la même depuis plusieurs années.

Dans ce contexte, il nous semble que le MENV et le BAPE devraient obtenir les informations nécessaires afin de porter un jugement adéquat sur l'aspect sécuritaire des opérations actuelles dans le but d'établir s'il existe réellement un problème de sécurité et de circonscrire et caractériser

ce problème de sécurité. Selon la nature des problèmes de sécurité que des spécialistes pourraient identifier, des travaux mineurs, spécifiques et circonscrits aux problèmes, pourraient être autorisés, pour le moment, ce qui limiterait les impacts sur le milieu. L'ensemble de la problématique pourrait être étudiée à nouveau lorsqu'un projet spécifique et arrêté de changement de traversier aura été déposé et évalué.

2.0 L'évaluation des moyens proposés par le promoteur

2.1 La proposition du promoteur

Le promoteur estime, sans en avoir démontré la nécessité, que le chenal doit être creusé et élargi. Pour ce faire, le promoteur a fait une évaluation générale de trois techniques de dragage et de mise en dépôt des matériaux. Il considère que la méthode de dragage mécanique avec benne étanche et dispersion en eau des sédiments est, de manière générale, la plus avantageuse, surtout, sur le plan économique, pour les matériaux de catégories 1, 2 et 3. Il arrive à cette conclusion après avoir fait une évaluation relativement élogieuse de la méthode Amphibex, qui serait, selon l'analyse, moins efficace au plan de la dispersion des matériaux.⁴

Le CRELA n'a pas, évidemment, d'expertise particulière en ce domaine. C'est pourquoi nous avons tenté, lors de la première partie des audiences, de faire approfondir la question, surtout après avoir pris connaissance d'une note d'un spécialiste du MENV, M. André Lachance⁵, dans laquelle il affirme :

«Dans un premier temps, nous sommes en désaccord avec la proposition du promoteur puisqu'elle fait partie des options les plus perturbatrices pour le milieu.

Pour être recevable, le promoteur doit élaborer davantage sur les options proposées. Les coûts et rendements relatifs à chacune d'elles devraient être évalués. L'option de disposition en milieu terrestre étant celle à privilégier puisque moins dommageable pour l'environnement, doit être étudiée davantage. Nous n'avons aucune donnée sur les sites potentiels de dépôt en milieu terrestre, les méthodes possibles de dragage et les exigences de rejets suite à un traitement en milieu terrestre. Un tableau comparatif avec avantages et inconvénients de chaque option est aussi nécessaire. Le promoteur doit également vérifier ses données de rendement pour les dragues hydrauliques. Actuellement, au Québec, nous sommes pourvus d'équipements beaucoup plus performants que ce qui est indiqué dans ce document.

Avec ces informations complémentaires, nous pourrions mieux nous positionner sur l'acceptabilité environnementale de ce projet.».

Comme le promoteur n'a pas, à notre avis, répondu adéquatement aux préoccupations et demandes exprimées dans cette note, nous avons fait des recherches et consulté des spécialistes

⁴ Voir le document A2, p.15.

⁵ Document PR6.1, Note de service de M. André Lachance adressée à M. Yves Grimard, chef de service, Service des avis et des expertises du MENV, datée du 11 juillet 2002, intitulée *Étude d'impacts, dragage du chenal de la traverse Hudson-Oka dans le Lac des Deux-Montagnes*

sur les différentes approches au dragage et aux dépôts des matériaux. Cette recherche nous amène à mettre en question le point de vue du promoteur et nous incite à suggérer à la Commission d'approfondir cette question.

2.2 Les principales considérations reliées au dragage

D'abord, tous les spécialistes conviennent que le dragage perturbe le milieu aquatique. C'est une évidence. Il n'y a cependant pas de consensus sur la gravité et la permanence de cette opération. On doit pourtant convenir que certaines techniques de dragage sont plus perturbatrices que d'autres et que les méthodes de disposition des matériaux en eau libre sont plus dommageables que les méthodes de disposition sur la terre ferme pour le milieu aquatique, incluant la faune qu'on y trouve.

Le promoteur propose l'utilisation d'une drague à benne «environnementale», soit une benne qui serait étanche.. Cette technique serait plus efficace que le dragage hydraulique car elle entraînerait moins de dispersion. Cependant, pour être étanche, il faut qu'un objet, comme un morceau de bois, par exemple, ne garde pas entre-ouvert les mâchoires de la benne. De plus, dans la technique proposée par le promoteur, on perturbe le milieu aquatique deux fois plutôt qu'une. Alors que, aux yeux d'un profane, le dragage hydraulique, avec pipeline, qui s'apparente à l'utilisation d'un aspirateur maison, semble plus efficace, à la fois pour soutirer uniquement le matériel requis et pour minimiser les impacts sur le milieu.

On sait, de plus, que la technique de disposition sur la terre ferme évite de perturber le milieu aquatique deux fois et permet la valorisation des boues de dragage, soit pour améliorer les terres cultivables, pour servir de couches intermédiaires dans les dépotoirs, pour faire du remblayage, etc.

Ce que recommande d'ailleurs, la Great Lakes Commission, dans son Great Lakes Dredging Team Beneficial Use Task Force Report⁶ qui suggère que le gouvernement fédéral américain développe un code d'utilisation actualisé pour l'utilisation des matériaux de dragage. En voici un extrait de sa première recommandation:

«A more expansive, codified federal definition for dredged material and its beneficial use should be developed....In addition, the definition should be broad enough to allow flexibility to incorporate multiple beneficial use options.»(p.3).

La deuxième recommandation de la Commission est tout aussi importante et significative des préoccupations modernes concernant les effets du dragage et les moyens d'en minimiser les conséquences. La Commission recommande que

«Testing protocols specific to dredging material should be developed and adopted by all Great Lakes States...because dredged material vary wildly in its physical and chemical properties, a process should be established to test the material to identify appropriate beneficial uses.».

⁶ Consulter leur site Internet qui contient le rapport et autres informations sur son site au glc.org/dredging. Le rapport date d'octobre 2001.

Différents organismes liés aux opérations maritimes et à la protection de l'environnement ont publiés des guides d'évaluation des solutions alternatives de gestion des sédiments de dragage (OSPAR, 1998; USEPA, 1992). La *International Association of Drilling Contractors (IADC)* ainsi que la *Central Dredging Association (CEDA)* suggère l'adoption du processus décisionnel suivant afin de sélectionner la variante optimale :

Étape 1 : Évaluation des besoins de dragage

Étape 2 : Caractérisation des matériaux de dragage

Étape 3 : Évaluation de l'option d'une utilisation à des fins bénéfiques ou de réutilisation

Étape 4 : Sélection préliminaire des options potentielles de disposition

Étape 5 : Étude détaillée des alternatives de disposition

Étape 6 : Sélection finale du site et/ou mode de disposition des sédiments

Étape 7 : Demandes de permis

Étape 8 : Programme de surveillance et de suivi

On constate que cette approche, suggérée par l'industrie même n'a pas été appliquée adéquatement dans l'évaluation des méthodes possibles. Rien n'a été fait, en particulier, sur les étapes 3 et 5 du processus.

Pourtant, le promoteur doit être familier avec le dragage hydraulique avec pipeline et ses variantes techniques avec bassin de décantation, que propose différentes compagnies comme Amphibex (normroc@cam.org) et Portadam (www.portadam.com). De plus cette technique semble avoir été utilisée avec succès à différents endroits au Québec dont Bécancour et l'Île-Verte.

La récupération des boues en terre ferme, en plus de réduire les impacts du déversement en milieu aquatique, permet de valoriser ces boues en accord, par exemple, avec l'esprit et les objectifs des trois RV, soit la récupération, le recyclage, la réutilisation et la valorisation. Il existe certainement des débouchées pour ces boues éventuelles, qui pourraient être mises en valeur, sur les terres agricoles, en particulier. Le promoteur ne s'est pourtant pas préoccupé d'analyser les avantages globaux de cette approche.

2.3 La perspective du promoteur

Il semble donc que le promoteur ait été guidé uniquement par deux considérations principales, d'une part, la tradition et, ensuite, le coût relatif de son option.

Il est difficile de comprendre la solution proposée par le promoteur si, comme l'affirme certains spécialistes du dragage, l'option du dragage hydraulique avec pipeline ne serait pas plus coûteuse globalement et même moins coûteuse que l'option proposée. Si tel est le cas, on doit conclure que la réticence du promoteur à évaluer de manière rigoureuse et impartiale d'autres options moins dommageables pour l'environnement peut s'expliquer par une résistance naturelle au changement. Le dragage conventionnel avec remise en eau se fait depuis des siècles, pourquoi ne pas continuer. Tout simplement parce que les valeurs changent à la lumière de l'amélioration des

connaissances scientifiques et de la constatation des conséquences sur le milieu de certaines pratiques.

On savait, par exemple, depuis trente ans au moins que les politiques et les techniques de pêche commerciale de la morue la mettaient en danger d'extinction avec toutes les conséquences sociales et économiques qu'on pouvait prévoir. Pourtant, on a continué à tolérer des pratiques traditionnelles dépassées tout en permettant l'utilisation de machineries ultramodernes en sachant qu'elles menaient à la catastrophe parce que personne n'avait le courage d'agir bien que ce fût absolument nécessaire.

Le dragage d'une rivière n'a évidemment pas le même degré de gravité mais il reflète chez le promoteur, un organisme gouvernemental qui dit opérer dans une perspective de développement durable, la même attitude face à la nécessité de revoir les méthodes traditionnelles et de les adapter en fonction de la viabilité des écosystèmes et des générations futures.

Il semble, par exemple, que l'habitat de l'esturgeon, une espèce qui pourrait être menacée, pourrait être affecté⁷, de même que celui de la tortue mais le promoteur n'a pas cru bon d'approfondir la question : «aucun inventaire faunique n'a été effectué.»(A2).

Cette attitude est généralisée. On la retrouve, par exemple, tout au long de l'étude de marché de la firme CAI, intitulée *La Traverse d'Oka- Vers l'avenir*⁸. Les auteurs s'appliquent à démontrer l'importance de la traverser d'Oka dans le développement économique et touristique des deux rives et ils estiment qu'il y a un fort potentiel de croissance du trafic qui se répercuterait sur l'économie des deux régions si des bateaux de plus forte capacité étaient mis en service. On traite toutes les considérations économiques et financières sans jamais identifier, ni mesurer les inconvénients, entre autres, les conséquences d'une augmentation de trafic sur les milieux de vie des populations touchées. Pourtant, les participants aux audiences de la municipalité d'Hudson, en particulier, ont tous souligné les effets de l'augmentation de la circulation dans un milieu villageois et se sont montrés inquiets des conséquences d'une augmentation de l'achalandage qu'entraînerait le remplacement des bateaux. On considère encore que toute augmentation de la demande est bon signe et que tout investissement est avantageux quelles qu'en soient les conséquences à long terme.

3.0 Conclusion et recommandations

3.1 Conclusion

Le promoteur, sous des apparences de rigueur scientifiques, a procédé dans ce dossier avec la désinvolture que confère l'habitude. Si on l'estime nécessaire, on fait creuser à la pelle mécanique dans un cours d'eau et on rejette les matériaux dans le même cours d'eau, en aval. C'est relativement peu coûteux, c'est hors de portée des yeux du public et ça ne paraît longtemps à la surface de l'eau sur laquelle personne ne circule, surtout tard à l'automne.

⁷ DT3, *Témoignage du biologiste de la FAPAQ, M. Michel Renaud*

⁸ DB15, CAI, *La traverse d'Oka-Vers l'avenir, mars 2001*

Comme on ne voit rien, il ne doit pas y avoir de problèmes. C'est comme les gaz à effet serre (GES), on les voit pas ou peu, conséquemment, il ne doit pas y avoir de problème à conduire son Jeep dans les rues pour aller au travail.

Pourtant, aujourd'hui, on s'attend à plus, surtout d'un organisme gouvernemental, chargé de veiller au bien public. On s'attend à ce qu'il procède avec précaution, qu'il évalue rigoureusement les implications diverses des actions proposées et que ses interventions, si elles sont nécessaires, minimisent les impacts sur les différents milieu et cela en ménageant les fonds publics. Ce n'est pas facile mais c'est ce que la société attend aujourd'hui de ce genre d'organismes. Selon nous, l'approche du MTQ dans ce dossier ne répond pas à ces critères. Son évaluation de la problématique, des solutions proposées et des impacts des diverses solutions est incomplète sur les plans technique, financier, social et environnemental. En conséquence, nous estimons que ce projet ne se justifie pas et que les travaux proposés ne peuvent être autorisés tels que formulés.

3.2 Recommandations

- 1- Nous croyons que la Commission devrait obtenir un avis professionnel désintéressé sur la nature, l'ampleur, l'urgence et la gravité des problèmes de sécurité évoqués par la condition du chenal et l'opération des traversiers. Ce qui permettrait de déterminer la nature spécifique des travaux de prélèvement de sédiments qui pourraient être requis pour l'opération des traversiers actuels;
- 2- Nous estimons que la Commission devrait se référer à des experts pour évaluer les raisons qui amènent différents regroupements dans les gouvernements et l'industrie à proposer maintenant des techniques de dragage qui minimisent les impacts et favorisent la valorisation des matériaux;
- 3- Nous croyons que la Commission devrait obtenir l'information technique nécessaire sur les débouchés des matériaux recueillis et leurs débouchés, particulièrement en milieu agricole et dans les sites d'enfouissement. Dans cette perspective, il serait intéressant de savoir si le MTQ a approché des propriétaires de terres agricoles dans le secteur de Hudson, en particulier, afin de savoir s'ils seraient disposés à accepter, contre rémunération, l'installation de bassins de décantation et, par la suite, l'épandage des boues sur leurs terres.
- 4- Comme aucun inventaire faunique des milieux visés n'a été effectué et que nous retrouvons dans ces zones, entre autres des tortues et de l'esturgeon, une espèce qui pourrait être menacée, nous recommandons qu'un inventaire faunique approprié soit effectué par le promoteur et qu'aucuns travaux ne soient entrepris avant que des conclusions sur cet inventaire n'aient été faites.

St-Jérôme, le 12 mai 2003