

Séance de la soirée du 15 avril 2003

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : MME NICOLE BOULET, présidente  
M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE DRAGAGE D'ENTRETIEN  
DU CHENAL ENTRE HUDSON ET OKA  
DANS LE LAC DES DEUX MONTAGNES

---

**SÉANCE DE LA SOIRÉE**

---

VOLUME 1

---

Séance tenue le 15 avril 2003, à 19 h  
Salle communautaire  
397, rue Principale  
Hudson (Québec)

**TABLE DES MATIÈRES**

|                           |    |
|---------------------------|----|
| MOT DE LA PRÉSIDENTE      | 1  |
| MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER | 8  |
| MME NAOMI HENSHAW         | 12 |
| MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER | 14 |
| M. MAURICE JEFFERIES      | 15 |
| M. JACQUES RUELLAND       | 16 |
| MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER | 29 |
| M. DENNIS HYNES           | 46 |
| MME JUNE PENNEY           | 49 |
| MME NAOMI HENSHAW         | 52 |
| MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER | 59 |
| M. DENNIS HYNES           | 77 |
| M. MAURICE JEFFERIES      | 82 |
| MME JUNE PENNEY           | 84 |
| MME NAOMI HENSHAW         | 89 |
| M. GRAHAM CAMPBELL        | 92 |

---

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenus à cette première partie de l'audience publique concernant le projet de dragage d'entretien du Chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux-Montagnes.

10 Je suis Nicole Boulet et j'ai été désignée par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, communément appelé le BAPE, pour présider cette commission d'enquête et d'audience publique. Je vous présente monsieur Louis Dériger qui m'accompagne à titre de commissaire.

15 Je rappelle d'abord que le BAPE est un organisme autonome relevant du ministre de l'Environnement mais qui, nuance importante, est totalement indépendant du ministère. Sa mission consiste à informer et à consulter la population lors d'enquêtes et d'audiences publiques sur des projets dont les mandats lui sont confiés par le ministre de l'Environnement et ce, généralement à la suite de requêtes des citoyens. Cette approche vise à fournir au ministre de l'Environnement un éclairage différent dans la prise de décision gouvernementale sur certains projets.

20 À cet égard, la notion d'environnement retenue par le BAPE et par ses commissions en est une qui est très large et qui comprend, bien sûr, la dimension biophysique mais aussi les aspects économiques et sociaux ou les conséquences d'un projet sur la qualité de vie des citoyens ou sur la santé des écosystèmes à court et à long terme. C'est dans cette large perspective que la Commission vous demande d'examiner le projet soumis à notre attention ce soir.

30 Les membres de la Commission qui est devant vous ce soir ont été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et disposent des mêmes pouvoirs qui sont accordés aux commissions d'enquête. À ce titre, les commissaires s'engagent également à respecter le Code de déontologie et d'éthique des membres du BAPE, code qui vise particulièrement à garantir la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions. La présente commission a donc été constituée après que le ministre de l'Environnement en eut confié le mandat au BAPE, mandat dont je vous fais la lecture.

- Monsieur le président,

40 En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux-Montagnes par le ministère des Transports du Québec et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

45

Le mandat du Bureau débutera le 7 avril 2003.

Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet.

50

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

André Boisclair. •

55

À compter de ce soir, nous allons analyser ensemble ce projet dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, qui est en fait une procédure d'autorisation prévue par la Loi sur la qualité de l'environnement pour certains projets. C'est donc en vertu de l'article 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement que nous procéderons à l'étude de ce projet. Afin de bien définir le contexte de cette audience publique, j'aimerais vous expliquer brièvement la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

60

Dans un premier temps, l'initiateur d'un projet, en l'occurrence le ministère des Transports, exprime au ministre de l'Environnement son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet en lui déposant un avis de projet. En réponse à cet avis de projet, le ministre émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur du projet doit produire.

65

Suite à son dépôt au ministère de l'Environnement, l'étude d'impact est soumise à une consultation, tant à l'intérieur du Ministère qu'auprès d'autres ministères et organismes gouvernementaux concernés dans le but d'en évaluer la conformité à la directive. Cette consultation résulte généralement en une série de questions et de commentaires auxquels le promoteur doit répondre.

70

Une fois l'étude d'impact jugée recevable par le ministère de l'Environnement, le ministre donne au BAPE le mandat de rendre public l'ensemble du dossier et de tenir une période d'information de quarante-cinq jours. Pendant cette période d'information qui dans le projet présentement à l'étude s'est déroulée du 14 janvier au 28 février 2003, tout citoyen, groupe ou organisme peut demander au ministre que soit tenue une audience publique sur le sujet.

75

80

Ainsi, sept demandes d'audiences publiques ont été transmises au BAPE par le cabinet du ministre de l'Environnement, en même temps que la lettre donnant mandat de tenir une audience publique sur le projet de dragage à compter du 7 avril. Puisque la Loi sur la qualité de l'environnement précise que de tels mandats durent quatre mois, la Commission doit déposer son rapport au ministre au plus tard le 7 août 2003.

85

Parallèlement à la partie publique de cette procédure, qui est menée par le BAPE et à laquelle vous participez ce soir, le Ministère procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière des deux évaluations que le ministre fera une recommandation au conseil

90

des ministres, où sera prise la décision de réaliser ou non le projet et, si oui, à quelles conditions.

95 La Commission qui est devant vous ce soir n'est donc pas décisionnelle. Son mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens, les groupes ou les organismes qui participent à l'audience publique. L'audience est en quelque sorte l'axe central du volet public de la démarche québécoise.

100 J'aimerais maintenant vous décrire brièvement cette démarche. L'audience se tient en deux parties. La première partie est celle qui débute ce soir et elle a pour but de permettre aux citoyens d'obtenir toute l'information pertinente et nécessaire à la bonne compréhension du projet soumis à leur attention. En pratique, vous aurez le loisir de poser toutes les questions qui peuvent vous permettre d'atteindre cet objectif selon des modalités dont je vous ferai part  
105 tout à l'heure.

Tous les échanges qui auront lieu ce soir et au cours des séances subséquentes sont fidèlement sténotypés. Les transcriptions de toutes les séances, de même que de tous les documents qui seront déposés au cours de l'audience compléteront le dossier qui est déjà  
110 disponible pour consultation à la ville d'Hudson, à la municipalité d'Oka, à la bibliothèque municipale d'Oka, à la bibliothèque municipale de Deux-Montagnes, à la bibliothèque municipale Guy-Bélisle à Saint-Eustache et au Conseil de bande Mohawk de Kanasatake. Le dossier est également disponible à la bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal, de même qu'au bureau du BAPE à Québec. De plus, tous les documents déposés en  
115 version électronique sont accessibles sur le site internet de la Commission. Enfin, l'ensemble du dossier est disponible à l'arrière de cette salle pour toute la durée des séances de l'audience. Nous vous demandons cependant de le consulter sur place de manière à ce qu'il reste accessible à tous.

120 Aux termes de la première partie de l'audience, vous devriez donc disposer de l'information nécessaire pour vous faire une opinion sur le projet et préparer, si cela est votre intention, un mémoire pour la deuxième partie de l'audience, laquelle sera consacrée exclusivement à entendre vos opinions. Cette deuxième partie de l'audience publique se tiendra à compter du 12 mai prochain. Les détails et les modalités de votre participation à cette  
125 deuxième partie vous seront communiqués ultérieurement.

J'aimerais maintenant vous présenter l'équipe qui assiste les membres de la Commission au cours de ses travaux. D'abord, assis à la gauche de la Commission et agissant à titre d'analyste, monsieur Guy Fortin.

130 À l'arrière vous avez été accueillis ce soir par madame Monique Gélinas qui est coordonnatrice au secrétariat de la Commission. C'est elle qui assure le lien entre la Commission et ses interlocuteurs. Elle est accompagnée de madame Louise Marois, adjointe au secrétariat, et de madame Marielle Jean, responsable des communications de la  
135 Commission. À ce titre, madame Jean est notamment chargée des relations avec les citoyens

et avec les médias ainsi que de la tenue du registre dont je vous expliquerai le fonctionnement tout à l'heure. Enfin, madame Rosemary Al-Kayek, conseillère en communication, accompagne madame Jean afin de répondre aux besoins des citoyens anglophones de même qu'aux représentants des médias anglophones.

140

Je vous présente également monsieur Daniel Moisan, responsable de l'organisation technique et de la logistique cette audience publique. Il est accompagné de monsieur Jean Métivier, responsable de la sonorisation de même que de monsieur Georges Leclerc. Ils relèvent du ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration.

145

Pour sa part, Madame Danièle F. Tassé, sténographe officielle, est chargée de la sténotypie et elle va enregistrer tous nos propos et nos échanges. Les transcriptions de chacune de ces séances seront disponibles dans les centres de consultation et sur le site Internet de la Commission environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience. Finalement, je vous présente mesdames Lynda Balantyne et Marie-Christine Erlinger-Renaud, interprètes, chargée de la traduction simultanée.

150

Les échanges de cette soirée ont d'abord et avant tout pour objectif de permettre au public de saisir toutes les facettes du projet. Dans cet esprit, le devoir du promoteur consiste à expliquer à fond son projet et à répondre à toutes les questions du public dans un langage clair et accessible.

155

Je vous présente le porte-parole du promoteur du projet, monsieur Denis T. Tremblay du ministère des Transports. Bonsoir monsieur Tremblay, vous aurez l'occasion de présenter les gens qui vous accompagnent lors de la présentation du projet.

160

La Commission a invité des personnes-ressources à participer à ses travaux. Compte tenu de leur expertise, elles répondront aux questions qui leur seront adressées par la Commission dans le cadre de la compétence de l'organisme qu'elles représentent. Tout comme pour le promoteur, leurs réponses doivent être exprimées dans un langage clair et accessible.

165

Alors permettez-moi de vous présenter les porte-parole des ministères et organismes présents ce soir. D'abord, le porte-parole du ministère de l'Environnement du Québec, Monsieur Jean Sylvain. Bonsoir monsieur Sylvain, pouvez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

170

**M. JEAN SYLVAIN :** (Porte-parole, ministère de l'Environnement)

Oui Madame la Présidente. Je vais vous présenter Annie Bélanger qui est chargée de projet et qui est chimiste chez nous. Nous avons aussi d'autres experts dans la salle si le besoin s'en fait sentir.

175

**LA PRÉSIDENTE :**

180

Monsieur Sylvain, est-ce que vous aviez des documents à déposer?

185 **M. JEAN SYLVAIN :**

Oui. Vous nous aviez demandé de déposer des documents et certains documents que nous n'avons pas trouvés, nous avons préparé quelques réponses mais nous avons quelques documents à vous déposer.

190

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est parfait. Est-ce que vous pouvez, est-ce que ce serait bref de nous les énumérer s'il vous plaît?

195

**M. JEAN SYLVAIN :**

Nous avons un cahier de St-Laurent Vision 2000 qui est les répercussions environnementales du dragage et de la mise en dépôt des sédiments, le Guide pour le choix des opérations des équipements de dragage des pratiques environnementales qui s'y rattachent et les Critères intérimaires pour la détermination de la qualité des sédiments du St-Laurent.

200

**LA PRÉSIDENTE :**

205

Merci beaucoup monsieur Sylvain. Je vous présente maintenant le porte-parole de Pêches et Océans Canada, M. Serge Patoine. Bonsoir monsieur Patoine.

Je vous présente aussi le porte-parole de la Société de la faune et des Parcs du Québec, monsieur Michel Letendre. Bonsoir monsieur Letendre.

210

**M. MICHEL LETENDRE :** (Société de la faune et des parcs du Québec)

215

Bonsoir Madame la Présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

Et je vous présente également le propriétaire de la Traverse Hudson/Oka, M. Claude Desjardins. Bonsoir monsieur Desjardins.

220

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Bonsoir.

225

**LA PRÉSIDENTE :**

Aussi, un représentant de la ville d'Hudson, M. Trail Grutbert est présent dans la salle et disponible à répondre à des questions qui concernent les responsabilités de la ville.

230

La Commission a prévu que ce soir la première heure de questionnement serait consacrée aux questions portant exclusivement sur le dragage. Pour le reste de la soirée et les autres jours, la Commission acceptera toutes les questions pertinentes à la compréhension du projet : soit la justification du projet, les impacts sur le milieu aquatique, la faune et la flore, les impacts sur le milieu humain de même que les aspects économiques du projet ou tout autre sujet qui concerne le projet et préoccupe les citoyens.

235

J'aimerais maintenant vous parler du déroulement de la séance de ce soir. Les règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques prévoient que les requérants expliquent à la Commission, pour son information et celle du public, les motifs de leur demande d'audience. J'inviterai tout à l'heure, ceux et celles qui ont choisi de le faire, à venir à tour de rôle lire leur requête.

240

Par la suite, le promoteur disposera de quinze à vingt minutes pour présenter son projet. Après la présentation du promoteur, nous prendrons une pause d'une dizaine de minutes et c'est à ce moment-là que vous serez invités à vous inscrire au registre pour poser des questions.

245

Le registre sera ouvert à l'arrière de la salle et je vous rappelle que c'est madame Marielle Jean qui en assume la responsabilité. À la reprise de la séance, j'appellerai les participants à venir poser leurs questions et ce, dans l'ordre dans lequel ils se seront inscrits. Je vous rappelle que les questions des premières personnes à s'inscrire doivent porter sur le dragage.

250

J'ai demandé de suspendre l'ouverture du registre après la cinquième inscription. Nous le réouvrons au cours de la soirée. Les travaux de la Commission, après la fin de la soirée, reprendront demain soir le 16 avril à 19h00 ici même. Le 17 avril, nous tiendrons l'audience à la salle de la mairie d'Oka et la séance débutera à la même heure.

255

Pour la bonne marche de cette première partie d'audience, la Commission aimerait vous présenter quelques règles qui prévalent lorsque vous posez des questions. Chaque participant est autorisé à poser deux questions seulement de manière à permettre à tous ceux et celles qui le désirent de participer. Par contre, chacun est libre de se réinscrire au registre s'il le désire.

260

265

Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions, et surtout de vous abstenir d'émettre des opinions ou de développer des argumentations. Cette première partie de l'audience - je le répète - est consacrée à l'obtention de l'information qui vous permettra de vous faire une meilleure idée du projet et vous aurez tout le loisir voulu en deuxième partie de l'audience pour venir présenter vos opinions à la Commission. À chaque présence, vous

270



pouvez poser deux questions, non pas pour limiter votre droit de parole, mais pour permettre à tous de s'exprimer.

275 Je demande également aux participants de poser des questions courtes et de noter, si  
nécessaire, les réponses afin d'éviter d'avoir à répéter celles-ci. À nos interlocuteurs, je  
demande de donner des réponses aux questions qui soient concises et précises. Je vous  
rappelle que seules les personnes qui posent des questions dans cette salle, auront des  
réponses à leurs questions. Si au cours de la semaine la Commission recevait des questions  
280 par courriel ou tout autre moyen électronique, elle référerait la personne aux transcriptions des  
séances. En effet, les séances de cette Commission sont publiques ce qui implique que les  
questions doivent être posées publiquement et les réponses données publiquement.

Afin d'éviter les échanges directs entre l'initiateur du projet, les porte-parole et le public,  
toutes les questions du public sont adressées à la présidence de la Commission. Je me  
285 chargerai de demander au promoteur ou aux personnes-ressources de répondre à celles-ci.  
De la même manière, toutes les réponses seront adressées à la Commission.

Pour sa part, la Commission peut intervenir en tout temps pour poser des questions ou  
pour obtenir des informations additionnelles sur un sujet particulier. Enfin, les Commissions du  
290 BAPE estiment que le maintien d'un climat serein favorise des échanges constructifs tout en  
permettant aux personnes présentes d'obtenir des réponses à leurs questions et, par le fait  
même, l'information nécessaire à une bonne compréhension du projet. En ce sens, je vous  
rappelle que les préambules aux questions, les manifestations d'approbation ou de  
désapprobation de la part de la salle contribuent à raccourcir le temps mis à votre disposition  
295 pour le questionnement. Je serai donc très stricte à cet effet.

Les questions qui ne peuvent être répondues immédiatement, que ce soit par le  
promoteur ou les personnes-ressources, le seront le plus tôt possible. Si la réponse ne peut  
être donnée durant la séance lors de laquelle elle est posée, la Commission se chargera de  
300 l'obtenir préférablement lors de séances subséquentes ou encore par écrit. Ces réponses  
feront partie du dossier et seront disponibles dans les centres de consultation.

S'il arrivait que certains éléments d'information ou des documents demandés soient  
considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, celle-ci doit en faire part  
305 à la Commission au moment où la Commission en fait la demande. Si la Commission le  
décide, cette information doit lui être remise avec la mention Confidentiel. La Commission  
donnera l'occasion à la personne qui allègue le préjudice de faire valoir son point de vue. La  
Commission prendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique en tout ou en  
partie ou de ne pas rendre publique l'information.

310 Enfin, je vous informe que le BAPE, soucieux d'améliorer les services qu'il offre aux  
citoyens, apprécierait que vous lui fassiez part de vos commentaires et suggestions  
concernant le déroulement de cette audience. Un formulaire à cet effet est disponible à la table  
d'accueil derrière la salle.

315

En terminant, je vous rappelle qu'il est défendu de fumer dans cette salle et je vous rappelle qu'il est important de garder vos téléphones cellulaires fermés par respect pour l'assemblée.

320 Alors, j'invite maintenant les requérants à présenter leur requête. Alors, représentant la ville d'Hudson, madame Élisabeth-Anne Corker :

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

325 Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir madame Corker.

330

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Je vais prendre de l'eau.

335

• 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 curetage d'entretien du chenal de navigation utilisé par le traversier reliant les municipalités d'Hudson et d'Oka sur la rive nord du lac.

340

À cause de l'envergure des travaux et de la quantité des matériaux dragués (26 185m<sup>3</sup>), 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.

345

Suite à un Avis de projet déposé par le bureau régional du ministère des Transports en Montérégie en date 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).

355

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

360

compte du MTQ est incomplète, à courte vue et non conforme à la directive émise par votre ministère en mars 2001.

365 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.

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

L'avis de projet et l'étude de l'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 380 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 %.

385 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 26 185 mètres cubes au total, ou 205 % de plus (source Résumé vulgarisé décembre 2002).

390 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.

400 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.

405 En effet, l'étude de l'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.

410 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. 68) 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 415 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.

420 Vous conviendrez 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.

425 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.

430 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.

435 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.

440 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.

445 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 450 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.

455

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.

460

Face aux conséquences potentiellement lourdes pour notre communauté, nous sollicitons votre collaboration en vue de 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.

465

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

470

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.

475

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

480

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 à 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.

485

490

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

495

déplacement comme affaires, tourisme, visite, achats, services, livraison, etc., nombre et typologie comme automobiles, camions légers, camions lourds, motos, vélos, piétons, etc. C'est alors seulement qu'on pourra décrire et mesurer adéquatement l'ensemble des impacts économiques sur les communautés riveraines.

500

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.

505

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.

510

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.

515

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 ministre des Transports du Québec.

520

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.

Ceci fut signé par le maire de la ville d'Hudson. Merci.

525

**LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît, je vous demanderais d'être réservés et de ne pas applaudir. J'inviterais maintenant madame Naomi Henshaw.

530

Bonsoir madame Henshaw.

**MME NAOMI HENSHAW :**

Bonsoir. C'est ma lettre à le ministre, je dois lire?

535

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Tout à fait.

540

**MME NAOMI HENSHAW :**



590 À la fin du paragraphe 3.1, il est indiqué que les usager du traversier doivent utiliser la route 344, 342 et 201, comme s'il s'agissait de solutions de remplacement médiocres. Cette déclaration est trompeuse. L'intensité de la circulation augmentera ailleurs évidemment si le traversier ne passe plus par Hudson mais nos routes bénéficieront de cette diminution de la densité de la circulation et, étant donné qu'elles sont inadéquates pour une telle circulation, c'est très souhaitable. Les routes de remplacement incluent l'autoroute 13 qui a été conçue pour une forte circulation à la différence d'une route locale. Mais ce point n'est même pas mentionné dans le rapport.

595 Le rapport indique que le traversier fait gagner 60 à 80 minutes aux usagers. C'est faux. Par l'autoroute 13, ou par la traverse de Carillon, le déplacement prend moins de 60 minutes. La traverse dure 20 à 30 minutes donc l'économie de temps est donc de 30 à 40 minutes si on peut prendre le traversier dès son arrivée sinon c'est plus longtemps. La plupart des usagers du traversier ne se rendent pas de l'une à l'autre ville mais ont un lieu d'origine plus important, plus éloigné pardon, donc, l'économie de temps n'est pas pertinente pour eux.

600 Le paragraphe 3.2 souligne d'autres inconvénients à l'interruption du service de traverse. Par exemple, une réduction du nombre de touristes dans la région. Mais de quelle région parlons-nous? Nous ne sommes pas une destination touristique et si nous devons en devenir une, je crois qu'on devrait avoir la possibilité d'y réfléchir et d'envisager la chose au rezonage. Hudson est avant tout une ville dortoir et je ne pense pas qu'elle souhaite modifier son mode de vie et son image. En fait, il y a de nombreux avantages pour cette ville de fermer le service de traversier. Par exemple, la rivière pourrait être une destination touristique et à cet égard le service de traverse présente des dangers.

**LA PRÉSIDENTE :**

615 Merci beaucoup. J'inviterais maintenant madame Élisabeth-Anne Corker à présenter la requête de Mme Susan McArthur et de M. Lewis Reford qui ne pouvaient être présents de soir. Rebonsoir.

620 **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Thank you.

625 Suite à la séance d'information tenue par le BAPE à Hudson le 4 février 2003 au sujet du projet de dragage entre Hudson et Oka, nous demandons une audience officielle d'évaluation environnementale pour les raisons suivantes.

Analyse insuffisante de l'impact sur les habitats des poissons.

630 Les commentaires effectués par la Société de la faune et des parcs du Québec au sujet de l'étude d'impact environnemental effectué par Genivar en décembre 2002 indique que



635 l'étude est incomplète. Suivant la correspondance de Martin Léveillé, biologiste de la Société de la faune et des parcs du Québec à monsieur Gilles Brunet, chef des services 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 dragues ne serait pas assez documenté sur le sujet de la faune aquatique.

640 Ces deux domaines ou ce sont deux domaines où votre propre gouvernement a souligné l'insuffisance de l'analyse. Le dragage envisagé aura un impact sur notre utilisation de la vie aquatique et de la baie. Et il n'est que justice d'avoir toutes les informations sur le dragage proposé.

Informations conflictuelles concernant la flore et la faune dans la zone de dragage.

645 Durant la période de questions lors de la séance d'information publique, des représentants du ministère des Transports et de Genivar ont indiqué qu'il n'existe aucune flore ni faune dans la zone de bagage envisagée. Ceci est faux. En tant que résident qui a souvent pris la traverse, je puis confirmer qu'il y a une importance de plantes aquatiques et de nénuphars et autres animaux qui vivent dans les zones d'accostage. La zone d'accostage est  
650 située dans une zone de bas-fonds où vivent des grenouilles, des poissons et autres créatures. En outre, il y a deux petits cours d'eau qui se jettent dans le lac des Deux-Montagnes dans la zone de dragage. Ces ruisseaux offrent un habitat aux poissons, aux oiseaux et autres amis de la faune.

655 Le ministère des Transports du Québec a indiqué au ministère fédéral des Pêches et Océans que la zone de dragage envisagée ainsi que le volume étaient les mêmes que lors des travaux de 1984. Le MFO a fait son analyse sur la perte d'habitat pour les poissons à partir des impacts du dragage de 1984. Le MFO a demandé au ministère des Transports une compensation pour les pertes d'habitat pour des poissons sur la base d'une petite zone de  
660 dragage, le public doit savoir que l'impact sur les habitats de poissons, quel sera cet impact si la zone de dragage est double de celle envisagée.

Proposition de dragage et besoins du service de traverse.

665 Il est évident que, d'après les commentaires faits par le ministère des Transports durant la séance d'information publique, le projet de dragage va bien au-delà de ce qui est nécessaire pour la navigation sécuritaire. Il semble que le ministère des Transports, pour des raisons d'expiration des projets et pour d'autres raisons, essaie de draguer une zone beaucoup plus large aux dépens de l'habitat faunique et des résidents locaux. Une analyse beaucoup plus approfondie est requise du ministère des Transports pour proposer un projet qui sera  
670 satisfaisant aux besoins d'exploitation du service de traverse tout en maintenant la zone de dragage à une superficie minimale. L'objectif est de réduire au minimum l'impact sur l'environnement tout en s'assurant que le service de traversier fonctionnera en toute sécurité.

675 Étant donné que l'analyse environnementale du ministère des Transports sur le projet de dragage est incomplète, incorrecte quant à l'évaluation et trompeuse quant aux informations

fournies par des tierces parties et a été proposée pour maximiser la zone de dragage au lieu de minimiser l'impact environnemental, nous demandons une audience environnementale publique pour examiner ces différentes questions. (Signé) Susan McArthur et Lewis Reford.

680 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci madame. J'inviterais maintenant monsieur Maurice Jefferies à venir présenter sa requête et celle de madame Mary Jefferies. Bonsoir monsieur Jefferies.

685 **M. MAURICE JEFFERIES :**

Bonsoir madame.

690 Nous, soussignés résidents de Hudson (Como) présentons notre requête pour une audience qui devra se tenir sur la proposition de dragage du chenal Hudson-Oka.

695 Nous reconnaissons que le dragage est nécessaire pour le fonctionnement sécuritaire de la traverse néanmoins nous ne voyons nullement la nécessité d'élargir le dragage au-delà des normes utilisées en 1984. Lorsque les derniers travaux de dragage ont été faits il y plus de 18 ans nous ne comprenons pas la nécessité d'élargir aussi considérablement le chenal ainsi que d'augmenter à tel point la longueur. Toute activité de dragage a un impact sur l'environnement et doit être maintenue au minimum.

700 Nous savons que le propriétaire de la traverse souhaite utiliser des traverses de plus grandes tailles à l'avenir et nous pensons que l'envergure envisagée du dragage tient compte de ces intentions. Des traversiers de plus grande taille avec l'augmentation de la circulation auront des effets néfastes et désastreux sur la ville de Hudson, notamment, le quartier est qui s'appelle Como. Nous sommes dans une petite ville qui n'a pas l'infrastructure nécessaire pour faire face à un tel projet.

705 C'est pourquoi nous demandons la tenue d'une audience publique du BAPE.

**LA PRÉSIDENTE :**

710 Merci monsieur. J'inviterais maintenant monsieur Jacques Ruelland à présenter la requête du Conseil régional de l'environnement des Laurentides.

**M. JACQUES RUELLAND :**

Bonsoir Madame la Présidente, monsieur le Commissaire.

715

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Ruelland.

720 **M. JACQUES RUELLAND :**

725 Alors, nous avons demandé au ministre Boisclair d'ordonner des audiences publiques pour les motifs généraux que la ville d'Hudson a énumérés longuement précédemment et essentiellement qui se ramènent à quatre questions fondamentales.

D'abord, la pertinence de procéder à une, au dragage du chenal au moment où il semble y avoir un projet de remplacement des bateaux.

730 Deuxièmement, parce que la justification évoquée par le promoteur du ministère des Transports ne nous semble pas claire et n'est pas appuyée. Il n'est pas clair, le ministère évoque des motifs de sécurité pour procéder au dragage et l'étude d'impact n'établit pas qu'il y ait des problèmes de sécurité. Est-ce que les difficultés rencontrées par le traversier proviennent des faibles niveaux d'eau que nous avons connus au cours des dernières années, ou s'il y a effectivement un problème de sécurité, ça n'a pas été établi dans l'étude d'impact.

735 Troisièmement, nous sommes très préoccupés par les méthodes de dragage proposées par le ministère du Transport. Il a été établi clairement à Oka lors de la séance d'information qui a été tenue la-bas que, il y a des méthodes de dragage, si elles s'avéraient nécessaires qui sont beaucoup moins dommageables pour l'environnement que celles qui sont  
740 proposées par le promoteur et, non seulement pour les méthodes de dragage, mais pour la disposition aussi des matériaux. Ça, il nous semble que c'est un aspect qui doit être creusé et approfondi s'il s'avérait que le dragage devenait éventuellement nécessaire. Et, finalement, nous sommes préoccupés par les impacts généraux sur l'environnement entre autres sur le...  
745 du côté nord, sur le parc d'Oka et sur le milieu aquatique et aussi sur, comme l'ont évoqué les citoyens de Hudson, sur les communautés qui, dans l'éventualité où il y a déjà des problèmes de nuisance causés par le trafic et de pollution mais qui seraient aggravés par une augmentation de la capacité de transport qui proviendrait du remplacement des bateaux actuels par des bateaux de plus fortes capacités. Donc, ce sont les points principaux que nous aimerions aborder lors des audiences. Je vous remercie.

750 **LA PRÉSIDENTE :**

755 Merci monsieur Ruelland. Alors, je vous informe que deux autres requêtes ont aussi, seront déposées, là, ce soir, elles abordent en plus des sujets qui ont été soulevés par les personnes qui viennent de s'exprimer, la problématique d'un faussé de drainage qui traverse une propriété en aval de la traverse du côté d'Hudson, les véritables impacts du projet sur l'environnement et les techniques de dragage. Alors, si vous permettez, j'inviterais maintenant monsieur Tremblay du ministère des Transports à nous présenter son équipe et à nous informer des documents qu'il doit déposer, là, s'il y en a ce soir, et à procéder à la présentation  
760 du projet. Quinze à vingt minutes.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

765 Bonsoir. Je voudrais présenter à ma droite, monsieur Ali Alibay qui est ingénieur au ministère des Transports, à l'extrême droite, madame Lucie Labbé qui est biologiste pour la

770 firme Genivar puis, dans la salle, celle qui va faire une présentation de 10 à 15 minutes, madame Julie Morin, conseillère en communication au ministère des Transports. Madame la Présidente, je voudrais déposer un document qui s'intitule • Réponses aux interrogations du BAPE pour le projet de dragage du chenal entre Hudson-Oka dans le lac des Deux-Montagnes •. Ce document est actuellement à l'arrière en 12 exemplaires et j'ai ici une copie. J'ai aussi une copie électronique si, Madame, vous voulez l'obtenir, on pourra la verser demain.

775 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, certainement monsieur Tremblay. Alors, peut-être juste un ajout là, pendant que vous préparez à faire votre présentation, j'aimerais rappeler que nous avons reçu, je pense, à Québec un document qui était déposé par Pêches et Océans Canada. Est-ce que c'est exact monsieur Patoine?

780 **M. SERGE PATOINE :**

Oui nous avons déposé des documents Règlements sur les abordages, Règlements sur les bouées privées et le texte de la Loi sur la protection des eaux navigables.

785 **LA PRÉSIDENTE :**

Et nous avons aussi reçu un document déposé par monsieur Desjardins de la traverse d'Oka.

790 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Oui, c'est exact.

795 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'aimerais aussi noter que dans la salle, représentant aussi la ville d'Hudson, il y a madame Nathalie Lavoie.

C'est bien, vous pouvez procéder madame Labbé.

800 **MME JULIE MORIN :**

Madame Morin...

805 **LA PRÉSIDENTE :**

Morin. Excusez...

810 **MME JULIE MORIN :**

815 Alors, bonsoir. Nous apercevons sur cette première acétate l'endroit où se déroulera le projet. À la gauche on retrouve Oka, à la droite Hudson, entre les deux est situé le lac des Deux-Montagnes ou la rivière des Outaouais. Une partie du chenal où opère actuellement la traverse a besoin d'être draguée afin d'enlever les sédiments qui se sont déposés près des rives comme on voit ici en jaune. La partie centrale qui n'est pas à draguer est d'une distance approximative de 1.5km.

820 Ma présentation est divisée en sept parties. Je débiterai avec une courte mise en situation, j'enchaînerai ensuite avec une description du projet d'entretien de dragage, du projet de dragage d'entretien lui-même, j'illustrerai ensuite le milieu environnant, les impacts du projet et les mesures d'atténuation qui seront mises en application pour minimiser ces impacts. Je vous parlerai ensuite brièvement de la surveillance environnementale qui sera faite lors des travaux avant de vous exposer les coûts et l'échéancier du projet. Je ferai ensuite une courte conclusion.

825 Débutons donc avec la mise en situation. Il y a des avantages à maintenir la traverse en opération. Entre autres, la traverse est un lien historique qui fait partie du patrimoine culturel de la région. La traverse est aussi un attrait touristique qui contribue au développement économique de la région. De plus, elle permet une économie de temps pour ses utilisateurs.

830 Comme on le voit ici, cette carte illustre les détours que devraient emprunter les utilisateurs si la traverse n'était pas en opération. En passant par l'île de Montréal, l'utilisateur devra emprunter les autoroutes 40, 13, 640 et la route 344. Le détour est aussi possible par l'Ontario en Hawkesbury. Par contre le détour est de 105km comparativement à 80km par Montréal.

840 Le ministère des Transports, la raison qui justifie son intervention ici dans ce projet c'est que sa responsabilité est de préserver un service de traversier sécuritaire et ainsi assurer le lien entre les deux rives. S'il n'y a pas de dragage d'entretien, ce service à la population devra cesser. Le dragage d'entretien est nécessaire pour enlever les dépôts de sédiments accumulés près des rives. On rétablit ainsi des conditions de navigation optimales et sécuritaires. Ces travaux permettront de maintenir le lien historique entre les deux rives en faisant en sorte que les barges actuelles continuent à traverser sans inconvénient.

845 Passons maintenant à la partie descriptive du projet d'entretien lui-même en débutant avec une explication de ce que sont les sédiments. Les sédiments sont des accumulations au fond du lac de dépôts pouvant contenir des matières organiques. Au départ, ce sont des matières en suspension qui sont transportées par la rivière des Outaouais. Celles-ci peuvent provenir de l'érosion du sol, d'activités biologiques ou des fluents. Elles s'accumulent ensuite principalement près des rives ou aux endroits à plus faible courant.

850 Quant au dragage, il consiste à enlever les sédiments accumulés au fond de l'eau. Le dragage implique aussi le transport des sédiments et leur disposition dans un site de dépôt. On voit ici un agrandissement de la zone à draguer du côté Oka. Cette zone représente une superficie de 6 700 mètres carrés pour un volume de sédiments à excaver de 6 710 mètres

855

860 cubes. À l'ouest du quai, on draguerait sur 65 mètres et une longueur de 90 mètres. À l'est du quai, une largeur de 35 mètres et toujours sur une longueur de 90 mètres. Du côté d'Hudson, la zone à draguer représente une superficie de 29 500 mètres carrés et un volume de sédiments excavés de 19 475 mètres cubes. Le chenal doit être dragué sur une largeur de 70 mètres près des rampes et ensuite à 60 mètres de largeur jusqu'à une distance de 485 mètres.

865 Ici nous voyons une coupe transversale où on voit le profil des sédiments à draguer près des rives. L'épaisseur du dépôt justement près des rives à excaver atteint 2 mètres de profondeur. L'opération de dragage consiste à excaver les sédiments à l'aide d'une benne preneuse comme on voit ici en haut à droite. Ceux-ci sont ensuite chargés sur une barge à fond ouvrant, comme celle que l'on voit sur la photo. La barge sera ensuite au site de dépôt lacustre puis s'ouvre pour déverser les sédiments. Le site de dépôt lacustre est situé à 400 mètres en aval du chenal et à une profondeur moyenne de 10 mètres. Il a été identifié par Pêches et Océans Canada et a été utilisé antérieurement.

870 Pour le dragage qui est proposé 99 % des sédiments seront déposés dans ce site de dépôt lacustre. Le reste quant à lui sera transporté hors de l'eau. Ce tableau montre les quantités de sédiments qui seront déposés en eau comparativement au volume de sédiments qui seront déposés en milieu terrestre lors des travaux de dragage. Nous voyons donc que 25 858 mètres cubes de volume de sédiments seront déposés au site de dépôt lacustre comparativement à 327 mètres cubes qui seront transportés en milieu terrestre. Mais pourquoi est-ce que 99 % des sédiments sont déposés au site de dépôt lacustre alors que le reste est retiré de l'eau? Cela s'explique du fait que 1 % des sédiments ont été classés au-dessus du seuil d'effets néfastes pour la faune benthique. Je vous expliquerai un peu plus loin ce qu'est la faune benthique.

880 Ces sédiments seront chargés du côté d'Oka et transportés par camion jusqu'au site d'enfouissement que je vais vous illustrer. Dépendamment de la quantité d'eau contenue dans les sédiments, ceux-ci vont être, ceux qui sont retirés de l'eau, vont être transportés soit à Montréal, la ligne bleue que vous voyez au site de traitement Sarp Drainamar ou à Ste-Sophie, 885 la ligne rose que vous voyez. Il est à noter que ces deux sites ont été reconnus et approuvés par le ministère de l'Environnement.

890 Nous allons maintenant traiter du milieu environnant entourant le projet de dragage d'entretien. Cette carte illustre le site des travaux et quelques éléments physiques. Parmi ceux-ci notons le chenal qu'utilise le traversier actuel, les zones à draguer près des rives en orange, voyez l'herbier aquatique dans la baie de Como, la prise d'eau potable à Oka et le site de dépôt lacustre qu'on vient de voir.

895 La flore. Lors du développement urbain du côté d'Oka, la végétation naturelle a été remplacée par des aménagements paysagers contrairement aux abords du Lac des Deux-Montagnes du côté d'Hudson qui sont demeurés dans un état plus naturel. La baie de Como est colonisée par un herbier aquatique. Il est cependant à noter qu'il n'y a aucune végétation aquatique dans le chenal à draguer.

900 Revenons à la faune benthique que j'ai mentionnée tout à l'heure. La faune benthique

ce sont des organismes qui vivent au fond du lac sur les dépôts de sédiments à excaver et sur le site de dépôt lacustre. Parmi quelques exemples de faune benthique notons les vers, les larves de moustiques et les escargots. La faune benthique est une source de nourriture pour les poissons. Il existe 73 espèces différentes de poissons dans le secteur du Lac des Deux-Montagnes telles que le brochet, l'achigan, le crapet de roche, le doré, la perchaude et le maskinongé.

Parmi quelques exemples d'amphibiens et de reptiles habitant la région du Lac des Deux-Montagnes, notons les tortues, la couleuvre d'eau et la grenouille des marais. Il y a 145 espèces d'oiseaux qui construisent leur nid et se reproduisent dans la région du Lac des Deux-Montagnes. Parmi quelques exemples on retrouve le Grand héron, différentes espèces de canards et la Sarcelle à ailes bleues. On retrouve aussi différentes sortes de mammifères telles que le rat musqué, le castor et d'autres rongeurs terrestres.

Quant au milieu humain, la population à Oka est de 3 000 habitants, à Hudson, 4 800 et à Kanésatake, 1 285. Le traversier entre Hudson et Oka est devenu un moyen de transport pour de nombreux travailleurs se rendant dans la région métropolitaine. La proportion de véhicules qui utilisent la traverse d'Oka demeure constante quel que soit le jour de la semaine ou la saison. Les utilisateurs durant la haute saison sont toutefois principalement des touristes.

Parlons maintenant des impacts qu'auront les travaux de dragage d'entretien du chenal. Les activités reliées au dragage qui mènent à des impacts environnementaux sont l'excavation des sédiments, leur transport et leur disposition. Ces activités vont toutes avoir le même effet soit augmenter la quantité de matières en suspension dans l'eau du lac. Il est important de savoir que les activités de dragage sont complètement interdites pendant les périodes de reproduction de poissons, de l'éclosion des oeufs et de la croissance et de l'alimentation des jeunes poissons. Les périodes où le dragage est autorisé sont donc en mars et de août à décembre. Le ministère quant à lui prévoit débiter ses opérations de dragage à compter du mois d'octobre.

En ce qui concerne les impacts des activités de dragage sur la végétation, ils seront négligeables. Bien que les matières en suspension vont se redéposer dans les zones d'herbiers aquatiques dans la baie de Como, la végétation aura complété sa période de croissance au moment où le dragage va se faire. Donc, aucune répercussion n'est prévue sur la végétation.

Comme mentionné précédemment, la faune benthique est constituée d'organismes aquatiques vivant au fond du lac. Durant le dragage, elle sera donc détruite mais le processus de recolonisation naturel se mettra en marche dès le printemps suivant. L'impact sur la faune benthique est aussi jugé négligeable étant donné la faible superficie à draguer qui est de 0,07 % la superficie totale du lac.

Les activités de dragage impliquent aussi certains impacts sur le milieu humain. Pour les usagers de la traverse, il faut mentionner un ralentissement des opérations de la traverse durant les mois d'octobre et novembre et des interruptions ponctuelles lorsque les travaux

s'effectueront près des quais. Lors du transport des sédiments à l'extérieur du site, on prévoit une vingtaine de chargements de camions. De plus, le bruit généré par les équipements en fonctionnement sera entendu en bordure du lac.

950 Ceci est un tableau qui fait la synthèse des impacts du dragage sur l'environnement. Il faut savoir que le projet de dragage aura des impacts positifs et négatifs sur l'environnement. De façon générale, les impacts négatifs des activités de dragage sur les milieux physiques, biologiques et humains sont mineurs ou négligeables. On remarque toutefois que le dragage a un impact positif majeur sur la sécurité publique en optimisant les conditions de navigation de la traverse. Des mesures d'atténuation seront mises de l'avant par le ministère des Transports afin de minimiser les impacts sur la qualité de vie des résidents et sur l'environnement naturel.

960 D'abord la qualité de vie. Quelques mesures d'atténuation seront mises en application. Notons entre autres la mise en place d'une barrière à sédiments autour de la prise d'eau potable à Oka en amont du chenal. Il sera interdit de draguer avant 07h00 et après 19h00 ainsi que les dimanches et les jours fériés. Les travaux se dérouleront donc de 07h00 à 19h00 du lundi au samedi. Des avis de navigation seront aussi diffusés, affichés dans les marinas et diffusés par l'intermédiaire de la garde côtière.

965 Les mesures mises en place pour réduire les impacts sur l'environnement sont entre autres le choix des équipements, le type de drague et la période de travaux à l'automne où l'activité des espèces fauniques est la plus faible. Il y a aussi la réduction de la vitesse de descente et de remontée de la benne preneuse ainsi que l'utilisation de camions à benne étanche pour le transport des sédiments hors du site.

970 Un programme de surveillance environnementale sera implanté et géré par le ministère des Transports afin d'assurer le respect des mesures d'atténuation mises en place. L'équipe comprendra entre autres un ingénieur et un biologiste.

975 Passons maintenant aux coûts et à l'échéancier. Les travaux de dragage impliquent un investissement de 750 000 \$. Les travaux sont prévus pour les mois d'octobre et novembre, soit début octobre pour l'installation des équipements, octobre et novembre le dragage lui-même et à la fin novembre le rangement et départ des équipements.

980 En conclusion, le dragage est nécessaire afin de conserver le lien historique entre les deux rives et maintenir un service de traversier sécuritaire pour ses utilisateurs. L'étude d'impact a démontré que les répercussions sur l'environnement des travaux de dragage seront faibles en raison du type de travaux, de la période, des mesures d'atténuation qui seront mises en place et du programme de suivi qui sera géré par le ministère. Ces travaux sont nécessaires pour maintenir le chenal en opération et rétablir les conditions de navigation optimales.

Je vous remercie pour votre attention.

990 **LA PRÉSIDENTE :**



995 Merci beaucoup. Alors, nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes. Alors  
comme je l'ai dit tout à l'heure les gens qui veulent s'inscrire pour poser des questions, j'ai  
demandé d'accepter cinq personnes et les questions doivent porter sur le dragage. Alors nous  
allons reprendre à moins vingt-cinq.

**PAUSE**

---

1000

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1005

Avant de reprendre, on me dit que les lumières de stationnement d'une Volkswagen  
blanche sont restées allumées. On me dit que l'immatriculation serait sous toutes réserves  
XWP633. Alors si cette voiture appartient à quelqu'un d'entre vous, il serait préférable d'aller  
fermer les lumières.

1010

Alors j'inviterais un premier participant monsieur Jacques Ruelland. Rebonsoir.

**M. JACQUES RUELLAND :**

1015

Bonsoir. Si je comprends bien, on parle de dragage non pas de la justification mais des  
techniques de dragage, c'est ça?

**LA PRÉSIDENTE :**

1020

On parle de tout ce qui a trait au dragage. Pas nécessairement juste les techniques.

**M. JACQUES RUELLAND :**

Mais la justification aussi?

1025

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. JACQUES RUELLAND :**

1030

Bon. Alors, je vais garder ma question pour les justifications en deuxième même si ça  
semble illogique, là. Je pensais que vous aviez parlé de...

**LA PRÉSIDENTE :**

1035

...tout ce qui concerne le dragage...

**M. JACQUES RUELLAND :**

1040 ...discuter de la justification plus tard.

**LA PRÉSIDENTE :**

1045 Non, tout ce qui concerne la question du dragage.

**M. JACQUES RUELLAND :**

1050 Alors je voudrais référer sur les techniques de dragage au PR-6 et PR-6.1. Le PR-6 c'est le Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères. Dans ce document-là il y a une Note de service d'André Lachance du ministère de l'Environnement, datée du 11 juillet 2002, alors c'est PR-6.1, PR-6, et le même André Lachance dans une note du 18 décembre 2002 aussi adressée à Yves Grimard du Service des avis et des expertises.

1055 Alors ma question porte sur, essentiellement, la préoccupation de monsieur Lachance c'est-à-dire, l'énumération des différentes techniques de dragage et leurs implications techniques et leurs coûts comparatifs au mètre cube. Monsieur Lachance pose la question, je ne sais pas si la réponse a été donnée par le promoteur, il demande un tableau comparatif des avantages et des inconvénients de chaque option est aussi nécessaire. Est-ce que dans ce tableau comparatif, là, on peut avoir, est-ce que, des différentes options, on peut avoir aussi  
1060 les coûts au mètre cube de chacune des options et est-ce que le pompage hydraulique, je crois que le pompage hydraulique n'a pas été évalué, pourquoi et est-ce qu'on peut nous faire la comparaison des avantages, des inconvénients et des coûts relatifs du pompage hydraulique ce qui est une... ce qui n'a pas été fait puisque dans sa note du 18 décembre, monsieur Lachance dit • Le promoteur n'a fait aucune comparaison valable des coûts entre le  
1065 rejet en eau libre et la disposition en milieu terrestre •.

Donc, le pompage, la disposition des matériaux, l'ensemble des coûts relatifs et des avantages et des inconvénients de chacune des options de dragage?

1070 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1075 Bon. Concernant les coûts de dragage, c'était pas une question de coûts mais plutôt une question de méthodes pour éviter ou minimiser l'impact sur l'environnement pour le dragage. Concernant les méthodes, monsieur Alibay va vous exposer un peu, dans le rapport on avait indiqué les méthodes que nous avons évaluées dont le dragage par pompage, dragage par benne puis dragage, le dernier dragage qu'on a fait c'est le dragage avec la  
1080

grenouille verte hein? Avec la grenouille verte. Monsieur Alibay?

**M. ALI ALIBAY :**

1085            Cette question-là a déjà été soulevée et en réponse aux questions on a fait... on a dressé un tableau. Je ne sais pas si vous avez eu la chance de lire le document des questions que le ministère de l'Environnement nous a soumis? Et on a fait une analyse comparative aussi bien...

1090            **LA PRÉSIDENTE :**

              Je m'excuse monsieur Alibay, là, il faudrait que si votre réponse est... de revenir aux documents qui ont déjà été déposés, il faudrait présenter la réponse. On peut pas dire que ça déjà été donné, les gens sont ici pour poser des questions et obtenir des réponses.

1095

**M. ALI ALIBAY :**

              Donc on va peut-être aller alors par dragage mécanique. Le principal avantage du dragage mécanique c'est que les matériaux conservent leur intégrité, c'est-à-dire que les densités de ces matériaux excavés vont rester telles qu'elles sont initialement. L'inconvénient c'est que le taux de remise en suspension des sédiments reste élevé. L'avantage qu'on a c'est que c'est surtout pour des dragages qui sont... qui se limitent à des dragages très limités, très réduits, ce sont... c'est des petits dragages.

1100

1105            Les profondeurs d'opération c'est illimité. Mais pour dans notre cas c'était... les profondeurs sont très réduites, donc, ça ne nous concerne pas exactement. La précision du dragage est quand même assez excellente. L'opération elle est très sécuritaire puis l'installation minimale pour le transport et le traitement des dépôts des matériaux excavés.

1110            Les inconvénients c'est que le rendement il est très limité, c'est-à-dire que on a un rendement entre 50 à 300 mètres cubes à l'heure puis l'efficacité faible ou nulle pour des sédiments fluides. C'est-à-dire que si on se retrouve en face de sédiments qui sont comme du sable ou bien des sédiments qui sont très, très, qui se mettent en suspension très rapidement, cette technique-là elle n'est pas acceptable.

1115

              Point de vue économique maintenant pour le dragage mécanique, on peut constater là que comme on a dit c'était pour des excavations qui sont très limitées c'est-à-dire inférieure à 100 000 mètres cubes.

1120            O.K. Les coûts unitaires sont généralement moins élevés que celui de la drague hydraulique. Les inconvénients maintenant. Ça c'est l'aspect économique toujours, pour les excavations de plus gros volumes 100 000 mètres cubes et plus, les coûts unitaires sont généralement plus élevés que celui de la drague hydraulique. C'est-à-dire qu'aussitôt qu'on dépasse plus que 100 000 mètres cubes, c'est préférable d'utiliser des dragues hydrauliques.

1125            Le seul inconvénient qui se retrouve dans l'aspect social, là, c'est que ça crée des

inconvenients pour des va et vient pour les bateaux.

1130 Maintenant on va parler de la drague hydraulique. O.K. Les avantages  
environnementaux, le taux de remise en suspension des sédiments plus faibles à la colonne  
d'eau qu'avec les dragues mécaniques à l'endroit du dragage, O.K. Les avantages techniques,  
il y a un rendement qui est très intéressant ça dépasse plus que 7 000 mètres cubes à l'heure,  
généralement utilisé pour extraire des matériaux fins, lâches ou peu cohésifs. O.K. Les  
inconvenients c'est que ça, ça génère une boue liquide qui contient entre 10 à 20 % de  
1135 matières solides. Ça nécessite des grandes surfaces pour le dépôt et la décantation des  
matériaux dragués et le traitement des eaux. Ça c'est un inconvénient majeur pour ce projet-ci.

1140 Pour l'aspect économique, l'excavation de faible volume inférieur à 5 000 mètres  
cubes, les coûts unitaires sont généralement plus élevés que ceux de la drague mécanique.  
Donc, pour faire ce dragage-là avec le système hydraulique, ça reviendrait beaucoup plus  
cher. Et il y a toujours l'inconvénient qu'il y a des tuyaux qui sont placés pour le transfert des  
sédiments. Je ne sais pas si vous avez d'autres questions additionnelles là-dessus?

1145 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Ruelland...

1150 **M. JACQUES RUELLAND :**

Je suis pas certain d'avoir eu des informations précises, là. Dans sa note, monsieur  
Lachance dit, parle de techniques de pompage ou de dragage et aussi auxquelles s'ajoute la  
disposition des matériaux. Il dit • Le promoteur ne fait aucune comparaison valable des coûts  
entre le rejet en eau libre et la disposition en milieu terrestre •. Est-ce que on peut avoir des  
1155 chiffres sur les inconvenients techniques de l'une et de l'autre mais aussi des chiffres au mètre  
cube incluant le dragage et la disposition des matériaux?

**LA PRÉSIDENTE :**

1160 Si je comprends bien votre question, monsieur Ruelland, qui s'adresse à monsieur  
Tremblay, ce que vous voulez savoir c'est qu'est-ce que ça coûte de faire un dragage comme il  
est proposé actuellement versus qu'est-ce que ça coûterait si tous les sédiments étaient retirés  
de l'eau et transportés dans un site quelque part?

1165 **M. JACQUES RUELLAND :**

C'est-à-dire qu'il y a un coût économique et il y a un coût écologique aussi...

1170 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Oui.

**M. JACQUES RUELLAND :**

1175 ...parce qu'il ajoute, au niveau écologique • la réutilisation de sédiments à des fins  
bénéfiques et de loin supérieures à un simple relargage dans l'habitat du poisson •. Alors,  
l'ajout des deux coûts économique et écologique, les • coûts et bénéfices économiques et  
écologiques de chacune des options •?

1180 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1185 Bon. Madame la Présidente, nous avons ici les coûts concernant différentes façons de  
faire. Actuellement la ventilation des coûts pour mise en dépôt des sédiments en milieu  
terrestre, l'excavation, on parle de 650 000 \$, l'échantillonnage dans les camions on parle de  
10 000 \$, le transport on parle d'au-delà de un million de dollars, un million cinquante, le  
1190 chargement avec la pelle mécanique 16 000 \$, puis la disposition c'est 1 047 000 \$ pour un  
total 2 107 000 si on prenait tous les sédiments puis on les mettait en milieu terrestre. C'est  
sans tenir compte qu'on n'a pas fait la disposition qui est 360 000 \$ à ajouter, puis il faut tenir  
compte aussi qu'il faut faire des tests additionnels pour chaque camion.

1195 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que, monsieur Tremblay, les coûts environnementaux d'un processus versus  
l'autre, est-ce que vous les avez évalués?

1200 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Les coûts environnementaux? J'essaie de comprendre, plus claire la question...

**LA PRÉSIDENTE :**

1205 Bien, les impacts, par exemple, sur la faune aquatique, etc., si vous disposez dans  
milieu aquatique versus les impacts sur le milieu humain, si vous faites le transport des  
sédiments à l'extérieur de l'eau, là, de la baie de Oka ou de la baie de Hudson, de Como, c'est-  
à-dire?

1210 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

O.K. Je vais demander à madame Labbé de répondre.

1215 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Labbé?

**MME LUCIE LABBÉ :**

1220

Les impacts de la disposition en eau se situent principalement au niveau de la faune benthique ou au site de dépôt. Il va y avoir un ensevelissement de faune benthique qui est présente actuellement. En disposant les matériaux sur l'ensemble du site de dépôt, on recouvrirait le site de 30 centimètres de matériaux dragués qui ont des caractéristiques

1225

similaires aux sédiments qui sont présentement sur le site de dépôt. Donc, on n'amène pas une contamination supplémentaire au site de dépôt, mais bien... c'est comparable.

Comparativement à si on doit sortir complètement les sédiments, on parle d'environ 2 000 à 3 000 camions supplémentaires qu'on doit utiliser pour sortir les matériaux. Donc, l'impact sur le milieu humain est très considérable à ce niveau-là.

1230

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va monsieur Ruelland?

1235

**M. JACQUES RUELLAND :**

Oui.

1240

**LA PRÉSIDENTE :**

Votre deuxième question?

**M. JACQUES RUELLAND :**

1245

Je vais laisser les autres, les autres personnes inscrites, je pense que j'ai déjà pris assez de temps, je vais revenir plus tard.

**LA PRÉSIDENTE :**

1250

Parfait.

**M. JACQUES RUELLAND :**

1255

J'aimerais par contre qu'on puisse nous indiquer éventuellement à quel endroit se trouve la réponse à la note qui a été envoyée par monsieur Lachance. Dans sa note du 10 juillet, du 11 juillet 2002 où on demande de déposer tous les avantages et les inconvénients de chaque option et le rendement des dragues hydrauliques entre autres... À quel endroit est-ce qu'on retrouve ça? Merci.

1260

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Ruelland.

1265 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Est-ce qu'on peut répondre à cela oui?

**LA PRÉSIDENTE :**

1270

Oui. Tout à fait.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1275

C'est dans le livre de réponses aux questions et aux commentaires sur l'étude d'impact sur l'environnement du dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le Lac des Deux-Montagnes. C'est la page 8, le tableau A et suivants, tableau B et C.

1280

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'inviterais maintenant madame Élisabeth Corker.

1285 **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

1290

Bonjour madame Corker.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1295

Bonjour encore.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, c'est-à-dire...

1300

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1305

J'aimerais demander au ministère des Transports pourquoi il propose un dragage qui est quatre fois le volume des sédiments dragués en 1984? À trois occasions, on nous a donné des réponses différentes et j'aimerais savoir quelles sont les raisons de l'augmentation du

volume de matières draguées?

**LA PRÉSIDENTE :**

1310 Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1315 Je m'arrête, monsieur Ali Alibay va répondre à cette question.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Alibay?

1320 **M. ALI ALIBAY :**

1325 Bonsoir. Donc, la question soulevée c'est pourquoi on drague beaucoup plus qu'on drague en 1984. La question, elle est divisée en deux parties. Primo, d'abord on se trouve avec une quantité de sédiments assez importante aux endroits où les quais se trouvent. Secundo, on se trouve dans une situation où le chenal, d'après notre compréhension et d'après nos calculs, ne respecte pas les critères de sécurité et des calculs ont été faits pour justifier une largeur additionnelle de 20 mètres et cette surexcavation de 20 mètres crée des volumes un peu plus importants que ce que nous avons vu antérieurement en 1984.

1330 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Corker, est-ce que ça répond à votre question?

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1335 Pas entièrement. Les critères de sécurité dont vous parlez, de quoi s'agit-il? Où peut-on obtenir copie de ces critères de sécurité? À la dernière réunion, vous aviez indiqué que vous alliez peut-être nous les transmettre mais nous ne les avons toujours pas reçus. Et deuxième partie de cette question, si vous êtes préoccupés par la sécurité, pouvez-vous nous dire combien il y a eu de collisions ou d'accidents causés par la largeur ou la profondeur du chenal?

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

1345 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

1350 Madame la Présidente, j'aimerais faire une petite présentation, pas moi, mais monsieur Alibay, concernant le calcul comment on est arrivés à 60 mètres. Ça ne sera pas long, c'est trois ou quatre acétates qu'on va présenter en avant.



Et concernant la deuxième partie de la question, le nombre d'accidents, nous n'avons pas l'information pour la quantité d'accidents qui ont eu lieu sur le lac, là, à ce niveau-là, je l'ignore...

1355 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, là, j'ai un peu de difficulté, vous nous dites que c'est pour assurer la sécurité...

1360 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Oui...

**LA PRÉSIDENTE :**

1365 ...et d'un autre côté vous me dites que vous ignorez s'il y a eu des accidents. Alors, j'ai de la misère, là, à saisir le sens de votre réponse.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1370 O.K. Nous, il faut assurer la sécurité, c'est qu'il faut anticiper les accidents qui peuvent survenir à cet endroit-là. Actuellement, nous avons un trafic plus dense, on a des allées et venues de ce corridor-là, avant il n'y avait seulement qu'un bateau qui allait d'un bord, un bateau qui revenait de l'autre côté, maintenant nous avons des croisements sur le lac. On sait que le chenal, il est étroit, on sait aussi que c'est du touage, ça fait que les risques d'accident  
1375 sont beaucoup plus élevés. Il faut pas attendre qu'on ait un accident pour réagir, il faut voir avec les normes actuelles qu'est-ce qui nous oblige à faire 60 mètres, on pourrait vous le montrer. C'est pour insérer une sécurité future, pas passée.

**LA PRÉSIDENTE :**

1380

Alors, écoutez j'apprécierais que vous nous transmettiez les informations concernant ces risques que vous anticipez pour nous permettre d'évaluer ce 60 mètres de dragage que vous proposez.

1385 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

J'ai une personne qui est ici qui pourrait être plus habile, plutôt plus habilitée que nous pour indiquer les accidents qui pourraient arriver, ce serait monsieur Desjardins qui est vraiment l'exploitant de ce...de la traverse.

1390

**LA PRÉSIDENTE :**

1395 Madame Corker, on va procéder avec la... demander à monsieur Desjardins de nous dire quels sont ces accidents qui pourraient se produire et par le fait même... Oui, madame Corker?

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1400 Ma question ne portait pas sur les accidents potentiels, mais sur les données historiques concernant les accidents. À ma connaissance, il n'y a jamais eu d'accident dans le chenal. Je ne parle pas des rives, je parle dans le chenal. Dans la traversée du lac.

**LA PRÉSIDENTE :**

1405 J'allais demander en même temps à monsieur Desjardins de nous dire si, à sa connaissance, il y a eu des accidents dans le chenal depuis 1984 ou en tous les cas, s'il n'a pas l'information depuis 1984, depuis qu'il est propriétaire des traversiers?

**M. CLAUDE DESJARDINS :** (Exploitant de la traverse Hudson-Oka)

1410 Donc depuis 2000 environ, depuis l'an 2000, moi, j'ai acheté en 1999 et depuis l'an 2000, la fréquence à laquelle on utilise quatre barges simultanément est de plus en plus fréquente. Au moment où on fonctionne à quatre barges, le croisement de deux barges dans le chenal de 40 mètres est inévitable. Donc, à chaque traversée il y a deux barges qui se  
1415 rencontrent dans le chenal de 40 mètres.

Au moment où l'eau est basse, il se forme un effet de squat qu'on appelle, où il y a une succion qui est exercée sous la barge, ce qui fait qu'on perd le contrôle de la barge comme telle et elle peut partir dans une direction ou dans l'autre.

1420 À l'intérieur du chenal de 40 mètres, on se trouve à être serrés lorsque les deux barges se rencontrent, puisqu'il y a un effet de squat qui se produit, il y a des risques de collision qui sont assez évidents à ce niveau-là. Une collision, on parle d'une collision entre deux barges. Pour contrer...

1425

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins, juste une information, là, pour ma compréhension. Quand vous parlez de croisement des barges, est-ce que c'est dans le centre du chenal ou au niveau de la  
1430 berge?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1435

C'est dans le chenal de 40 mètres. À l'intérieur du chenal de 40 mètres. Donc c'est...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui mais près de la berge ou dans le centre du lac?

1440

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

C'est pas dans le centre du lac. Parce que dans le centre du lac on est sorti du chenal de 40 mètres. C'est dans la zone de dragage finalement, du côté de Hudson. La zone de dragage du côté d'Hudson représente le chenal de 40 mètres. O.K.?

1445

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous laisse poursuivre je reviendrai avec une question...

1450

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Donc, pour contrer le risque de collision, ce que les pilotes font, c'est qu'ils se donnent de l'espace de sécurité. Donc, ils s'en vont sur les extrémités droites et sur les extrémités gauches. Les collisions surviennent entre les barges et le banc de sable qui forment le côté du chenal. Donc, de façon régulière les barges entrent en collision avec le banc de sable. Ça, ça c'est une collision. Il n'y a pas de dommages matériels, il n'y a pas de dommages corporels non plus, par contre il y a un risque au niveau de la navigation, ça nous fait perdre la manoeuvrabilité.

1455

1460

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins, le banc de sable est-ce que vous pouvez nous le situer? Est-ce que le ministère des Transports vous avez une carte qui nous permettrait de voir où se situe ce banc de sable?

1465

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

La largeur de 70 mètres sur la rive côté Hudson, c'est 70 mètres sur quelle distance? En 1984, côté Hudson, d'après mes souvenirs, il y avait 72 mètres de largeur et sur 130m mètres de longueur. Alors le dragage sur 70 mètres de large ira jusqu'à quelle distance? J'aimerais avoir cette information.

1470

**LA PRÉSIDENTE :**

1475

Alors, il se situe où le banc de sable?

**M. ALI ALIBAY :**

C'est-à-dire que si on regarde, à Hudson c'est ça. Ici, là...

1480

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Est-ce que je peux aller...

1485

**M. ALI ALIBAY :**

1490                   Donc, le canal, principalement il se trouve du côté de Hudson. Il y a à peu près 400 mètres là, à partir des quais en s'en allant vers le centre, il y a 400 mètres là qu'on doit draguer du côté de Hudson, O.K. Et on se dirige vers Oka, il y a à peu près 90 mètres qu'on doit draguer. Donc, le chenal au total, là, il mesure deux fois deux kilomètres...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1495                   Vous dites 480 ou 400, quelle est la longueur que vous dites?

**M. ALI ALIBAY :**

C'est 480....

1500                   **M. LOUIS DÉRIGER :**

480, O.K.

**M. ALI ALIBAY :**

1505                   Oui. Plus précisément là. Donc, là ce qui arrive, là, c'est que dans ce secteur-là spécifique, on est obligés de creuser un chenal d'une profondeur minimale de 3 mètres pour assurer une navigation sécuritaire de cette place-là. D'accord? Et donc là, ce qui arrive, là, ce que monsieur Desjardins va vous expliquer, c'est que de chaque côté du chenal, il y a les parois du chenal et ces parois-là, quand l'eau est peu profonde, elle touche la barge quand la profondeur est faible. D'accord?

1510

**LA PRÉSIDENTE :**

1515                   D'accord. Monsieur Desjardins, est-ce que vous pouvez nous montrer sur la carte où se situent ces bancs de sable?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1520                   Ici, admettons que le pointillé représente...

**LA PRÉSIDENTE :**

Juste, voulez-vous prendre le micro s'il vous plaît?

1525

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1530                   Ah oui. Prenant comme hypothèse que le pointillé représente 40 mètres de largeur. Au moment où l'eau est basse, la zone draguée forme un genre d'enclave. Une enclave dans le fond de la rivière, O.K. Donc, sur chaque côté du chenal, on se retrouve avec un mur de sable

qui définit le côté est et le côté ouest du chenal. Donc, nous on navigue à...

**M. ALI ALIBAY :**

1535 Ça c'est une coupe transversale du chenal...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1540 Excellent. Donc, ici on voit le banc de sable et ici on a pratiquement pas d'eau et ici on a notre 3 mètres de profondeur. Donc, au moment où l'eau est basse, les flancs du traversier entrent en collision avec les côtés du chenal ici. Donc, au moment où, on sait que les traversiers sont remorqués donc c'est important que les traversiers ne touchent pas à la paroi parce qu'à ce moment-là, ça fait changer la trajectoire du traversier. Ça c'est un risque, ça c'est une collision, ça arrive fréquemment.

1545

**LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, vous dites quand l'eau est basse. C'est quand ça quand l'eau est basse?

1550

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Ça représente environ deux mois, deux mois et demi sur la saison totale. En règle générale.

1555

**LA PRÉSIDENTE :**

À quelle période?

1560

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Dans le milieu de l'été là, période où l'eau est au plus bas.

**LA PRÉSIDENTE :**

1565

Ça veut dire vers le mois d'août, septembre?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Oui, exactement. Juillet, août, septembre, oui...

1570

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire si cette situation-là se produisait aussi avant que vous soyez propriétaire?

1575

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1580 Oui, définitivement. Les... le début des démarches par l'ancien propriétaire pour obtenir un dragage, ces démarches-là ont débuté en 1995 et à ce moment-là, le dragage était nécessaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

1585 Ouais, bien, justement ça fait 20 ans qu'il y a pas eu de dragage, alors le fait d'en faire un, est-ce que de le faire dans le cadre du 40 mètres comme il était en 1984, est-ce que ça ne réglerait pas la situation?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1590 Ça réglerait partiellement mais le risque de collision demeure. Parce qu'en 1984, le nombre d'heures où la traverse opérait à quatre traversiers simultanément était de beaucoup inférieur à ce qu'on connaît aujourd'hui par rapport à l'accroissement de l'achalandage. Le besoin d'utiliser quatre traversiers est quotidien. À chaque jour on travaille avec quatre traversiers. Quand on travaille à deux traversiers, il y en a un à un quai sur une rive, l'autre à 1595 l'autre quai sur l'autre rive et quand ils se rencontrent, ils se rencontrent dans le milieu du lac. Donc, ils sont à l'extérieur du chenal de 40 mètres. À trois bateaux simultanés, il y a des moments où on se rencontre à l'intérieur du chenal, mais à quatre bateaux, c'est définitif. On se rencontre à l'intérieur du chenal...

1600 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est quelque chose d'avoir des manoeuvres de deux bateaux en même temps sur la même rive, est-ce que c'est quelque chose qui est autorisé par la garde côtière? Est-ce que c'est quelque chose qui est permis? Monsieur Patoine est-ce que vous avez de 1605 l'information là-dessus?

**M. SERGE PATOINE :**

1610 Concernant des règles de route...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1615 **M. SERGE PATOINE :**

1620 Il y a pas de, de... Il y a aucun endroit que nous avons pour de la navigation, Madame la Présidente, avec des barges et des remorqueurs, faire du touage, on a pas de telle réglementation.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1625 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

J'avais pas fini avec mon risque de collision...

**LA PRÉSIDENTE :**

1630

D'accord, allez-y...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1635

Donc, du moment... O.K., ça c'est une collision qui arrive. Ensuite, du moment où on frappe ce banc de sable-là, la perte de contrôle, il y a perte de contrôle du traversier. À ce moment-là, il y a des risques d'échouement et il y a des occasions où on a échoué à côté des quais ou on a frappé directement dans les rampes d'embarquement. Ça aussi c'est fréquent, là, j'ai des chiffres, une couple de chiffres que j'ai soumis, là, dans le document que j'ai déposé.

1640

**LA PRÉSIDENTE :**

1645

Juste, mon collègue a une question et je vous reviens madame Corker.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1650

Une question concernant la question du niveau d'eau. Vous dites que le niveau, la profondeur optimale qui est nécessaire c'est 3 mètres si je comprends bien?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1655

Oui, nous on a un tirant d'eau, pour la barge on a un tirant d'eau de dix-sept pouces lorsqu'on est en charge, et pour éliminer, pour éliminer l'effet de succion en période d'eau basse, on a besoin d'environ sept pieds d'eau en-dessous de la barge pour que la barge flotte librement sans avoir d'impact avec le fond de la rivière. Pas un impact physique je veux dire, mais une répercussion due au manque d'eau. Parce que du moment où tu as moins que sept pieds d'eau en-dessous du fond de la barge, à ce moment-là, il commence à y avoir un effet de squat où l'eau fuit, il y a une pression qui est exercée entre le fond de la barge et le fond de la rivière, à ce moment-là l'eau fuit et la barge se trouve à être aspirée vers le fond. À ce moment-là, la barge est pas dirigeable. On retient qu'il n'y a pas de système de propulsion après ces barges-là et il n'y a pas de gouvernail non plus. Donc, la barge peut partir sur un côté ou sur l'autre et la seule chose c'est de continuer à tirer avec le remorqueur pour qu'éventuellement elle se redresse. Au moment où ça ça arrive en direction de Hudson, faut

1665

continuer à tirer, donc on s'approche de plus en plus de la berge, donc ça réduit le temps et l'espace à laquelle on doit récupérer cette manoeuvre-là pour effectuer la manoeuvre d'accostage qui est particulière, O.K., aussi.

1670 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais donc 2 mètres pour vous c'est le minimum et 3 mètres c'est ce qui serait le niveau idéal.

1675 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Et ça, c'est en période d'eau basse. Donc, quand il y a plus d'eau, bien là on se trouve à être correct. On se trouve à avoir le minimum en période critique.

1680 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Corker.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1685

En 1984, on parle de profondeur, de largeur, du chenal, de longueur, on parle de faibles niveaux d'eau, on parle de profondeur. Je ne conteste pas du tout qu'en 1984 on a dragué sur 3 mètres de profondeur. Vous proposez la même profondeur cette fois-ci. Lorsqu'on s'approche des rives, je comprends ça fait 20 ans maintenant et probablement qu'ils avaient prévu que le dragage durerait 10 ou 15 ans, bon, on est à 19 ans et on n'a toujours pas dragué, alors c'est pas étonnant que vous ayez des problèmes. Lorsque vous parlez des bancs de sable et des rives, on parle pas de 480 mètres dans le chenal, on est rendu à un quart du lac. Les quatre barges, à ma connaissance, depuis des années ne circulent pas tout le temps mais avec l'ancien propriétaire, elles faisaient le va et vient comme avec vous. Mais à quel moment les deux bateaux se croisent et ça devient dangereux? Vous parlez de 40 mètres, ça c'est de la largeur, moi, je parle de longueur. Parce que le tirant d'eau de la barge actuellement...

1690

1695

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1700

On parle de la largeur du chenal. C'est pour se donner une zone de sécurité en largeur, on a besoin de plus d'espace pour être sûr qu'il arrive pas de collision entre les deux barges qui se rencontrent...

1705 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais ce que madame Corker veut savoir, c'est sur quelle longueur? On parle de largeur mais sur...

1710 **M. CLAUDE DESJARDINS :**



C'est sur la longueur du chenal, la longueur où le chenal a une limite actuellement de 40 mètres où on peut pas sortir à l'extérieur du chenal. La longueur, je... c'est pour... j'imagine que c'est pour obtenir la profondeur...

1715

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est pas 40 mètres, la longueur...

1720

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

... entre la terre et au milieu du lac? C'est pas la largeur, c'est la longueur, oui.

1725

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Monsieur Desjardins, vos bateaux... Les bateaux, disons l'installation totale incluant la remorqueuse, les câbles et la barge, c'est, je pense que c'est 55 mètres, si je me trompe pas. Est-ce que c'est ça?

1730

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Oui...

1735

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Grosso modo. Donc, ce qu'on veut savoir en fait, c'est que, pour les 55 mètres, c'est quoi la distance que vous avez de besoin en longueur? C'est peut-être pas nécessairement 480 mètres comme ce qui est prévu. C'est ça la question que madame veut poser...

1740

**M. CLAUDE DESJARDINS:**

Non, c'est pour obtenir, j'imagine que là, eux, ils ont fait leur calcul, j'imagine qu'ils draguent sur 485 mètres de long, pour être sûr d'obtenir 3 mètres de profondeur à l'autre bout. Parce que à quoi bon draguer sur 100 mètres si, sur une distance de 100 mètres puis une profondeur de 3 mètres, si les 300 mètres qui suivent t'as 2 mètres d'eau? Ça donne rien... Tu vas avoir 3 mètres d'eau, puis on moment donné tu vas arriver, tu vas frapper un haut fond, donc, c'est de s'assurer d'obtenir le 3 mètres sur toute la longueur de la trajectoire dont on a à parcourir.

1750

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais vous dites que vos barges ont 55 mètres de long. Alors ce qu'on essaie de comprendre c'est pourquoi ça prend un dragage plus large sur 480 mètres alors que vos barges ont 55 mètres?

1755

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

On parle pas de profondeur, on parle de largeur.

1760

**LA PRÉSIDENTE :**

On parle de la...

1765

**M. ALI ALIBAY :**

Ça, on va l'expliquer mathématiquement.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1770

On peut vous l'expliquer. C'est la deuxième partie de la question. On peut vous l'expliquer avec des acétates...

**LA PRÉSIDENTE :**

1775

Allez-y...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1780

Monsieur Alibay s'il vous plaît...

**LA PRÉSIDENTE :**

1785

Merci monsieur Desjardins.

**M. ALI ALIBAY :**

1790

Donc, je pense que la question de la profondeur elle est plus ou moins réglée ou bien est-ce que je dois revenir là-dessus aussi?

**LA PRÉSIDENTE :**

1795

On verra si les gens ont des questions à reposer là-dessus, là, la question était de savoir pourquoi il faut faire le dragage sur 480 mètres alors que les barges ont une longueur de 55 mètres?

**M. ALI ALIBAY :**

1800

Excusez-moi là... Donc, a priori, le premier document qu'on a utilisé c'est un document du fédéral. C'est un document qui concerne principalement pour des bateaux commerciaux. O.K. Donc, c'est des gros bateaux. C'est le seul document qui existe actuellement qui nous donne un semblant de calcul intelligent pour avoir une estimation approximative du type de

1805 chenal qui serait requis pour faire la navigation. Donc, ce qui est arrivé c'est que lorsque on se trouvait à faire une démonstration mathématique, on a dû se référer à ce document tout en sachant que ce document a certaines limites mais une fois établi le dimensionnement, je pense qu'on peut dire, là, que c'est quand même assez raisonnable.

1810 On va vous faire une démonstration. Donc, ce qui arrive, là, c'est que, grosso modo, le calcul a été fait en utilisant le fameux document du fédéral d'accord? Et puis, on se retrouve dans un chenal assez standard, assez normal, où il y a des tolérances qui sont identifiées, des dégagements de berge qui sont calculés, des couloirs de manoeuvre, des dégagements entre navires et ainsi de suite. Donc, c'est la même chose, c'est un profil qui est assez symétrique.

1815 Donc, grosso modo, la grosse séparation qui existe dans le couloir de manoeuvre, ils appellent ça dégagement entre navires, c'est 30 mètres que le document identifie et, après avoir questionné sur cette distance-là, on m'a dit, là, que cette distance-là est équivalente à la largeur des grands bateaux. D'accord, là, donc, c'est des grands bateaux qui sont 30 mètres.

1820 Dans notre cas, il est uniquement de 6 mètres.

D'accord donc, on a cette information-là que je vous donne de suite. Le couloir de manoeuvre il est réellement, je pense qu'il est raisonnable comme chiffre 9.8, c'est un chiffre qui a été calculé en fonction de la largeur réelle du bateau ou de la barge réelle et donc, c'est

1825 un facteur qui est identifié assez simplement je pense c'est égal à 1.6 multiplié par la largeur de la barge d'accord? La tolérance c'est aussi un facteur qui est multiplié par la largeur de la barge qui est équivalent à point cinq fois la largeur de la barge. Le dégagement de la berge, c'est aussi multiplié par point cinq fois la largeur de la barge. Dans ces calculs-là, là, faut être clair dans la tête, là, qu'il n'y a aucune dérive qui n'est prise en considération. D'accord? C'est-

1830 à-dire que s'il y a des mouvements de barge qui se font latéralement, ce calcul ne tient pas compte réellement. Mais, le fait d'avoir mis un grand couloir de dégagement entre les navires, on se retrouve à prendre en considération ces mouvements de barge latéraux. D'accord? Ça c'était un premier calcul qui a été fait selon le document du fédéral.

1835 Mais antérieurement à ça, nous avons essayé de voir comment on pourrait estimer par le gros bon sens comment on pourrait essayer d'établir une largeur qui serait, je dirais, calculée avec uniquement les bateaux que nous avons.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1840 Juste une petite question avant d'aller plus loin. La profondeur dont on parle, on parle de 61 mètres de large, mais au niveau du fond...

**M. ALI ALIBAY :**

1845

De profondeur?

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1850 C'est-à-dire que oui, c'est que la largeur, elle est prise au niveau du fond?

**M. ALI ALIBAY :**

1855 C'est-à-dire que le... les pentes ça dépend de dans un dans deux, donc le 60 mètres, là, c'est le fond qu'on compte hein? C'est pas les parois...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1860 Donc, c'est plus large que ça au niveau de la surface...

**M. ALI ALIBAY :**

À la surface, là, ça peut aller dans un dans deux. C'est une pente de un dans deux.

1865 **M. LOUIS DÉRIGER :**

C'est-à-dire, dites-le donc pour les gens combien ça peut représenter?

1870 **M. ALI ALIBAY :**

Ça peut monter à..., à peu près 10 mètres de plus.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1875 10 mètres de plus...

**M. ALI ALIBAY :**

1880 D'accord? Donc, le calcul initial qui a été fait d'abord c'était de prendre, on appelle ça la règle du pouce, c'est juste pour essayer de voir comment le mouvement des barges se ferait à l'intérieur du chenal O.K.? Donc, la largeur minimale requise ça serait, au minimum-là, une barge qui irait dans la direction de Oka puis une qui se dirigerait vers Hudson, et on a mis la barge perpendiculairement, c'est pour montrer, là, qu'à un moment donné, là, il peut y avoir  
1885 une petite manoeuvre délicate et c'est quel espace qui resterait? Donc on a pris toujours l'espace minimum entre les deux barges, 6 mètres, la largeur de la barge est de 6 mètres, et la longueur de la barge elle-même, là, elle est de 26 mètres. Je ne tiens pas compte des câbles, je ne tiens pas compte des bateaux là-dedans. C'est juste pour donner un ordre de grandeur comment et ça, ça serait la largeur minimale qu'on devrait penser. O.K.? Ça c'est  
1890 vraiment, là, on peut pas aller en-deça de ce dimensionnement et généralement un ingénieur

qui a un petit peu de sensibilité, il va ajouter un facteur de sécurité là-dedans. Le facteur de sécurité, il est très simple, on met les deux barges perpendiculairement et là, on se retrouve avec une largeur maximum de 64 mètres.

1895           Ça c'est vraiment, là, comme je vous dis, assez schématiquement, c'est cette manière-là qu'on a établi nos deux valeurs extrêmes et notre chenal, il a 60 mètres. Donc, avec ces deux exemples bien pratiques, là, on est capable de cerner que la largeur doit se retrouver entre 44 mètres et 64 mètres. Nous, on s'est limités à 60 mètres dans notre concept.

1900           **LA PRÉSIDENTE :**

1905           Monsieur Patoine, j'aimerais savoir la méthode que le ministère des Transports a utilisée pour calculer la largeur du dragage. Est-ce que c'est une méthode qui s'applique au projet qui nous est proposé, ou si c'est une méthode qui ne peut pas s'appliquer et pour quelle raison si c'était le cas?

**M. SERGE PATOINE :**

1910           Voici, Madame la Présidente. Le travail fait par Transports Québec, ils ont utilisé le guide concernant une conception d'un chenal. Ce guide-là est pour des voies navigables où circulent des navires de charges monocoques et à fort tonnage. Des navires-citernes, des vraquiers, des porte-conteneurs qui sont en transit à des vitesses élevées, ce qui n'est pas le cas ici.

1915           Par contre, il n'y en pas de guide concernant les touages, on ne peut pas arriver avec des spécifications ou un guide pratique venant de la garde côtière disant par des voies navigables on calcule de cette façon. Alors pour nous, ce n'est pas un guide qui devrait être applicable ici. Par contre, il n'y en a pas d'autre. Alors, moi, je laisse à la discrétion du ministère des Transports du Québec et aux utilisateurs de démontrer les capacités.

1920           **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Corker?

1925           **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1930           Je suis très heureuse que vous ayez posé la question et...Notice of Project en décembre 2000 a mentionné 480 mètres de longueur et aussi dans l'Avis de projet, ils ont mentionné que le dragage allait accommoder les nouveaux traversiers plutôt que le 80 pieds de long, ils vont être de 120 pieds de long. Et ceci a été mentionné en décembre 2000 lorsqu'ils ont commencé le projet. Ils avaient déjà décidé des chiffres. Maintenant, ces chiffres, lorsqu'ils ont été calculés, est-ce que c'était avant décembre 2000 ou après décembre 2000?

1935           **M. ALI ALIBAY :**

1940 Les calculs qui ont été faits dans ce dossier-là, on peut être assez explicite, là, que lorsque on a commencé à établir le projet, nous avons pris en considération, nous avons été sur le chantier, sur l'endroit où se trouve le dragage, nous avons posé beaucoup de questions et là, on a eu une appréciation, je dirais, là, visuelle et concrètement on a vécu l'expérience comment le va et vient se faisait et on était là, présents, pour regarder si vraiment le chenal était étroit ou était convenable pour la circulation des bateaux.

1945 Donc, les calculs à partir de là ont été montés et, à un moment donné, on a reçu un document de la municipalité de Hudson qui voulait avoir une démonstration mathématique et on a demandé à nos ingénieurs de sortir les calculs mathématiques qui justifieraient une largeur de 60 mètres.

**LA PRÉSIDENTE :**

1950 Madame Corker, une dernière intervention puisque vous avez posé vos deux questions. Oui, allez-y...

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1955 Mais il n'a pas répondu à ma question. Donc, le dragage proposé dans l'Avis de projet, les chiffres qu'on nous donne ce soir donc pourraient convenir aux nouvelles barges.

**M. ALI ALIBAY :**

1960 Pour essayer d'établir une largeur ou une profondeur de dragage, c'est important pour nous d'avoir les plans et devis des nouveaux bateaux. Actuellement, nous ne sommes pas en possession de ces documents-là et donc, on peut juste conclure que le document qui a été monté actuellement par le ministère des Transports ne répond simplement que avec les barges actuelles.

1965 Dans l'Avis de projet, je vais revenir sur l'Avis de projet parce que l'Avis de projet est peut-être embêtant, il y a des informations qui sont incluses là-dedans, c'est au tout début du projet, les deux projets, modernisation et dragage étaient concomitants. C'est-à-dire que les deux allaient en parallèle. Là, quand le ministère des Transports, on nous a informés que 1970 monsieur Desjardins veut aussi moderniser sa flotte, on a dit on va essayer de combiner les deux en même temps dans l'Avis de projet et quand monsieur Desjardins aura fini ses plans et devis, bien là, on va tenir compte de la profondeur et de la largeur qui seraient requis.

1975 Ce qui est arrivé entre-temps c'est que nous, notre processus a beaucoup avancé et monsieur Desjardins a commencé à avoir de la difficulté à nous alimenter en plans et devis. Donc, on se retrouvait à ne plus avoir assez d'information pour ne pas essayer de considérer son projet à lui en tant que tel. Donc, nous on a quand même poursuivi parce que le dragage était devenu essentiel et nous on a continué notre projet.

1980 **LA PRÉSIDENTE :**

1985 Merci madame Corker. Avant d'inviter une autre personne, je vais poser deux questions. La première, vous me dites que vous êtes beaucoup plus avancés que monsieur Desjardins dans votre projet, alors est-ce que je dois comprendre que vous allez de l'avant avec votre projet et que si par exemple la proposition de nouveaux navires de monsieur Desjardins, votre dragage que vous aurez fait ne répond plus, vous allez en faire un deuxième?

1990 **M. ALI ALIBAY :**

1995 C'est évident que si les nouveaux bateaux vont être construits, les plans et devis vont être sortis, on va essayer de demander à savoir si nos patrons de dragage actuels répondent adéquatement aux futurs bateaux. Si c'est le cas contraire, le ministère devra négocier avec monsieur Desjardins pour s'assurer que d'abord, qu'il minimise le tonnage de ses bateaux parce qu'on ne veut pas refaire une deuxième fois un dragage parce que c'est déjà assez cher et donc il y aura une négociation intense entre monsieur Desjardins et le MTQ pour s'assurer que les bateaux qu'il va fournir là répondent au dragage. Si c'est le cas contraire, on voit que tout le monde est d'accord avec ce projet de modernisation et que ça nécessite un dragage additionnel, le MTQ va essayer de réfléchir à cette alternative.

2000 **LA PRÉSIDENTE :**

2005 Ma deuxième question dans l'étude d'impact qui a été déposée à la fin mai de 2002, la quantité des sédiments à draguer mentionnée dans l'étude d'impact était d'environ 17 000 mètres cubes. Quatre mois plus tard, dans votre réponse aux questions, on était rendu à environ 26 000 mètres cubes.

2010 Qu'est-ce qui s'est passé entre l'étude d'impact déposée à la fin mai et les réponses aux questions parce qu'on a pas cette information-là, ni dans les réponses aux questions, ni dans l'étude d'impact pour que tout à coup il y ait une augmentation importante c'est-à-dire à peu près 10 000 mètres cubes de l'augmentation de sédiments à draguer?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2015 Madame la Présidente, monsieur Alibay va répondre à la question.

**M. ALI ALIBAY :**

2020 Donc, ce qui est arrivé entre-temps c'est que l'étude d'impact a été faite avec un calcul assez précis. Donc avec une cote de 19, vous êtes d'accord? Donc les volumes ont été établis avec une cote de 19 et aussitôt qu'on a commencé à faire la préparation des plans et devis pour essayer de faire la réalisation concrète avec une cote de 19, il n'y a pas une machine parfaite qui est capable de faire avec une cote de 19. Donc, il y a une tolérance qui existe dans des travaux concrets. La tolérance c'est de dire on veut avoir une cote de 19, mais on va être certain que la cote de 19 va être respectée et là elle va être de 19 moins point vingt-cinq

mètres qu'on va mettre. C'est-à-dire que le dragage va se faire entre 19 et 18.75.

2030 Est-ce que vous comprenez? Donc, c'est ce volume-là, là, qui est le surplus qui est... qui correspond à la tolérance qu'on veut avoir. Ça se peut très bien, là, que le dragage est fait parfaitement, on va arriver à 17 000 mètres cubes et s'il y a une imperfection dans le dragage, ça va dépasser un peu plus.

**LA PRÉSIDENTE :**

2035 Mais écoutez, vous augmentez du tiers la quantité des sédiments à draguer....

**M. ALI ALIBAY :**

2040 Mais c'est ça, j'ai fait des calculs madame et puis vous multipliez par...

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous les avez les calculs?

2045 **M. ALI ALIBAY :**

Oui on les a les calculs...

**LA PRÉSIDENTE :**

2050 Est-ce que vous pourrez les déposer à la Commission s'il vous plaît? Je ne vous demande pas de les déposer immédiatement, là, mais si vous pouvez les déposer d'ici demain?

2055 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

On les déposera comme prévu...

**LA PRÉSIDENTE :**

2060 D'accord. Alors j'inviterais maintenant monsieur Dennis Hynes, si je prononce bien... Good evening.

**M. DENNIS HYNES :**

2065 Je suis Dennis Hynes et je suis partenaire d'une compagnie Advanced Marine Technology. Je suis spécialiste du dragage hydraulique. Ça fait environ deux ans que nous travaillons dans ce domaine, nous avons effectué un certain nombre de projets en Ontario et au Nouveau-Brunswick. Actuellement, nous travaillons à WaWa sur la rive nord du lac Supérieur et nous venons de terminer un projet Spanish où nous travaillons depuis la fin

2070



novembre.

2075 Nous avons donc travaillé durant un des hivers les plus rigoureux. À Spanish on a pompé sur 1,8 mille de longueur et à WaWa on fera du pompage sur une longueur de 600 mètres. Nos systèmes et tous les contrats que nous avons effectués en Ontario dans la région de Windsor et de la Baie Georgienne, nous avons passé par un système d'appels d'offres et il s'agissait la plupart du temps de municipalités et les coûts étaient tout à fait hors de la fourchette. Ils ne sont pas concurrentiels avec ce que nous offrons. Nous pouvons faire des travaux à un coût beaucoup moindre.

2080 Durant l'exposé, vous avez parlé de 20 camions pour transporter les matériaux dragués, mais ce que vous n'avez pas mentionné, c'est le nombre de barges que vous allez utiliser pour le dragage. Ces barges représentent un danger pour la navigation dans le lac des Deux-Montagnes. Il y a des risques de collision assez importants à mon avis.

2085 Monsieur Sylvain, vous avez indiqué plus tôt que vous alliez déposer des documents sur les équipements de dragage. Je serais très intéressé de connaître vos sources? Les sources des documents de dragage, est-ce qu'il s'agit des... est-ce que ça inclut des équipements hydrauliques et, d'après des conversations antérieures, je crois comprendre que  
2090 ça a déjà été évalué, mais nous avons été très surpris des résultats que vous avez communiqués. Alors les questions que j'aimerais poser portent...

**LA PRÉSIDENTE :**

2095 Monsieur Hynes, je m'excuse de vous interrompre. Dans mon allocution, j'ai précisé qu'il ne fallait pas que vous fassiez de préambule inutile, bien je dis pas que c'est inutile ce que vous dites, mais de préambule trop long à vos questions. Alors j'apprécierais que vous arriviez à votre question s'il vous plaît....

2100 **M. DENNIS HYNES :**

O.K. Merci. Alors ma question en fait est la suivante, combien de barges prévoyez-vous utiliser?

2105 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay?

2110 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame Labbé va répondre à cette question.

**MME LUCIE LABBÉ :**

2115 Si le dragage est fait de façon mécanique et qu'on calcule que la quantité de matières

2120 solides est d'à peu près 90 % et 10 % d'eau, on compte utiliser environ entre 650 et 680 barges pour se rendre au site de dépôt. Le nombre de barges pour se rendre sur la rive pour disposer les sédiments en milieu terrestre, va être d'environ 8 à 10 barges pour le 327 mètres cubes. Mais le dépôt en milieu lacustre va compter environ 680 barges. C'est une approximation. Si on calcule pour des barges de 40 mètres cubes. Ça répond à votre question monsieur Hynes?

**M. DENNIS HYNES :**

2125 Oui, ça répond à ma question sur les barges.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez une autre question?

2130 **M. DENNIS HYNES :**

Une autre, oui qui s'adresse à monsieur Sylvain. Vous avez indiqué... monsieur Sylvain a indiqué qu'il va déposer un document sur les équipements de dragage recommandés. J'aimerais connaître la source de ces documents?

2135 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Sylvain.

2140 **M. JEAN SYLVAIN :**

Ce sont des documents du Centre St-Laurent qui sont déposés qui sont faits par le ministère fédéral et le ministère provincial de l'Environnement. Travaux Publics Canada et le ministère de l'Environnement du Québec. Il y a onze copies qui sont déposées à l'arrière.

2145 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Hynes, ces documents-là sont disponibles à l'arrière de la salle. Ça répond à votre question?

2150 **M. DENNIS HYNES :**

O.K.

2155 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Concernant les équipements monsieur Tremblay, pour la question du taux de dispersion, quel est le taux de dispersion pour un dragage mécanique versus un dragage hydraulique?

2160

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame Labbé va répondre à cette question.

2165 **MME LUCIE LABBÉ :**

2170 Selon un document publié aussi par le Centre St-Laurent, le taux de dispersion pour les dragues mécaniques est évalué à peu près à, entre 300 et 400mg par litre, celui des dragues hydrauliques est estimé à environ 50mg par litre au site de dragage ce qui est beaucoup inférieur à la drague mécanique, excepté qu'on obtient une boue liquide qui contient seulement que entre 10 et 20 % de matière solide ce qui implique un nombre de barges considérable pour le transport des matériaux.

2175 Si on considère une drague hydraulique avec surverse au site de dragage, on se retrouve avec une quantité de 800mg par litre de matière en suspension étant donné qu'il y a élimination de l'excès d'eau par la surverse de la barge. Donc, étant donné que nous on considère que la conservation de la densité des matériaux in situ est très importante pour la mise en dépôt, que justement, au moment de la mise en dépôt il y a une moins grande dispersion des matériaux, des matières en suspension que lorsque on a une boue où il y a aucune cohésion entre les particules. C'est une des principales raisons pour lesquelles on a opté pour le dragage mécanique.

2180 **M. LOUIS DÉRIGER :**

2185 O.K. merci.

**M. DENNIS HYNES :**

2190 Puis-je poser une autre question?

**LA PRÉSIDENTE :**

2195 Vous devez vous réinscrire à l'arrière s'il vous plaît monsieur Hynes. Vous devez vous réinscrire, je vais demander qu'on ouvre le registre, là, dans quelques minutes, alors, vous pourrez vous réinscrire... J'inviterais maintenant June Penney.

**MME JUNE PENNEY :**

2200 Yes, hi...

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour madame Penney, bonsoir.

2205 **MME JUNE PENNEY :**

Bonsoir. Je vais prendre la parole en anglais c'est plus facile pour moi. J'essaie désespérément de comprendre les principales raisons pour lesquelles le ministère des Transports présente ces quelques...

2210

Donc, ma question principale est la suivante : quand est-ce que la demande initiale a été présentée pour le projet de dragage? Monsieur Desjardins a fourni cette information, il a indiqué que c'est l'ancien propriétaire, monsieur Léger, qui avait demandé que les travaux de dragage soient effectués et j'aimerais savoir s'il est possible d'obtenir ce document de la part du ministère des Transports et de connaître les raisons de cette demande de dragage et connaître les critères de sécurité évoqués.

2215

J'ai compris les explications de monsieur Desjardins et je crois qu'on doit tous garder un esprit ouvert et j'essaie de comprendre quel est le véritable enjeu de sécurité. Lorsqu'on entend monsieur Alibay et ses explications, elles semblent reposer sur une situation future que nous ignorons tous, y compris le propriétaire de la traverse, alors, je trouve qu'on devrait aller vers un compromis qui réponde aux questions de sécurité et qui définisse d'ailleurs des critères de sécurité.

2220

Lorsque je vois des calculs, bon, ce n'est pas vraiment satisfaisant. Alors, ma question est de savoir est-ce qu'on peut rationaliser la question de sécurité, présenter des critères de sécurité et préciser de quel bateau on parle?

2225

**LA PRÉSIDENTE :**

2230

Madame Penney, on faisait référence tout à l'heure à des demandes qui ont été faites par l'ancien propriétaire en 1995, est-ce que vous avez de l'information à cet effet-là? Est-ce que vous avez eu connaissance de ces demandes-là?

2235

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Nous avons l'information de ceci, on pourrait la déposer demain la demande.

2240

**LA PRÉSIDENTE :**

Tout à fait, tout à fait... Ça répond à votre question?

**MME JUNE PENNEY :**

2245

Dépendamment qu'est-ce qui est écrit dans le rapport...

**LA PRÉSIDENTE :**

2250

Alors, vous verrez demain. Vous pourrez reposer d'autres questions, vous avez une

autre question?

**MME JUNE PENNEY :**

2255 La deuxième question : dans les calculs sur la longueur, la profondeur, la largeur, est-ce que le ministère des Transports a communiqué avec une compagnie qui s'appelle NAFTEC. NAFTEC c'est une compagnie qui a un plan et devis potentiel pour le bateau, il s'agit d'information publique que monsieur Desjardins avait déjà indiquée. Je sais que je ne dois pas en parler, mais c'est néanmoins lié aux spécifications de dragage. Alors est-ce qu'ils ont été en communication avec la compagnie NAFTEC?

2260

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay?

2265

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

M. Ali Alibay va répondre à cette question.

2270 **M. ALI ALIBAY :**

Concernant la question, si on a eu des contacts avec NAFTEC, la réponse c'est non catégorique. On n'a jamais eu de contacts directs avec cette compagnie-là et on sait pas de quoi vous parlez exactement sur ce sujet. Nous ne sommes pas au fait de ces informations...

2275

**MME JUNE PENNEY :**

O.K. Ça répond en partie à ma question, mais j'aimerais savoir alors où le ministère a obtenu les spécifications pour les navires proposés, pour faire vos calculs?

2280

**M. ALI ALIBAY :**

Les calculs ont été faits...excusez...

2285 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va monsieur Tremblay?

**M. ALI ALIBAY :**

2290

Les calculs ont été réellement faits avec les barges actuelles et avec réellement le système que monsieur Desjardins a actuellement, par touage, O.K.?

**MME JUNE PENNEY :**

2295

Ça c'est officiel?

**M. ALI ALIBAY :**

2300 C'est réellement, ça c'est vraiment ont été basés là-dessus et j'avais explicitement dit tantôt que si monsieur Desjardins vient avec des bateaux beaucoup plus larges et qui nécessitent des profondeurs plus importantes, on va être obligés de revoir la conception et nous ne sommes pas prédisposés du tout actuellement, là, à essayer d'accepter des bateaux plus grands, on ne voit pas l'utilité réelle actuellement.

2305

**MME JUNE PENNEY :**

Fait qu'il n'y avait jamais de spécifications de quelle largeur qu'ils avaient les bateaux?

2310

**M. ALI ALIBAY :**

Aucune. Aucune. La seule spécification que je vous ai donnée, là, c'est que la largeur actuellement de la barge est de 6 mètres et la longueur est de 26 mètres, c'est tiré par un câble et la longueur totale câble, bateau et barge, ça fait 55 mètres. C'est ça toutes nos hypothèses de calculs...

2315

**MME JUNE PENNEY :**

O.K. Je te remercie.

2320

**LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue. J'inviterais maintenant madame Naomi Henshaw. Juste un instant, je ré-ouvrirais le registre pour cinq questions, cinq personnes oui. Bonsoir madame Henshaw.

2325

**MME NAOMI HENSHAW :**

J'ai cru comprendre qu'on peut poser des questions sur tout ce qui a été présenté à l'écran ici. Le projet tel que madame l'a présenté avec des diapos. On peut donc poser des questions sur tout ces points?

2330

**LA PRÉSIDENTE :**

J'avais précisé d'entrée de jeu que la première heure serait consacrée à des questions sur le dragage. Alors, si ces questions-là portent sur le dragage, je suis prête à les accepter actuellement.

2335

**MME NAOMI HENSHAW :**

Non, c'est une question qui touchait au début du rapport ou de l'exposé. Donc,

2340

j'attendrai plus tard pour poser ma question?

**LA PRÉSIDENTE :**

2345 Tout à fait, j'apprécierais qu'on revienne lorsque l'heure sera écoulée. Merci...

Écoutez madame Henshaw, allez-y parce que je n'ai pas les noms d'autres personnes. Alors, je vais accepter que vous posiez vos questions, là, puis on reviendra au dragage par la suite.

2350

**MME NAOMI HENSHAW :**

2355 Donc, mes questions portent sur les énoncés qui se trouvent au début du rapport. Dans la description du contexte et justification du projet. Surtout, en fait, la justification. Il est indiqué à la page 1 que la Traverse d'Oka est une activité historique, patrimoniale, liée à l'histoire économique des deux municipalités. J'aimerais savoir comment les gens de Genivar ont, où ils ont trouvé cette information? À qui ont-ils posé des questions pour écrire de telles informations? C'est tout à fait erroné car nos deux municipalités sont très diverses, elles ont absolument aucun lien.

2360

2365 Il est indiqué aussi que c'est un moyen de transport pour de nombreux travailleurs. Je ne sais pas de quels travailleurs on parle ici. Les jardiniers autochtones venaient donc jardiner dans les résidences d'été à Hudson, mais le dernier jardinier, Ronny, il a à peu près mon âge, il a pris sa retraite. Donc... Alors il n'y a pas de travailleurs à ma connaissance qui traversent dans un sens ou dans l'autre entre Oka et Hudson et pourtant c'est ce qu'on dit dans le rapport. Donc, voilà ça c'est une première question. Bon, alors, les périodes de temps indiquées. 60 à 80 minutes, c'est très exagéré.

2370

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors on a vu la première question, et on reviendra sur votre deuxième question par la suite d'accord?

2375

**MME NAOMI HENSHAW :**

O.K.

2380

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Tremblay?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2385

Madame Lucie Labbé va répondre à cette question.

**MME LUCIE LABBÉ :**

2390           Concernant la première question qui réfère à l'héritage historique et patrimonial, c'est  
que cette traverse-là a été établie en 1909. Donc, ça fait très longtemps qu'elle est en place et  
qu'elle opère toujours de façon rentable. Donc, à notre avis c'est quand même quelque chose à  
conserver qui est rendue, qui a une réputation au niveau du Québec, qui est caractéristique de  
2395           la région d'Oka et de Hudson... Cette traverse pittoresque qui est tirée par un bateau. Donc,  
c'est pour ça qu'on réfère à ce caractère-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2400           Madame Henshaw disait que vous précisez que c'est pour les travailleurs. Alors, est-ce  
que vous avez des analyses ou des données qui démontrent que ce sont les travailleurs soit  
d'Hudson ou d'Oka qui utilisent la traverse?

**MME LUCIE LABBÉ :**

2405           Oui, oui, c'est... cette affirmation-là vient d'une communication personnelle avec  
monsieur Claude Desjardins qui a fait un sondage sur la traverse pour identifier les utilisateurs,  
le type de véhicules qui circulaient et pour quelle raison ils utilisaient la traverse et une bonne  
majorité d'entre eux l'utilisaient pour le travail. Donc, c'était des travailleurs qui voyageaient  
d'une rive à l'autre pour se déplacer et ça leur évitait quand même de faire un grand détour par  
2410           les routes alternatives qui avaient été proposées.

**LA PRÉSIDENTE :**

2415           Monsieur Desjardins, est-ce que vous avez ces informations-là en main et est-ce que  
vous êtes en mesure de les déposer à la Commission?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2420           Oui, je les ai en main présentement. Je peux donner les précisions et oui, je peux les  
déposer.

**LA PRÉSIDENTE :**

2425           Écoutez, si vous pouvez brièvement donner des précisions et vous les déposerez, là,  
de façon peut-être plus complète...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2430           D'accord Madame la Présidente. Donc, si on résume le but des déplacements, juste  
préciser que c'est un sondage qui a été réalisé en partenariat avec le ministère des Transports,



la Traverse d'Oka et le CLD Vaudreuil-Soulanges et le CLD de la région des Deux-Montagnes.

2435 Donc, le résultat du sondage démontre que le but des déplacements est réparti comme  
suit : donc, 49 % des usagers pour des raisons de loisir, donc le tourisme, 41 % pour le travail  
et les affaires, 6 % pour autres raisons et 4 % pour des raisons de magasinage. Donc, les deux  
principales raisons dont les gens utilisent le traversier, 49 % pour le tourisme et 41 % pour le  
travail et les affaires.

2440 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins, vous avez dit que ça avait été réalisé en collaboration avec les  
deux CLD et le ministère des Transports, est-ce que vous pouvez préciser ce que vous voulez  
dire par en collaboration?

2445 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

C'est une collaboration financière....et pour établir...

2450 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors ce que vous venez de dire...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2455 ...excusez-moi, pour établir la méthodologie, pour obtenir une méthodologie qui est  
représentative des sondages qui sont effectués de ce type-là...

**LA PRÉSIDENTE :**

2460 Donc, ce que vous me dites, c'est que les CLD et le ministère des Transports ont  
financé l'étude qui a été faite c'est ça?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2465 Oui, en partie.

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que, monsieur Tremblay, vous pouvez nous confirmer ça?

2470

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Effectivement, nous avons financé une partie de l'étude.

2475 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Madame Henshaw, vous pouvez y aller de votre deuxième question.

**MME NAOMI HENSHAW :**

2480

Je ne suis pas satisfaite de ce sondage. Monsieur Desjardins a un intérêt personnel dans ces chiffres. Bon, il est un nouveau venu dans la région, moi, j'ai passé ma vie ici et je connais personne, et je connais bien des gens dans cette ville, je ne connais pas une personne qui a été consultée dans ce sondage sur les usagers de la Traverse. Alors je ne sais vraiment

2485

pas où ils sont allés chercher leurs informations. Et il faut regarder les deux villes et vous verrez qu'il n'y a pas de lien entre les deux villes.

Ce que j'aimerais ajouter, c'est que, bon, la durée qui est évoquée. Bon, moi-même j'allais à St-Eustache, si j'attrapais la traverse juste au moment où elle partait, j'arrivais à St-Eustache en 40 minutes. 30 à 40 minutes. Si j'y allais par la route, s'il y avait pas de traversier au moment où j'arrive, je prenais la route et ça me prenait 40 minutes et la plupart des gens ne se rendent pas de Hudson à Oka. Ils vont plutôt plus loin dans les Laurentides et leur point de départ est éloigné de Hudson. Donc, l'économie de temps est insignifiante.

2490

2495

Lorsque le rapport parle de l'intérêt culturel, patrimonial, etc., mais ça va être une attraction touristique pour combien de temps puisque on parle d'une grosse traverse autopropulsée? À ce moment-là, le cachet touristique ne sera plus là?

**LA PRÉSIDENTE :**

2500

Nous allons demander au ministère des Transports de répondre à votre question puisque il est préférable de, comme je vous disais, de ne pas exprimer d'opinion, mais bien de poser des questions. Alors, madame Henshaw demande pour combien de temps ça va être un attrait touristique si on parle de nouveaux traversiers?

2505

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame Lucie Labbé va répondre à cette question.

2510

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Labbé?

**MME LUCIE LABBÉ :**

2515

Dans la présente étude, on a évalué l'utilisation de la traverse actuelle. Si la traverse change, je crois que cela va faire le mandat d'une autre étude complètement différente. Il va y avoir une autre étude d'impact de réalisée dans le cadre de ce projet-là de modernisation et c'était pas le but de l'étude sur le dragage.

2520

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va madame Henshaw?

2525 **MME NAOMI HENSHAW :**

Yes. Les temps de voyageant?

2530 **MME LUCIE LABBÉ :**

2535 Le temps estimé provient du calcul de kilométrage qui a été effectué. On avait montré les parcours que les gens utilisaient s'ils partaient de Oka et venaient à Hudson et vice et versa. C'était le temps qu'ils sauvaient pour faire le trajet en question. Évidemment, les gens se rendent souvent à un point différent de Hudson s'ils traversent de Oka, mais à l'occasion, je crois que les gens quand même se rendent à Hudson aussi occasionnellement, mais le calcul du temps a été estimé pour le trajet au complet.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2540 Madame Labbé, le gain de temps dont on pense c'est 60 à 80 minutes, je pense, dans l'étude d'impact? Est-ce que ce gain tient compte du fait du temps de la traversée? Est-ce que c'est calculé dans ce temps-là?

**MME LUCIE LABBÉ :**

2545 Sûrement, mais aussi ça dépend de à quelle période du jour on se situe, les utilisateurs de la traverse sont très contents de l'utiliser surtout à l'heure de pointe ou sur les routes alternatives, il y a beaucoup d'engorgement. Donc, ça leur fait sauver du temps s'ils peuvent diminuer le temps qu'ils ont à se promener sur les autoroutes...

2550

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Mme Labbé il y a une file d'attente j'imagine aux heures de pointe, est-ce que il y a un temps d'attente qui doit augmenter? Est-ce que c'est pris en considération?

2555

**MME LUCIE LABBÉ :**

Occasionnellement, occasionnellement et certains utilisateurs tournent de bord justement parce que le service de traversier n'est pas assez rapide.

2560

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Monsieur Desjardins? Ça peut représenter quoi le temps d'attente en période de pointe?

2565

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2570 Il y a différentes périodes en fait. Si on se situe en haute saison, du lundi au jeudi, entre 15h00 et 18h00, donc sur l'heure de pointe d'après-midi, on peut atteindre 20 minutes d'attente. Donc, c'est ça, en haute saison, donc de juin à octobre, du lundi au jeudi de 15h00 à 18h00, 20 minutes d'attente. De 18h00 à 20h00, 30 minutes d'attente et plus, le vendredi de 10h00 à 18h00, 20 minutes d'attente. Le samedi et le dimanche de 10h00 à 13h00, 20 minutes d'attente, de 13h00 à 20h00, 30 minutes et plus.

2575 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Et ça c'est pour, autant pour Oka que pour Hudson ou si...

**M. CLAUDE DESJARDINS:**

2580 Ça c'est du côté d'Oka. Donc, on va s'apercevoir que les temps d'attente sont inférieurs du côté d'Oka que du côté de Hudson. Du lundi au jeudi, pour la même période de 09h00 à 18h00, de 20 à 40 minutes d'attente. Le vendredi, de 09h00 à 15h00 on a de 20 à 40 minutes, de 15h00 à 19h00, 60 minutes et plus d'attente. Et de 19h00 à 20h00, on redescend à 20 à 40 minutes. Quand on dit et plus, 60 minutes et plus d'attente, c'est qu'il y a des risques de débordement sur le réseau routier adjacent. Donc, c'est très variable dépendant du jour et de la période.

2590 Et si on regarde au niveau des fins de semaine, samedi et dimanche de 09h00 à 10h00, environ 20 minutes d'attente, de 10h00 à 17h00 soixante minutes et plus, et de 17h00 à 19h00, vingt à quarante minutes d'attente.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2595 Donc en période de pointe le gain de temps est pratiquement...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2600 La période de pointe sur semaine pour les travailleurs c'est environ 20 minutes d'attente...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2605 Plus le temps de traverser qui dure combien de temps? 10 minutes, 15 minutes?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

10 minutes.

2610 **M. LOUIS DÉRIGER :**

10 minutes.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2615

Mais par contre, si on veut calculer le gain de temps, faut calculer le temps d'attente sur l'autoroute au moment où il y a une circulation dense. Donc, il y a des usagers qui, il n'y a pas de rapport ou de sondage précis qui a été fait là-dessus, mais des gens qui voyagent de la région de Vaudreuil-Soulanges à aller à Repentigny par exemple peuvent sauver jusqu'à une

2620

heure et demie de temps de route en passant par la traverse. Donc, à ce moment-là, ils se trouvent à éviter de traverser l'île de Montréal.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2625

Donc, le gain de temps est plus pour les gens qui font une longue distance que sur une courte distance. Ceux qui traversent simplement Oka-Hudson il n'y a pas vraiment...un gain...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2630

Ça c'est un exemple qui est peut-être extrême où on peut voir des gains de temps d'une heure trente. Par contre, d'autres usagers qui demeurent dans la région des Deux-Montagnes, soit entre St-Eustache et Oka, peuvent avoir des gains de temps de 20 minutes à 45 minutes.

2635

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins, si j'ai bien compris les temps d'attente que vous nous avez présentés, les temps d'attente sont plus longs du côté de Hudson que du côté de Oka, ce qui veut dire qu'il y a plus de gens qui circulent de Hudson vers Oka que le contraire.

2640

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2645

Oui, effectivement, c'est curieux, mais c'est comme ça. Par contre, c'est relatif à la saison touristique. En haute saison, où on voit les files d'attente qui commencent plus tôt le matin, donc c'est des gens qui se dirigent vers la région des Laurentides pour des fins de tourisme principalement.

2650

Pour ce qui est du volume de trafic d'affaires et de travail, à ce moment-là, c'est équivalent, parce que c'est des gens qui vont au travail et qui retournent à la maison. Donc, à ce moment-là, c'est équitable, là, le nombre de véhicules transportés d'une rive à l'autre, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

2655

Merci. Alors, madame Henshaw, vous avez eu réponse à vos deux questions. Si vous voulez vous réinscrire vous pourrez le faire. Ça va?

**MME NAOMI HENSHAW :**

2660

No. Je ne peux pas avoir d'autres questions?

**LA PRÉSIDENTE :**

2665

Vous pourrez poser d'autres questions, mais il faut vous réinscrire parce qu'on accepte pas plus de deux questions de la même personne à la fois. D'accord? J'inviterais maintenant madame Élisabeth Corker.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

2670

C'est une question qui s'adresse à monsieur Alibay, dans... enfin, j'ai une question sur la réponse qu'il a donné à madame Penney. Il a indiqué que les spécifications utilisées pour établir la longueur, la profondeur et la largeur du dragage reposaient uniquement sur les barges actuelles. Alors, si tel est le cas, pourquoi dans l'Avis de projet a-t-il mentionné je cite

2675 • la restauration du chenal permettrait l'utilisation d'un nouveau traversier de plus fort tonnage •.

**LA PRÉSIDENTE :**

2680

Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2685

Monsieur Alibay va répondre à cette question.

**M. ALI ALIBAY :**

2690

Je voulais juste expliquer la démarche qu'on a faite. C'est que lorsqu'on élabore un Avis de projet, on met des hypothèses de départ. Donc, les hypothèses de départ ont été mises dans ce document-là tout en tenant compte là que au cours du processus de l'étude et des modifications qui sont apportées.

2695

Donc, initialement, lorsqu'on avait commencé à regarder le projet dans sa globalité, la connaissance qu'on avait du projet de monsieur Claude Desjardins était vraiment très minimaliste, on avait vraiment des informations très parcellaires sur ses bateaux et sur les installations qu'il désirait avoir.

2700

Donc, nous on avait formulé un document qui traiterait partiellement de cette modernisation-là actuellement et on a constaté, là, que, comme je vous ai dit, les dossiers ont divergé le long du processus de la préparation de l'étude d'impact et on s'est limités

uniquement au dragage avec des installations actuelles parce qu'on avait constaté que monsieur Desjardins n'avait pas la capacité de nous alimenter dans les types de bateaux qu'il avait en main, qu'il voulait nous présenter.

2705 De plus, on ne savait pas exactement quelle était la nature des quais qu'il voulait construire et donc, on avait une image floue de son projet. Donc l'image que vous avez c'est une image floue de son projet qui est identifiée dans l'Avis de projet.

**LA PRÉSIDENTE :**

2710 Ça répond à votre question?

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

2715 Pas suffisamment. L'Avis de projet où il est indiqué que ça pourrait être utilisé pour de plus gros traversiers, ça c'était en décembre 2000 et je crois qu'en janvier ou février 2001 monsieur Desjardins est venu faire un exposé à l'Hôtel de Ville où il a présenté les nouveaux traversiers en donnant des dimensions. Il avait déjà rencontré la MRC de Oka et Vaudreuil-Soulanges, alors je trouve étrange que le ministère des Transports n'était pas au courant de ces données, de ces chiffres. L'information avait également été soumise à notre approbation, je crois que c'est l'an dernier, je me souviens plus de la date, mais un document avait été déposé, un document qui présentait le quai en béton envisagé pour le nouveau traversier.

2720  
2725 Donc je n'accepte pas vraiment la réponse fournie car je trouve très étrange que très peu de temps après, nous disposions de l'information, alors pourquoi le ministère des Transports ne l'avait pas?

**LA PRÉSIDENTE :**

2730 Monsieur Tremblay. Juste en attendant votre réponse, j'aimerais qu'on n'accepte plus d'inscriptions s'il vous plaît. Oui.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2735 Madame, le document que monsieur Desjardins a déposé, ça été déposé après notre Avis de projet au ministère de l'Environnement. On n'a pas pu en tenir compte dans nos études. Le document que monsieur... des nouvelles barges puis son projet à lui, il était plus tard que notre demande d'étude. Je sais pas si vous saisissez...

2740  
**LA PRÉSIDENTE :**

2745 Bien, là, j'aimerais comprendre, là. Plus tard que votre Avis de projet ou plus tard que votre étude d'impact?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Monsieur Alibay va vous répondre.

2750 **M. ALI ALIBAY :**

On va vous expliquer un tout petit peu en détail le processus qu'on a entamé. Donc ce qui est arrivé, là, c'est qu'on a eu des discussions avec monsieur Claude Desjardins qui avait une initiative de moderniser sa flotte. Et donc on a cumulé quelques informations factuelles de ce qu'il avait dans sa tête et donc on a essayé de mettre ça le mieux que possible dans l'Avis de projet pour essayer de voir, là, que lorsqu'on va faire la rédaction du document intégral, on va essayer d'avoir toutes les informations colligées et on pourra réellement bâtir une étude d'impact qui tiendrait compte des deux projets intégraux. D'accord?

2760 Là, ce qui arrive, là, c'est que entre-temps monsieur Desjardins a dû présenter les documents préliminaires qu'il avait en main aux deux municipalités, et ces informations-là sont réellement à l'étape préliminaire et le MTQ n'a pas du tout l'obligance de tenir compte de ces informations-là comme valables parce qu'elles n'ont pas été validées par des ingénieurs pour la construction des bateaux et toute la conception des quais n'a pas été aussi validée par aucun ingénieur. Donc nous nous trouvons en face de documents qui sont à l'étape préliminaire, vraiment à l'état d'esquisse pour le MTQ.

**LA PRÉSIDENTE :**

2770 Si vous permettez, j'aimerais essayer de bien comprendre, là, toute la problématique. À ce que je sache, je comprends que le dragage est une nécessité pour permettre au traversier d'opérer entre Hudson et Oka. Évidemment, c'est un traversier de propriété privée, c'est le ministère des Transports qui fait le dragage, ce sont des deniers publics qui servent à faire ce dragage-là et de la façon que vous m'expliquez le contexte, je sens un flou dans votre information, c'est peut-être parce que je comprends mal, mais comment peut-on penser, à ce moment-ci, faire un dragage pour un bateau qui est actuellement en opération, alors qu'on sait ou en tous les cas peut-être dans deux trois ans, il y aura un autre bateau, est-ce que le dragage sera approprié, est-ce qu'on devra le refaire? J'essaie de voir, là, si j'ai bien compris et je répète une question que j'ai posée plus tôt dans la soirée, je sais que vous m'avez répondu • on va s'entendre avec monsieur Desjardins •, mais je vais revenir auprès du ministère de l'Environnement puis est-ce que c'est quelque chose qui se fait?

2785 Juste avant que vous me répondiez là, j'aimerais savoir de la part du ministère de l'Environnement est-ce que quand on vous présente un projet, que vous donnez une autorisation, que vous allez accepter plus tard une entente avec quelqu'un d'autre qui modifierait le projet en question?

**M. JEAN SYLVAIN :**

2790 D'après ma compréhension de ce qui a été dit, c'est que le ministère des Transports a



laissé entendre avec monsieur Desjardins pour que le design, la conception des bateaux, ne demandent pas un surcreusage ou un élargissement du chenal en question. C'est ma compréhension, mais de votre question, c'est une fois que le dragage va être fait, si ils veulent l'élargir ou l'approfondir, se sera un tout nouveau projet et tout le processus sera enclenché.

2795 Est-ce que ça répond à votre question Madame la Présidente?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Alors est-ce que ce vient de dire monsieur Sylvain concernant l'entente c'est relativement au fait que le bateau, par exemple, qui serait proposé éventuellement, nous sommes dans les hypothèses, pourrait utiliser le chenal qui aura été creusé après l'autorisation du ministère de l'Environnement, là, selon la demande que vous faites actuellement?

2800

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

On l'ignore madame. Par contre, on sait que le processus pour refaire les quais et le processus pour pouvoir accepter les nouveaux bateaux peuvent faire jusqu'à l'ordre de 4 à 5 ans parce qu'il faut qu'ils suivent un processus environnemental et en plus il faut que monsieur Desjardins finance l'achat de ces bateaux. Nous, nous avons une obligation comme ministère des Transports d'assurer le lien inter-rives et le dragage c'est dans nos obligations. Alors, il nous fallait creuser le fond de la rivière le plus rapidement possible pour assurer une certaine sécurité. Donc, on pouvait pas attendre monsieur Desjardins pour le surcreusage ou une future largeur hypothétique dont on ignore encore les gabarits et les autorisations si elles vont être obtenues.

2805

2810

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, si je comprends bien, c'est que dans l'hypothèse où monsieur Desjardins aurait une autorisation, dans 4, 5 ans d'ici, si vous avez fait un dragage en 2003 ou en 2004 et que les bateaux en question ne peuvent être utilisés dans le chenal qui existera parce que le chenal n'est pas assez large, vous devrez refaire un autre chenal....

2815

2820

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Ce sera une décision gouvernementale madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

Pardon?

2830

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Ça va être une décision gouvernementale si le gouvernement est d'accord que

2835

monsieur Desjardins, le gouvernement, je veux dire le ministère de l'Environnement, les autres permis qu'il a à obtenir, si on décide comme société d'avoir des bateaux plus gros puis un chenal plus profond, le ministère des Transports va en discuter, il va s'exécuter.

2840 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste, juste une minute. Mais, écoutez, moi, ce que je veux bien comprendre, là, c'est que le ministère des Transports ne fait pas ce dragage-là pour le plaisir de faire un dragage. À quelque part, le ministère des Transports qui utilise les deniers publics doit considérer qu'il y a des avantages pour la population à ce que le traversier continue d'opérer et dans quelles conditions?

2845

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

O.K. Le ministère des Transports, il y a des avantages. Si on n'avait pas de traversier, il faudrait peut-être envisager le coût d'un pont. C'est encore, au niveau des conséquences, au niveau des conséquences environnementaux etc., il faudra quand même qu'il fasse une étude pour voir l'opportunité d'avoir ou non un pont à cet endroit-là. Actuellement, la traverse répond à ce besoin.

2855

**LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais savoir, juste une dernière question avant de laisser la parole à mon collègue, est-ce que la nécessité de construire un pont, est-ce que l'achalandage actuel permet ou justifierait d'une façon quelconque la construction d'un pont?

2860

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Non actuellement.

2865

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

2870 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Moi, la question que je veux vous poser c'est pourquoi si, actuellement, le but du projet c'est de faire un dragage d'entretien, donc vraiment pour la traverse actuelle, pour garder le lien en opération, pourquoi à ce moment-là on garde pas le chenal comme il est, c'est-à-dire à 40, 45 mètres de large, le temps qu'un projet vienne qu'à se fixer ou en tous les cas, se développer pour pouvoir, éventuellement, si jamais les besoins s'en font sentir, arriver avec un projet, mais cette fois-ci d'élargissement pour les nouveaux bateaux. Donc, pourquoi pas s'en tenir dans un premier temps à un projet strictement d'entretien sur 40, 45 mètres tel qu'il est actuellement?

2880

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui monsieur Tremblay.

2885 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

O.K. Pourquoi qu'on doit se maintenir plus grand? Nous autres, il faut calculer, on entend bien oui? Il faut calculer, il faut prendre en compte le risque qu'on a à maintenir un chenal aussi étroit dans une densité, ou dont la densité de passage a augmenté avec les années. C'est un risque que le ministère des Transports n'a pas l'intention de prendre à moins qu'il soit obligé.

2890  
2895 Nos ingénieurs, on a fait la démonstration tout à l'heure avec deux méthodes, une méthode préparée ou, en tous les cas, une méthode qui s'applique plus ou moins bien pour le dragage, pour la largeur de chenal et la méthode que l'on appelle la méthode du gros bon sens.

2900 Les deux méthodes nous disent que si tu veux faire un transport de cette façon-là et que tu t'en sers avec touage, t'es mieux de prendre le pire des cas qui est de 60 mètres. C'est la raison pourquoi que nous, on s'en tient à cette largeur-là. C'est une question purement de sécurité pour, qu'on veut pas prendre le risque d'avoir, mettons le cas qu'on dit ici, de conserver 40 mètres, puis il y a un accident malheureux et les deux barges se frappent ensemble, par mesure de sécurité, mais la responsabilité de mes ingénieurs faudrait les dégager, là, c'est une question de responsabilité d'ingénierie, là...

2905

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Corker?

2910 **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

2915 Bon, alors, je reviens à ma première question. Est-ce qu'ils peuvent nous donner des données historiques attestant d'accidents dans l'histoire des traversiers d'Oka, attestant d'accidents ou de problèmes de sécurité dans le chenal Oka-Hudson depuis 1901. Ils n'ont pas jugé bon d'inclure des données historiques sur la sécurité dans leur rapport ou dans le mémoire qui a été déposé par Genivar en mai 2002 auprès du ministère de l'Environnement. Alors, évoquer la question de sécurité, très bien, mais il n'y a pas de données historiques qui indiquent qu'il n'y ait jamais eu un problème de sécurité. Leurs propres ingénieurs en 1984 ont présenté des spécifications de dragage en 1984 et à ma connaissance il n'y a pas eu d'accidents dans le chenal depuis et encore moins avant ce qui tendrait à démontrer que la sécurité est un problème qui requiert donc qu'il faille draguer au-delà du 40 mètres et à une longueur de plus de 100 mètres. Ce qui m'amène donc à mon autre question...

2920

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2925

Bon, madame, c'est la responsabilité de nos ingénieurs qu'on engage à cet endroit-là. Qu'il n'y ait pas eu d'accidents antérieurement, c'est une chose ou qu'il y ait pas eu d'accidents reportés antérieurement, c'est une chose, nous on travaille pour l'avenir.

2930 Il est... monsieur Desjardins a fait des démonstrations de problématiques qu'il vivait avec ses... avec les capitaines de ses bateaux pour pouvoir faire la navette. Est-ce qu'il faut attendre un accident pour réagir? C'est là la question, là. Est-ce que le ministère des Transports ne fait pas ses devoirs, est-ce qu'il devrait diminuer les standards de... les normes. C'est une question qui fait partie d'un débat, mais je pense pas que madame a son opinion, 2935 nous autres on a notre opinion...

**LA PRÉSIDENTE :**

2940 Écoutez, j'aimerais savoir de la part de monsieur Desjardins, si j'ai bien compris la problématique c'est quand il fonctionne avec quatre barges en même temps. Monsieur Desjardins j'aimerais savoir quelle est la fréquence ou quel est le nombre, je dirais, de fois où deux bateaux se retrouvent en même temps du côté de Hudson?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2945 Madame la Présidente, on va se reporter au files d'attente dont je parlais tantôt pour vous présenter un peu le scénario où on travaille à pleine capacité au traversier. O.K. Donc, on a le choix, le service minimum c'est deux bateaux en même temps, puis le maximum c'est quatre bateaux. Du moment où on a des files d'attente, ça veut dire qu'on fournit plus. Ça veut 2950 dire que les quatre bateaux sont en service. On parle ici du côté de Hudson du lundi au jeudi de 09h00 à 18h00, file d'attente,....

**LA PRÉSIDENTE :**

2955 Monsieur Desjardins vous nous avez dit tout à l'heure que la problématique survenait lorsque on est en période d'étiage. Donc, on peut pas prendre pour acquis que ça se passe du printemps à l'automne, là?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2960 Ça couvre la période d'étiage, là, ici. Ce que je vous mentionne présentement, ça couvre toute la période d'étiage.

**LA PRÉSIDENTE :**

2965 Mais la période d'étiage c'est à la fin de l'été?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2970 C'est au courant de l'été, là, oui, entre juillet et septembre généralement. Ça peut

s'étirer aussi jusqu'en novembre, s'il n'y a pas de pluie, on peut terminer la saison avec des eaux très basses.

**LA PRÉSIDENTE :**

2975

Mais, est-ce que vous avez des données qui en fait montrent la fréquence de ces difficultés-là?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2980

C'est quotidien. Il n'y a pas de données parce que c'est... c'est... on vit avec les problèmes. C'est comme les collisions, il n'y a pas de collisions comme telles, c'est plutôt c'est des événements qui sont anormaux dans les opérations d'un service de traversier. Si on parle d'un échouement par une manoeuvre manquée compte tenu de la distance dont on a pour effectuer une manoeuvre.

2985

Des échouements il y en a régulièrement et c'est pas normal de s'échouer, d'être obligé de repartir au large, puis reprendre une manoeuvre. On a des passagers à bord, c'est inacceptable quant à moi. De manquer une manoeuvre parce que le flanc du chaland a accoté dans le banc de sable et on a pas été capable de récupérer cette manoeuvre-là et de ce fait on est obligé de faire un 180° et de retourner au large pour se reprendre pour faire la manoeuvre lorsque le traversier est plein de passagers, c'est anormal aussi. Il y a une question de... c'est une question de sécurité, c'est pas normal d'effectuer les choses comme ça. Ou...

2990

2995

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais est-ce que vous êtes en train de me dire que le type de bateau que vous utilisez n'est plus pertinent compte tenu de l'achalandage actuel entre Hudson et Oka?

3000

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Le but d'élargir le chenal est de rendre le chenal optimal à la navigation avec ce type d'équipement-là. Donc, si on a des conditions optimales de navigation, le système va aller très bien et si on a une profondeur d'eau, si le chenal est fait de façon, le dragage est fait de façon récurrente et ce, aux douze ans quant à moi, selon mon opinion personnelle, à ce moment-là, on va éviter, on va passer à côté des conditions marginales. Donc on va se retrouver dans des situations qui vont être des situations, une situation de navigation qui est optimale en tout temps.

3005

3010

**LA PRÉSIDENTE :**

Quelle garantie on peut avoir que si par exemple on fait un chenal de 60 mètres, les problèmes qui sont vécus actuellement par monsieur Desjardins avec ses bateaux ne se reproduiront pas? Est-ce que ça va régler le problème? Quelle garantie qu'on a?

3015

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Nos ingénieurs pensent que oui.

3020 **LA PRÉSIDENTE :**

Pensent que oui ou ils sont certains que oui.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3025

Qu'est-ce que vous entendez par une garantie? C'est d'y mettre leur code de déontologie et tout dans..., oui, il y a une garantie, c'est que, ils ont la garantie de l'ingénieur.

**LA PRÉSIDENTE :**

3030

Merci.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3035

Comme quand on fait un pont. Quelque part sur un pont, est-ce que le pont va tomber s'il a une petite charge, l'ingénieur met son sceau et il garantit. Si nous avons un travail fait par un ingénieur scellé...

**LA PRÉSIDENTE :**

3040

Parfait. Madame Corker est-ce que vous avez une autre question?

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

3045

Ma deuxième question s'adresse au représentant de Genivar. J'aimerais savoir quand le groupe a été embauché et quel est exactement le mandat que leur a donné le ministère des Transports?

**LA PRÉSIDENTE :**

3050

Monsieur Tremblay? Monsieur Tremblay, pardon...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3055

Est-ce que cette question-là est pertinente pour le débat?

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

3060

Je pense qu'elle est pertinente parce que Genivar a avancé les chiffres sur la largeur,

la longueur du dragage du chenal, ça me semble tout à fait pertinent.

**LA PRÉSIDENTE :**

3065 Si vous permettez, je vais poser la question différemment. Si ça concerne les chiffres avancés par Genivar. Est-ce que c'est Genivar qui a avancé les chiffres ou le ministère des Transports qui a donné les chiffres à Genivar?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3070 On parle de quels chiffres, là?

**LA PRÉSIDENTE :**

3075 Les chiffres sur la largeur et sur l'ensemble des données de dragage...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3080 M. Alibay va répondre à cette question.

**LA PRÉSIDENTE :**

3085 Écoutez, peut-être pour être plus simple, quand est-ce que le contrat a été donné à Genivar?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Le printemps ou l'été 2001. On pourra donner l'information demain si vous le désirez.

**LA PRÉSIDENTE :**

3090 Merci.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

3095 Euh...

**LA PRÉSIDENTE :**

3100 Oui madame Corker?

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

3105 Dans le rapport de Genivar on fait référence au mois de mai 2002. Des échantillons ont

3110 été prélevés durant l'été 2000, c'est ce qui est mentionné dans le rapport de 2002. Alors j'aimerais savoir s'il est possible d'obtenir copie de la correspondance entre le ministère des Transports et Genivar pour répondre à ma question pour savoir quand la firme a été embauchée et quel mandat lui a été confié? Est-ce que c'était uniquement pour le dragage d'entretien ou est-ce que c'était aussi pour inclure le nouveau... la nouvelle traverse envisagée?

**LA PRÉSIDENTE :**

3115 Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame Labbé va répondre à ça.

3120 **MME LUCIE LABBÉ :**

Les échantillons auxquels vous faites référence qui ont été prélevés à l'été 2000 ont été prélevés par le ministère des Transports et les résultats ont été fournis à Genivar par la suite.

3125 **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

J'aimerais néanmoins obtenir une réponse à ma première question. Est-ce que c'est possible d'obtenir le document qui stipule le mandat de Genivar?

3130 **LA PRÉSIDENTE :**

3135 J'essaie de voir la pertinence par rapport au dossier qu'on examine, là, le mandat c'était de faire l'étude d'impact, alors, je vois pas la pertinence de déposer le mandat qui a été donné à une firme qui faisait l'étude d'impact. Je vois pas la pertinence d'obtenir cette information-là...

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

3140 Lors d'une réunion qui a suivi la réunion d'information publique, nous avons eu une rencontre avec des représentants du ministère des Transports avec le maire et le conseiller municipal de Hudson, il y avait monsieur Alibay, monsieur Tremblay et d'autres représentants du ministère des Transports et à ce moment-là, ils nous ont dit - ou en tous les cas c'est mon interprétation de ce qu'on nous a dit - qu'ils ont transmis les spécifications à Genivar, les spécifications des bateaux existants, donc des barges et des remorqueurs et c'est Genivar qui a présenté ensuite les spécifications du dragage. Étant donné qu'il n'était pas, le ministère n'était pas expert en dragage, il a laissé Genivar faire ses calculs.

**LA PRÉSIDENTE :**

3150 Monsieur Tremblay.



**M. DENIS T. TREMBLAY :**

C'est une interprétation que madame fait. On n'a pas dit ça tout à fait dans ces mots-là.

3155

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous dites c'est une interprétation qui est faite. Est-ce que vous pouvez....

3160

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Vous voulez connaître la nôtre?

**LA PRÉSIDENTE :**

3165

Pardon?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3170

Vous voulez connaître la nôtre?

**LA PRÉSIDENTE :**

Ouais...

3175

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

C'est bon.....

3180

**M. ALI ALIBAY :**

J'essaie de clarifier la situation des différentes rencontres. On est allés voir la municipalité c'est parce que on se trouvait avec une difficulté inhérente, là. C'est que les deux projets, au tout début, étaient ensemble, je parlais tantôt de projet de modernisation et de dragage étaient ensemble et on a eu plusieurs réunions consécutives pour expliquer à la municipalité que la modernisation ne pourra plus se réaliser et que l'étude d'impact va se concentrer uniquement avec le dragage seulement. Parce que, des différentes discussions qu'on a eues avec monsieur Jean Sylvain, ce dernier nous a spécifié que la modernisation requiert une nouvelle étude d'impact, parce qu'il y a de la construction de quais. D'accord?

3185

3190

Donc, les différents contacts qu'on a eus avec la municipalité, c'était juste de leur expliquer cela clairement que la modernisation ne pourra pas se réaliser dans les cinq années qui vont se suivre, cela va se réaliser beaucoup plus tard et donc nous, notre objectif ultime, là, c'était de réaliser le dragage dans sa situation actuelle avec les équipements actuels. Ça se limitait à ça.

3195

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ça va madame Corker?

3200

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Je fais référence à la dernière rencontre, à la plus récente où il nous a été indiqué que Genivar avait reçu les spécifications des barges et des bateaux actuels et c'est Genivar qui avait présenté les spécifications de dragage. C'est très pertinent, je pense, d'obtenir copie de ce document car si on leur a demandé plus, ça va au-delà des fins d'entretien?

3205

Bon, je sais que je dois pas exprimer d'opinion, mais je crois que ça clarifierait les choses une fois pour toutes.

3210

**LA PRÉSIDENTE :**

Pour répondre à votre question, si vous permettez, on va prendre une pause d'une dizaine de minutes et, à notre retour, je vais demander à monsieur Sylvain de nous expliquer selon le règlement le dragage, qu'est-ce que ça signifie, est-ce que le dragage d'entretien c'est une réalité qui existe aux termes du règlement? Peut-être que cela va aider à clarifier des choses. Ça va?

3215

**PAUSE**

3220

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons reprendre la séance. Monsieur Sylvain, si vous êtes prêt à nous faire la présentation du mot dragage, dragage d'entretien, programme de dragage...

**M. JEAN SYLVAIN :**

3230

Bon. La question était en fait pour les dragages d'entretien et dragages de capitalisation, quelle valeur ils avaient au point de vue de la réglementation. Le règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts parle d'un dragage à la section 2, il dit que la liste des projets sont soumis à la procédure dans le... sur cette liste-là, faut se rendre à l'article 2, excusez, ça va être technique, réglementaire, mais c'est une explication, je pense, qui vaut la peine d'être entendue.

3235

Donc, l'article 2(b) • Tout programme de dragage •, bon, c'est peut-être pas assez gros, j'en avais fait une en cas... Donc, dans l'article 2(b), on parle des programmes ou des

3240

projets de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage pour n'importe quelle raison à quelle que fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe A.

3245 L'annexe A dit que tous les cours d'eau au Québec sont visés, le St-Laurent, les rivières qui se jettent dans le St-Laurent et les rivières qui se jettent dans les rivières qui se jettent dans le St-Laurent. Premier ordre, deuxième ordre, troisième ordre.

3250 Donc, du point de vue du règlement, on ne parle que de dragage. Cependant, dans plusieurs comités qui étudient le dragage, qui se penchent sur les sédiments, il y a un jargon, un genre de lexique qui dit que • Un dragage d'entretien, c'est un dragage qui a déjà été fait à la même place •.

3255 Donc, à ce moment-là, les exigences pour regarder la justification sont moins grandes. Si on a déjà dragué à quelque part, il y avait une raison pour laquelle on l'a fait. Si on l'entretient, donc les raisons ont déjà été exprimées et ont déjà été justifiées. Il y a un deuxième terme qu'on emploie, c'est le dragage de - j'ai de la misère avec ce mot-là - capitalisation, c'est un terme qui est employé à la finance, la capitalisation ça veut dire complètement d'autre chose, la valeur de cinq dollars aujourd'hui, dans vingt ans qu'est-ce qu'il vaut, c'est de la capitalisation.

3260 Donc, tout ça c'est un à-côté. Le dragage de capitalisation c'est un dragage qui est fait à une place où on n'a jamais dragué. Une nouvelle marina, un nouveau port, surcreusage de la voie maritime, parce que là, on peut avoir plus de sous parce qu'il va y avoir des plus gros bateaux qui vont passer. Ici, dans le cas qui nous intéresse, c'est un dragage mixte. La directive type qui a été appliquée à ce projet-là c'est la directive qui concerne les dragages de capitalisation.

3270 Plus récemment, on a une directive pour les dragages d'entretien, les programmes de dragage d'entretien seulement où on ne questionne pas aussi profondément la justification. Mais ici, on a employé la directive du dragage de capitalisation. Donc, pour faire la différence, du point de vue réglementaire, un dragage de capitalisation ou d'entretien ça n'existe pas. Ce n'est que dans l'application de certaines procédures, mais le règlement ne fait aucune différence entre les deux. C'est un dragage, un creusage, un remplissage et un redressement ou un remblayage, d'ailleurs on a beaucoup de discussions sur la sémantique des règlements et un dragage c'est un creusage qui est fait avec un instrument qui s'appelle une drague. C'est la définition du dragage qu'on a. Ça va?

**LA PRÉSIDENTE :**

3280 Oui, oui ça va... Vous pouvez continuer. Bien, écoutez c'est parce que vous avez parlé de programme, est-ce qu'il y a une différence entre un programme de dragage et un dragage tout court? Pour le bénéfice, là, des...

**M. JEAN SYLVAIN :**

3285

Oui, il y a une différence entre un programme de dragage ou un projet de dragage. Un programme de dragage, c'est une demande d'autorisation pour draguer plus qu'une fois.

3290 Historiquement, au ministère on n'accorde pas de programme de dragage, de permis sur un programme de dragage pour plus que dix ans parce qu'on considère qu'après dix ans, l'étude d'impact est peut-être pas valable. Donc, les programmes de dragage qu'on autorise sont des programmes décennaux. Dix ans, pas plus.

3295 Dans le cas ici, il y a eu des discussions à un moment-donné sur un programme ou un projet. Étant donné que la durée de vie du chenal était aux alentours de vingt ans, les données qu'on avait, 1984-2004, puis ce qu'il pouvait y avoir avant, on leur a dit • Vous pouvez pas faire un programme de dragage, de toute façon vous allez faire, vous allez poser des conditions qu'on a dans un programme, auxquelles vous aurez pas besoin de vous astreindre parce que vous avez fait à ce moment qu'une fois. Donc, on fait une étude d'impact pour un projet de  
3300 dragage. Ici c'est ce qui est arrivé.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3305 Monsieur Sylvain, dans l'étude d'impact on parle d'un projet de dragage d'entretien, mais aussi il y avait un paragraphe où on explique que le ministère veut se prévaloir d'une possibilité de draguer de façon additionnelle sur une période de dix ans durant le décret. Alors, comment est-ce que, en fait, c'est mixte, là, aussi, donc on a aussi mixté en termes de programme et de dragage de projet, et mixté en termes d'entretien et de capitalisation?

3310 **M. JEAN SYLVAIN :**

Il y a... cette mention-là dans l'étude d'impact par contre, c'est la seule fois où c'est mentionné et l'étude d'impact ne reflète pas un programme de dragage. Ces mots-là ont été mis dans l'étude à un moment-donné et n'ont pas été enlevés quand ils auraient dû être  
3315 enlevés. Ils ne s'appliquent pas et c'est pas un programme qu'on autorise, c'est un projet de dragage.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3320 O.K. merci. Poursuivez madame...

**LA PRÉSIDENTE :**

3325 Ce qui veut dire que, si j'ai bien compris, le ministère ne pourra pas draguer, par exemple, dans trois ans ou dans quatre ans pour une partie du chenal parce que c'est pas un programme.

**M. JEAN SYLVAIN :**

3330 Si vous parlez du ministère des Transports qui pourrait pas draguer, exact.

**LA PRÉSIDENTE :**

3335 Alors, vous autorisez, car, si vous autorisez, vous autorisez un projet de dragage et c'est une fois. Si on veut faire un autre dragage, il faut refaire une demande d'autorisation au ministère de l'Environnement.

**M. JEAN SYLVAIN :**

3340 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3345 O.K. Merci.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3350 Monsieur Desjardins, j'aurais une question pour vous. Tout à l'heure le ministère nous a expliqué que, au début du projet, vous étiez un peu comme partenaires, en fait, dans les discussions pour l'élaboration du projet de dragage en fonction peut-être de votre projet à vous de faire, de mettre des nouveaux bateaux, et que éventuellement le rythme de l'urgence -en fait, du dragage par le ministère - a fait que vous étiez pas au même rythme qu'eux, donc, tranquillement le projet s'est comme divisé en deux. Dites-moi, vous, de votre côté vous êtes rendu où avec votre projet actuellement?

3355

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

3360 À l'heure actuelle, on... j'ai confié des travaux aux architectes navals pour me sortir des concepts préliminaires. Ce dont j'ai présenté à la municipalité de Hudson, au courant de l'été dernier, c'est des concepts préliminaires qui donnent des formats, mais il n'y a aucune validation de données que ce soit en termes de vitesse, en termes de tirants d'eau ou les autres spécifications.

3365 Donc, c'est comme... c'est un concept qui me permet de définir un plan financier pour la réalisation du projet, mais là, à l'heure actuelle, depuis décembre dernier, j'ai arrêté... j'ai arrêté de leur faire des demandes compte tenu qu'il faut malheureusement les payer et puis c'est ça... Donc, je suis à l'étape préliminaire autant au niveau des quais que des bateaux, c'est des concepts préliminaires.

3370 Par contre, ça m'a... c'est ça, c'est que ça m'a permis de déposer ces concepts-là à la municipalité pour vérifier si la construction de mes quais était conforme au règlement municipal et ça été le cas, ça m'a été confirmé. La construction de ces quais-là est conforme à la réglementation municipale. Pour ce qui est des bateaux, là, à ce moment-là bien c'est plutôt pour établir des budgets de construction pour éventuellement...

3375

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais est-ce que ce sont des plans préliminaires qui ont été soumis à plusieurs organismes ou comment...?

3380

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Non, ils ont été soumis, ils ont été présentés à la municipalité d'Hudson pour aider la compréhension du projet parce qu'il y avait certaines informations qui, à mon avis, étaient erronées au niveau de la perception du projet. On voyait le projet d'une beaucoup plus grosse envergure que ce que ça l'était en réalité et j'ai cru bon présenter ça pour les rassurer et puis leur faire la démonstration que c'était pas un énorme projet industriel mais plutôt un simple changement d'équipement.

3385

3390

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Il y a aucun ministère fédéral qui a les documents en mains, personne n'a...

3395

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Au niveau des... du plan d'arrangement général, il a été soumis à Transports Canada pour... au niveau de sécurité maritime, pour vérifier si le concept répondait aux exigences et par la suite, là, il reste à définir les paramètres finaux, les plans de construction et devis de construction et la grosse portion de la conception en fait.

3400

**LA PRÉSIDENTE I**

J'aimerais comprendre qu'est-ce qui a été transmis à Transports Canada exactement? Est-ce que ce sont des plans du bateau, est-ce que...?

3405

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Ouais, c'est un concept préliminaire. On appelle ça... c'est un plan d'arrangement général. Donc on voit les dimensions, on voit ce que la structure a l'air, c'est principalement lié aux équipements de sécurité qui doivent se retrouver à bord. Parce que l'un des... juste pour faire une parenthèse, c'est qu'un des critères c'est de demeurer dans les petites... dans la petite catégorie de navire pour pouvoir opérer avec deux membres d'équipage seulement à bord. Donc, et le navire, c'était un des paramètres très importants pour moi question de rentabilité, je voulais pas me retrouver à être obligé d'avoir trois membres d'équipage à bord du navire. Donc, faut restreindre la taille, la capacité du navire en termes de nombre de passager admis à bord, donc, il fallait valider ces informations-là avant de pouvoir sortir des prix budget de ce que cette construction pourrait coûter.

3410

3415

**LA PRÉSIDENTE:**

3420

Et ces plans-là ont été transmis à quel moment à Transports Canada.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

3425 Je pourrais vous sortir les dates-là, ça fait un bon petit moment.

**LA PRÉSIDENTE :**

3430 J'apprécierais que vous nous fournissiez l'information.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Pour demain, cela sera fait Madame la Présidente.

3435 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Je pense qu'il y a une représentante de la municipalité dans la salle, là, madame Lavoie? Oui?

3440 **M. LOUIS DÉRIGER :**

3445 Monsieur Desjardins vient de nous expliquer que pour ce qui est des quais, il avait une demande faite à la ville. Où c'en est ça pour ce qui est du, pour les quais qui ont été soumis, est-ce qu'il y a eu une demande officielle, est-ce que c'est... le projet a été accepté, il y a eu des permis d'accordés, où c'en est exactement?

**MME NATHALIE LAVOIE :** (Représentante, Ville d'Hudson)

3450 Pour ce qui est des plans qui ont été soumis par monsieur Desjardins, effectivement on a reçu des plans avec une demande. À savoir si c'était conforme, là, avec notre réglementation municipale. Une lettre a été soumise, là, en réponse à la demande de monsieur Desjardins. Compte tenu que ça fait tout près d'un an, là, je me rappelle pas de la décision qui a été donnée. On pourrait vous transmettre la lettre par exemple dès demain.

3455 **M. LOUIS DÉRIGER :**

C'est bien, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3460 J'inviterais monsieur Dennis Hynes s'il vous plaît.

**M. DENNIS HYNES :**

3465 Merci. Je ne sais pas si je me suis pleinement expliqué la première fois que je suis

3470 intervenu. Ce que j'aimerais dire c'est que notre système hydraulique n'utilise pas de camions, ni de barges. Donc ça n'entraîne aucune circulation sur les routes locales, aucune saleté, poussière, aucun danger pour la sécurité de la navigation. On utilise un tuyau de huit pouces qui est submergé et on a la possibilité de pomper sur une distance de un mille vers la terre ou en milieu lacustre dans un bassin. On peut avoir différents bassins, modifier l'emplacement, nous pouvons également faire du pompage pendant les mois d'hiver, on l'a fait dans le nord de l'Ontario pendant tout l'hiver. Donc, la question que je pose aux promoteurs, est-ce qu'ils ont envisagé de remettre les sédiments dans le lac des Deux-Montagnes et à ce moment-là, il n'y aucune saleté nulle part. Voilà la question que j'aimerais poser.

3475

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

3480

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame la Présidente, est-ce qu'on pourrait faire répéter la question pour être plus clair parce qu'on comprend pas tout à fait la question-là?

3485

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous pourriez répéter la question parce que le ministère des Transports, là, veulent vraiment bien saisir, là, le sens de votre question.

3490

**M. DENNIS HYNES :**

3495 Nous faisons du site casting, c'est-à-dire que l'on remet les sédiments dans l'eau où on a dragué. Alors ma question, est-ce que les organisateurs du projet ont envisagé construire un bassin de rétention où ils reverseront les sédiments donc. Il y aurait donc un bassin à l'intérieur de lac des Deux-Montagnes et les matières en suspension seraient redéversées dans le lac des Deux-Montagnes et se déposeraient lentement dans le lit du fleuve ou du lac.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3500

Madame Labbé va répondre à cette question.

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Labbé?

3505

**MME LUCIE LABBÉ :**

3510

Oui, on a considéré l'aspect de bassin de sédimentation et présentement il n'y pas



d'espace autour d'Hudson ou d'Oka pour mettre ces bassins de sédimentation-là qui demanderaient une largeur... Si on fait admettons un bassin d'un mètre de profondeur, ça demanderait une superficie de 220 mètres par 220 mètres à peu près pour un mètre d'épaisseur pour contenir les sédiments qu'on doit extraire.

3515

Donc, c'est tout aussi la gestion de l'eau qu'on doit traiter qui s'écoule de ce bassin de sédimentation-là et par la suite, laisser sécher les sédiments pour être capable de les transporter par la suite ce qui demande aussi une deuxième manutention et un transport à l'extérieur pour déposition dans un site alternatif.

3520

Il y a toute la question aussi de sécurité publique durant la gestion de ce... durant l'implantation de ce bassin de sédimentation, étant donné qu'on fait le dragage durant une période automnale où les conditions climatiques sont pas favorables au séchage naturel des sédiments. Ceci implique quand même des risques au niveau de la sécurité publique pour le maintien d'un bassin de sédimentation d'un mètre de profondeur rempli.

3525

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Dites-moi madame Labbé, quand on fait le rejet par un système hydraulique au site de dépôt, qu'est-ce qui se passe, est-ce que, au niveau des particules en suspension, qu'est-ce qui arrive, est-ce qu'il y plus de particules?

3530

**MME LUCIE LABBÉ :**

Il n'y aucune cohésion entre les particules quand ça provient d'un système hydraulique. Et c'est une boue liquide, donc, il y a dispersion avec le courant de façon beaucoup plus facilement que si les matières sont consolidées comme qu'est-ce qu'on obtient avec la drague mécanique.

3535

3540 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Pour la FAPARCS, j'aurais une question pour monsieur Letendre, c'est ça?

**M. MICHEL LETENDRE :**

3545

Oui, monsieur le Commissaire.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Quelle est votre opinion par rapport au fait de ramener les sédiments, de les déposer dans un site en milieu aquatique. Est-ce que vous avez une position vis-à-vis ce, ce... ou le fait plutôt de les sortir complètement, de les extraire complètement?

3550

**M. MICHEL LETENDRE :**

3555

3560 Dans le cadre des projets de façon générale on a établi une directive récente, une ligne directrice concernant la protection des habitats fauniques cet automne, là. J'ai pas le document, c'est sur le site internet de la Société de la faune et des parcs du Québec, on pourra vous fournir la référence exacte, puis, probablement monsieur Renaud pourrait, jeudi prochain, vous amener des copies papier de ça. Mais on a comme principe d'éviter des pertes, on a le principe d'aucune perte nette d'habitat.

3565 À ce moment-là, lorsqu'on étudie des projets de dragage, on privilégie la remise sur le continent, sur le milieu terrestre, des sédiments. On essaie d'avoir des scénarios et à tout le moins qui préconisent une variante de confinement en milieu terrestre ou bien de valorisation des sédiments.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3570 Quand on parle de perte d'habitat, on parle de l'habitat du poisson donc on parle de la faune benthique?

**M. MICHEL LETENDRE :** (Porte-parole, Société de la faune et des Parcs du Québec)

3575 On parle de l'habitat du poisson. Dans le cas ici, dans cette étude-là on fait mention de la faune benthique. Ce qu'on a pu remarquer au niveau du site de dépôt c'est que, entre autres au niveau du résumé, on dit que le site de dépôt se fera dans une zone d'entre 3.5 mètres de profondeur jusqu'à, si on regarde le résumé à la page 9, le document résumé à la page 9, le site de dépôt varie entre 3.5 mètres et 29.5 mètres de profondeur avec une profondeur  
3580 moyenne d'environ 10 mètres.

Il y aurait une inquiétude à ce niveau-là, au niveau de l'Esturgeon jaune, on s'aperçoit que dans le lac des Deux-Montagnes il y a des populations d'Esturgeon jaune, une espèce sensible, puis, dans les profondeurs variant, je pourrai vous déposer une étude qui dit l'étude  
3585 concernant la dynamique de la reconstitution des populations de l'Esturgeon jaune du lac des Deux-Montagnes, de 1964 à 1979, une étude, rapport technique no. 06-33 du Dr. Jean-René Mongeau, qui fait mention de trois sites principaux de concentration d'Esturgeon jaune, le secteur de la traverse est situé en aval d'une aire de concentration d'Esturgeon jaune et puis on dit dans cette étude que les habitats préférentiels, notamment, lorsqu'ils ont capturé des  
3590 Esturgeon jaunes varient, dans ces profondeurs là de 10 mètres, 12 mètres, de 12 à 18 mètres de profondeur. Au-delà de 21 mètres de profondeur, là, il y a moins d'abondance de concentration d'Esturgeon jaune.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3595 Donc, au-delà des périodes de fraie, y aurait cette possibilité-là qu'ils se retrouvent dans cet habitat.

**M. MICHEL LETENDRE :**

3600

3605 De toute façon, notre... notre solution à privilégier lorsqu'on regarde des projets de dragage, c'est de voir si effectivement il y a pas dans le cas de dépôts, de faire ça en milieu terrestre le plus possible et voir, par exemple, des alternatives de valorisation de ça, sinon, bien, avec le principe d'aucune perte nette d'habitat, c'est calqué sur le principe du ministère des Pêches et Océans du Canada. Je sais pas qui a copié un en premier par rapport à l'autre, mais c'est sur le même principe de dire à ce moment-là s'il y a des modifications des opérations...faudrait trouver des mesures de compensation.

3610 **M. LOUIS DÉRIGER :**

On a vu tantôt par contre que de sortir tout le matériel ce que cela pouvait représenter comme transport de matériaux, tout le camionnage. Est-ce que par exemple, le fait que ce soit une perte temporaire, parce qu'on parle dans l'étude d'impact que c'est temporaire, est-ce que ça peut changer la position de la FAPARCS sur les mesures à prendre?

3615

**M. MICHEL LETENDRE :**

3620 Ce que j'ai dans nos dossiers ici, il y a un commentaire qui date de juillet 2002 à l'effet que les études étaient comme partielles et que c'était difficile à ce moment-là de juger des impacts. Tout ça, je ne sais pas si depuis ce temps-là il y a pas eu d'autres, je vais regarder dans les questions déposées, là, j'ai pas vu de précisions à l'effet de... il y a pas eu d'étude d'inventaire de terrain à savoir si effectivement l'Esturgeon fréquentait le site de dépôt.

3625 **M. LOUIS DÉRIGER :**

On va poser la question. Madame Labbé? Monsieur Tremblay, oui...

**MME LUCIE LABBÉ :**

3630 Non, il n'y a pas eu d'inventaire à savoir si l'Esturgeon jaune utilisait le site de dépôt. On sait que c'est un site d'une profondeur variant de 3.5 mètres à 10 mètres et que généralement les poissons se déplacent dans ce secteur-là. On n'a pas fait de capture pour savoir s'il était vraiment utilisé et, bien, c'est ça...

3635

Nous, lorsqu'on va mettre les sédiments en dépôt on va augmenter la topographie de 30cm à peu près. Donc, l'habitamétrie va changer de 30cm. Donc, à notre avis c'est pas vraiment une modification appréciable de l'habitat du poisson. Et la régénération de la faune benthique va se réamorcer au cours du printemps suivant après la déposition. Donc, étant donné que c'est des colonies benthiques communes, la recolonisation va quand même se faire rapidement. Donc, on n'estime pas que c'est une perte appréciable.

3640

**M. MICHEL LETENDRE :**

3645

Madame la Présidente, concernant, il y a peut-être éventuellement une recolonisation

3650 par la faune benthique, est-ce qu'on a développé, pas développé comme inquiétude, mais les inquiétudes qu'on avait aussi étaient le fait de niveler le fond des cours d'eau, je sais pas si c'est un projet comparable, je peux vraiment pas en parler, mais on me mentionnait justement à notre direction qu'il y avait un projet à Sorel de dragage qui justement on avait exigé le dépôt en milieu terrestre.

3655 Il y avait eu une cellule de confinement faite des dépôts de dragage sur les quais de Sorel pour assèchement des matériaux justement et après ça leur disposition en milieu terrestre c'était un des premiers projets suite à, effectivement à la volonté de la Société de la faune et des parcs d'éviter le remplissage des fonds des cours d'eau pour banaliser les fonds de sorte qu'on ait à peu près tous des fonds égaux parce que, sachant que le poisson profite des cachettes, profite des dénivelés dans le lit des cours d'eau pour soit s'abriter du courant à diverses périodes de l'année.

3660 Au lac St-Pierre c'était entre autres pour protéger l'Esturgeon et le Doré jaune pour pas banaliser les habitats de ces espèces-là, on a un petit peu la même problématique au niveau du lac des Deux-Montagnes avec la présence du Doré jaune et de l'Esturgeon. Donc, je le sais pas si les démonstrations ou les avantages coûts d'une solution par rapport à l'autre discréditent carrément la version dragage avec confinement en milieu terrestre et revalorisation des sédiments en milieu terrestre, là. Pour permettre d'en juger, il y aurait ça aussi...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3670 L'Esturgeon jaune finalement, il a été dit tantôt que c'est une espèce qui était, disons un état particulier, c'est quoi son statut légal? Est-ce que c'est une espèce désignée menacée? C'est quoi la terminologie qu'on utilise?

**M. MICHEL LETENDRE :**

3675 À mon avis, je n'ai pas la référence ici, mais c'est une espèce susceptible d'être à tout le moins susceptible, sinon désignée une espèce vulnérable...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3680 Est-ce que vous pouvez nous le confirmer peut-être demain...

**M. MICHEL LETENDRE :**

3685 Oui, on pourra confirmer éventuellement. Je pourrais déposer aussi comme document l'information justement du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec sur les espèces rares et menacées et qui mentionne la présence de tortues géographiques dans le secteur notamment de Hudson et d'Oka, là. C'est une espèce susceptible d'être désignée menacée et vulnérable... Mais je vous ferai la confirmation au niveau de l'Esturgeon jaune.

3690

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Merci.

3695 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay, est-ce que vous aviez un complément d'information à apporter à ce moment-ci?

3700 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Non madame.

3705 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau.

**M. DENNIS HYNES :**

3710 Merci. Le side casting est tout à fait légal aux yeux du ministère des Pêches et Océans et toute la voie maritime du St-Laurent a été traitée de cette façon.

**LA PRÉSIDENTE :**

3715 J'inviterais maintenant monsieur Jefferies. Bonsoir.

**M. MAURICE JEFFERIES :**

3720 J'ai la proposition de NAFTEC ici pour des suggestions de nouveaux bateaux pour la traverse. Alors ma question est-ce que ces bateaux seront compatibles avec le nouveau chenal? J'aimerais avoir une réponse oui ou non d'ici demain.

**LA PRÉSIDENTE :**

3725 Merci. Alors nous allons transmettre l'information. Est-ce que ce sont les bateaux... Monsieur Jefferies? Est-ce que ce sont les dimensions des bateaux que monsieur Desjardins a l'intention d'utiliser?

**M. MAURICE JEFFERIES :**

3730 C'est sur l'Internet. Il est indiqué bateaux pour la traverse d'Oka.

**LA PRÉSIDENTE :**

3735

Écoutez avant de remettre l'information au ministère des Transports, je vais faire valider l'information par monsieur Desjardins, là, pour s'assurer qu'on parle des vrais, d'une vraie réalité là. Ça va? Merci.

3740 Alors merci beaucoup monsieur Jefferies. Demain vous aurez l'information.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame la Présidente?

3745

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

3750

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Je puis intervenir? Puis-je intervenir?

**LA PRÉSIDENTE :**

3755

Oui.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3760

Madame la Présidente, nous autres les bateaux puis tout ça, on ne pourra pas se prononcer, ce n'est pas notre mandat, là. Si vous voulez transmettre l'information pour ce genre de bateaux-là, on n'a pas la compétence pour pouvoir vous donner une réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

3765

Écoutez, la compréhension que j'ai de la question de monsieur Jefferies, c'est est-ce que le dragage que vous vous proposez de faire serait valable pour un bateau des dimensions, là, qui correspondent à ce que monsieur Desjardins veut utiliser.

3770

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

O.K. Nous autres on sera pas en mesure de vous répondre à moins de faire une étude spéciale ce qui n'est pas dans le cadre de notre intervention. Mais monsieur Desjardins, s'il a la compétence, il pourra répondre, mais nous autres, pour le moment, je pense pas qu'on puisse répondre à ça.

3775

**LA PRÉSIDENTE :**

3780

D'accord.

**M. MAURICE JEFFERIES :**

3785 Parlez de ces formules qui s'appliquent à la largeur des bateaux actuels? Alors la question est oui ou non. Je ne veux pas d'une autre étude, je veux une réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

3790 Écoutez monsieur Jefferies on verra si on peut obtenir une réponse à votre question et on vous reviendra. J'inviterais madame June Penney.

**MME JUNE PENNEY :**

3795 O.K. Il commence à se faire tard, je vais essayer d'être brève. Il y a un point que j'aimerais clarifier. Avant que l'on s'interrompe pour la pause, madame Corker posait une question concernant Genivar à savoir si elle pourrait obtenir copie du mandat reçu par le groupe Genivar et je ne suis pas certaine de la réponse qui a été donnée. Alors, avant de poser ma question, j'aimerais savoir quelle réponse a été donnée à cette question?

3800

**LA PRÉSIDENTE :**

En fait, ma compréhension de la réponse qui a été donnée, bien en fait, moi ce que j'ai dit, c'est que je ne voyais pas la pertinence de répondre, de donner le mandat qui a été confié à Genivar. Il y a des dates qui ont été demandées quant au début des contrats et monsieur Tremblay doit déposer un document à cet effet-là. Alors, ça pourra sans doute répondre à votre question.

3805

**MME JUNE PENNEY :**

3810

O.K. Merci. Je dois poser une autre question. Si j'ai des informations sur la photo que monsieur Jefferies vous remise, est-ce que c'est considéré comme une preuve ou une confirmation de ce que monsieur Desjardins a dit plus tôt car j'ai pris l'initiative d'appeler la compagnie NAFTEC. J'ai parlé avec le directeur du projet. Ce que le directeur du projet m'a dit confirme tout à fait ce que monsieur Desjardins a communiqué ce soir et j'avais d'ailleurs communiqué avec lui ce matin et j'ai parlé avec la Société hier.

3815

Les informations que j'ai obtenues, ils me les ont données avant de pouvoir contacter monsieur Desjardins, elles portent sur le projet qui a été terminé en décembre même si la photo et sur l'Internet on parle encore de la traverse d'Oka, on m'a expliqué qu'il s'agissait simplement de ce qu'ils avaient fait. C'est une compagnie d'architectes, c'est un des projets qu'ils ont publié sur leur site web. J'étais choquée et alarmée lorsque j'ai vu que ça s'appelait la traverse d'Oka parce que pour moi, ça voulait dire que c'est quelque chose qui allait être construit, mais le directeur de projet m'a confirmé que le projet est mort à l'heure actuelle et qu'il ne se passe rien dans ce dossier. Donc, je voulais apporter ce complément d'information.

3825

Ma question, lorsque l'on parle du dragage de 1984 et qu'on le compare avec le dragage envisagé aujourd'hui, est-ce que le ministère des Transports peut nous donner une indication des coûts de dragage en 1984. Si l'on faisait aujourd'hui un dragage selon les spécifications de 1984, quel serait le coût et quelle est la différence entre ce coût et le projet de 750 000 \$ qui nous est proposé? Est-ce qu'on peut nous indiquer la différence et si la différence pourrait recommencer une économie pour le gouvernement s'il faisait un dragage selon les spécifications de 1984, est-ce que la différence est importante entre les deux?

3830

3835 **LA PRÉSENTE :**

Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3840

Nous avons les coûts en dollars 84, les volumes excavés, nous avons les coûts aujourd'hui avec les dollars d'aujourd'hui et des coûts excavés. Je peux vous les donner mais je vais mettre un petit bémol là, les coûts en 1984 quand on a excavé 8 000 mètres cubes de sédiments pour un coût moyen en mètre cube de 9,60 \$ en dollars 84. Je ne sais pas comment ça peut être aujourd'hui en dollars 2003, mais c'est le coût qu'on avait en 1984.

3845

Actuellement, pour le même travail, les mêmes mètres cubes, on parle de 25 \$ le mètre cube. Pour 26 000 mètres cubes à excaver. 25 \$ le mètre cube d'excavation, je sais qu'au ministère des Transports pour les travaux de terrassement de gravelage de nos chantiers, en 1984, ça coûtait dans les 10 \$, puis maintenant ça coûte dans les 25 \$, 30 \$. Il est certain qu'il faut tenir compte du transport où on va déplacer le mètre cube. Donc, le coût 9,60 \$ c'est pour comme aujourd'hui à peu près là de 25 \$, il n'y a pas de différence.

3850

Ce que je voulais apporter comme nuance c'est que le ministère des Transports, son mandat c'est de faire au meilleur coût possible en assurant la sécurité. S'il est certain que si on avait eu besoin d'un 40 mètres puis que ça satisfaisait la qualité ou la sécurité qu'on voulait avoir, on n'aurait pas dilapidé des fonds publics, on aurait dit bien on va faire 40 mètres. Mais, nos équipes, nos ingénieurs nous indiquent que ça nous prend 60m. Alors, on va aller à 60 mètres, c'est notre projet.

3855

3860

**MME JUNE PENNEY :**

O.K. Bien, ça répond pas exactement à ma question par exemple. Je voulais savoir la différence, pas les opinions de qu'est-ce qu'il y a de sécuritaire ou pas, mais si on prenait les spécifications en 1984, on prend ces spécifications-là puis les volumes qui ont été enlevés, les spécifications proposées pour aujourd'hui, puis j'aimerais savoir la différence. Puis ils peuvent me donner ça demain. Je vais attendre pour la réponse. Mais vous comprenez qu'est-ce que je veux dire?

3865

3870 **LA PRÉSIDENTE :**



Oui oui.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3875

Oui.

**MME JUNE PENNEY ;**

3880

O.K. Puis si c'est pas une, moi, j'aimerais bien comme citoyenne du Québec de sauver cet argent-là, peut-être si c'est pas vraiment nécessaire pour aujourd'hui parce qu'on a déjà parlé que le projet de monsieur Desjardins, ça peut aller de quatre à cinq ans d'ici et il y aurait plus de....more silt would have filled in the...dragage qui va se faire maintenant, puis qu'est-ce qui est important que le service continue pour nous à Hudson, puis si on attend quatre à cinq ans pour mettre les nouveaux bateaux dans l'eau, ça va, d'après moi, si c'est bon juste pour 10 ans qu'il nous avait dit, on va être obligés de le refaire dans... cinq ans après que les nouveaux bateaux soient mis dans l'eau... fait que c'est... vous comprenez?

3885

**LA PRÉSIDENTE :**

3890

Oui.

**MME JUNE PENNEY :**

3895

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Tremblay vous allez être en mesure de transmettre l'information?

3900

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

On a l'information pour...c'est simple à faire, on parle de 8 000 mètres cubes en 1984 multiplié par le coût actuel qui est de 25 \$...

3905

**MME JUNE PENNEY :**

Mais j'aimerais savoir un montant exact demain. C'est pas les calculs là mais...

3910

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Mais ça fait 200 000 \$.

**MME JUNE PENNEY :**

3915

200 000 \$ différence.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3920 Si on faisait même chose qu'en 1984. Le coût que ça coûterait aujourd'hui. C'est pas la différence, c'est 200 000 \$ de coût par rapport à 800 000 \$ qu'on présente.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3925 Monsieur Tremblay, je comprends pas. Dans une réponse que vous avez donnée vous dites que pour un volume de 17 185 mètres cubes ce qui correspondrait à 9 000 mètres cubes de moins qu'actuellement, donc à peu près comme les travaux de 84, le coût serait de 525 000 \$?

3930 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Je comprends pas votre nuance, là.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3935 C'est que le coût que vous avez donné dans un document....

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3940 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3945 ...pour des travaux qui seraient de 9 000 mètres cubes de moins qu'actuellement donc qui correspondraient à un chenal de 40 mètres de large, vous avez indiqué dans un document que ça coûterait 525 000 \$ pourquoi 200 000 \$, là?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3950 Alors, je vais vous répondre demain-là... Je comprends pas votre nuance quand même...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3955 O.K. Le document c'est le PR-8.3 qui est la cote du BAPE, à la page 4.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3960 C'est une question de volume, là. Il semblerait, mais je vais vérifier.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Vérifiez...

3965 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez une autre question madame Penney?

**MME JUNE PENNEY :**

3970

I would like to know...J'aimerais savoir, peut-être que c'est une question qui s'adresse à monsieur Desjardins. Encore une fois il m'a été précisé hier lorsque j'ai parlé au directeur des projets des bateaux, dans notre communauté il y a une grande crainte vis-à-vis de la circulation. On en a déjà parlé. Et la plus grande crainte, c'est la crainte de voir des gros camions circuler dans notre communauté.

3975

Alors, j'aimerais poser la question à monsieur Desjardins concernant, à propos de ses intentions et de la faisabilité de transporter des camions sur son nouveau traversier?

3980 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

La volonté, ma volonté personnelle et la direction de la compagnie n'a aucunement l'intention de changer la nature du type des véhicules transportés. Actuellement, on transporte une infime, une petite partie de camions, de petits camions, on souhaiterait pouvoir conserver cette nature d'affaire-là. Par contre, tenant en ligne de compte les préoccupations des citoyens et de la municipalité, définitivement qu'on va se ranger derrière la réglementation qui sera adoptée à ce moment-là.

3985

Donc, pour être plus clair, c'est que si jamais la municipalité vote un règlement pour interdire les camions, ça va tout simplement clarifier la question en ce qui a trait aux véhicules qui vont traverser sur le traversier, c'est qu'il n'y en aura pas.

3990

Personnellement, j'ai pas l'intention de développer le marché du camionnage pour des raisons de rentabilité et puis aussi des questions d'opération. C'est beaucoup plus complexe de s'adresser à ce marché là que de s'adresser au marché des automobiles et d'autant plus que le marché des automobiles nous procure le volume suffisant pour combler l'offre, la quantité d'offres dont on a à offrir finalement.

3995

**LA PRÉSIDENTE :**

4000

Ça répond à votre question?

4005 **MME JUNE PENNEY :**

Oui très bien. Puis c'est exactement ça que je voulais entendre. O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

4010

J'inviterais madame Naomi Henshaw.

**MME NAOMI HENSHAW :**

4015

Je voulais juste compléter ma question qui portait sur la justification du traversier et je fais référence aux justifications mentionnées dans le rapport de Genivar. Alors, entre autres, on parle des retombées économiques importantes pour les municipalités riveraines. J'aimerais savoir ce que l'on entend par là?

4020

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Mme Labbé va répondre à cette question.

**MME LUCIE LABBÉ :**

4025

Les retombées économiques auxquelles on fait référence sont de façon générale. On sait que Hudson et Oka, en période touristique, sont quand même très visitées et on sait que, au niveau du tourisme, il y a quand même des retombées économiques qui sont générées. Donc, c'était plus un statement, excusez, une appréciation générale des retombées économiques.

4030

**LA PRÉSIDENTE :**

4035

Donc, si je comprends bien monsieur Tremblay, il n'y a aucune étude qui a été faite pour mesurer les impacts ou les retombées économiques que ce soit à Oka ou à Hudson?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

4040

Le but c'était de maintenir l'état actuel du traversier. Donc, on n'avait pas le besoin d'étudier l'opportunité, d'évaluer les retombées actuellement économiques pour cette traverse-là. Pour pouvoir évaluer, il faudrait arrêter la traverse puis on verrait la différence on pourra vraiment évaluer....

**LA PRÉSIDENTE :**

4045

Madame Henshaw, est-ce que ça répond à votre question? Did that answer your question?

4050

**MME NAOMI HENSHAW :**

4055 Je ne comprends pas pourquoi ils en ont parlé alors. S'ils nous disent que c'est un énoncé, une constatation générale, alors pourquoi l'indiquer dans le rapport. Est-ce que c'est pour nous influencer? Pourquoi le mentionner si vous n'avez pas fait d'étude, si ce n'est qu'une estimation gratuite?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

4060 Nous, on a fait une appréciation qualitative non quantitative. On l'apprécie, on sait que l'effet que des gens passent à cet endroit-là, vont utiliser les services riverains comme la restauration, comme les sites touristiques locaux, comme..., mais l'évaluation au niveau économique des retombées, il faudrait avoir une étude vraiment bien, bien...qu'on a pas faite, là... La municipalité sera plus en mesure de nous informer. Les deux municipalités de part et  
4065 d'autre seraient plus en mesure de nous informer de l'impact si on fermait la traverse d'Oka au niveau de l'économie locale, au niveau quantitatif...

**LA PRÉSIDENTE :**

4070 Est-ce que, monsieur Tremblay, bon vous dites que vous avez fait une appréciation qualitative, maintenant vous mentionnez les retombées économiques, mais est-ce que la présence des traversiers a aussi des impacts négatifs puis c'est quoi le... je veux dire l'importance de ces impacts-là en regard des impacts positifs que ça peut apporter. Est-ce que ce sont des informations que vous avez?

4075

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Au niveau économique?

4080 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

4085

On n'a pas ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

4090

Merci.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

4095 Je vais revenir sur les questions d'ordre économique. Même au niveau qualitatif, est-ce que c'est similaire pour Hudson et pour Oka? Est-ce que les retombées, même d'une façon

qualitative, semblent plus positives pour Oka ou pour Hudson? Quelle est la différence?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

4100 L'appréciation pense que c'est plus, il y a plus d'impact économique favorisant Oka à cause de son parc qui reçoit une population qui vient de l'Ontario et d'autres attraits que Oka offre et les Laurentides offrent pour ces personnes, ces touristes-là.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

4105  
Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

4110 Madame Henshaw est-ce que ça répond à votre question?

**MME NAOMI HENSHAW :**

4115 Oh, ça ne répond pas à ma question parce qu'on parle des retombées pour les municipalités riveraines, nous en sommes une et il n'y a rien pour nous. Bon le parc d'Oka, il est à dix mille d'Oka, mais la municipalité, ici, nous sommes une municipalité riveraine, bon, nous n'avons pas un seul restaurant ou autre entreprise qui bénéficierait de la présence du traversier et d'ailleurs si le traversier augmente et dérange encore plus qu'il dérange aujourd'hui, on risque même de voir une perte de valeur de nos propriétés à cause des nuisances qui vont être créées.

4120

**LA PRÉSIDENTE :**

4125 Vous le dites, là. Alors donc si vous faites un mémoire, vous nous le direz...

**MME NAOMI HENSHAW :**

4130 C'est une opinion, mais lorsque l'opinion est exprimée dans le rapport comme un point positif sans mentionner les effets négatifs, ce n'est plus une véritable étude, c'est pourquoi j'ai posé la question. Autre question, dans le même paragraphe, une des raisons pour justifier ce traversier c'est que le traversier va réduire le nombre de véhicules sur les routes. Alors pourquoi est-ce qu'un petit village se préoccuperait de permettre de réduire le nombre d'automobilistes sur l'autoroute 13 pour justifier le projet? Qu'est-ce que ça nous donne?

4135 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, je vais tenter de demander au ministère des Transports une réponse.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

4140

Monsieur Alibay, il va répondre à cette question.

**M. ALI ALIBAY :**

4145            Là, ce qui arrive, là c'est qu'on a inclus des informations dans le document. Ce sont des constatations de fait et dans l'étude d'impact qu'on a réalisée c'était une information additionnelle qui ne change en rien en fait l'étude d'impact parce que l'étude d'impact concerne le dragage uniquement.

4150            Et donc, ces informations additionnelles ne devraient pas bloquer le projet parce que l'objectif ultime c'est d'enlever les sédiments qui sont nuisibles pour le va et vient de la traverse, si j'essaie de m'expliquer de cette manière-là. Donc, si on avait fait cette omission-là dans notre étude d'impact, je ne pense pas qu'on aurait été pénalisé là-dessus non plus.

4155            **MME NAOMI HENSHAW :**

So, it does'nt..

**LA PRÉSIDENTE :**

4160            Alors, je pense que si jamais on peut avoir d'autres réponses, madame Henshaw on ira les..., on essaiera de les obtenir. Merci.

**MME NAOMI HENSHAW :**

4165            O.K. Thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

4170            Monsieur Graham Campbell... Bonsoir monsieur Campbell.

**M. GRAHAM CAMPBELL :**

4175            Ma propriété donne sur le traversier, donc nous subirons un impact majeur des travaux de dragage et aussi de l'augmentation de l'achalandage des services de traverse. Nous sommes tout à fait heureux avec la situation actuelle et, bon, le dragage d'entretien requis pour maintenir ce niveau de service, bien nous ne sommes pas pleinement convaincus, après avoir entendu de nombreuses informations fournies ce soir, que le dragage envisagé ne dépasse pas ce qui est vraiment nécessaire.

4180            Et notre crainte qui est sans doute partagée par bien des personnes ici c'est qu'il y ait un agenda caché, alors ce que j'aimerais avoir, c'est une déclaration catégorique de la part du ministère des Transports à l'effet qu'il n'y a pas de programme en cours pour accroître l'accès et l'achalandage de la traverse d'Oka.

4185

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

4190

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Ce ne sera pas long Madame la Présidente.... Madame nous avons une lettre adressée à la municipalité de Hudson en date du 14 mars 2003 qui indique la position du ministère des Transports concernant la mise à niveau des infrastructures et des quais. Cette lettre-là indique que le ministère des Transports n'a pas l'intention, il n'y a pas d'agenda caché, c'est clair. On veut faire seulement qu'un dragage d'entretien. Je peux déposer à la Commission, si elle veut bien, cette lettre-là.

4195

4200

**LA PRÉSIDENTE :**

Parfaitement monsieur Tremblay. Ça répond à votre question?

**M. GRAHAM CAMPBELL :**

4205

Thank you madam Chairman.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ceci met fin à notre séance pour ce soir. J'aimerais juste vous rappeler avant que vous nous quittiez que les gens qui auraient l'intention de présenter des mémoires, vous pouvez, si vous le savez, vous pouvez informer notre coordonnatrice madame Gélinas de votre intention de déposer un mémoire et, bon, elle pourra les accepter ce soir, demain soir et jeudi soir et, par la suite, par exemple si vous n'êtes pas décidé à ce moment-ci, vous pourrez la contacter à nos bureaux à Québec à compter de mardi le 22 avril et elle sera en mesure à ce moment-là de recevoir vos intentions de mémoires qui devraient nous être transmis les mémoires, au plus tard le 8 mai prochain.

4210

4215

Alors, je vous remercie, une bonne fin de soirée et à demain, 19h00.

4220

**FIN DE LA SÉANCE**

\_\_\_\_\_  
Et j'ai signé,

4225

\_\_\_\_\_  
**DANIÈLE F. TASSÉ, s.o.**  
\_\_\_\_\_