

Séance de la soirée du 16 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 2

---

Séance tenue le 16 avril 2003, à 19 h 00  
Salle communautaire  
397, rue Principale  
Hudson (Québec)

**TABLE DES MATIÈRES**

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER	20
MME MARY JEFFERIES	25
MME SUZANNE LECLERC	37
MME JUNE PENNEY	46
MME NELLY DANDINE	51
M. NORMAND FULLUM	59
MME SANDRA MIRON	61
MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER	62
MME NELLY DANDINE	65
MME JUNE PENNEY	67

---

**MOT DE LA PRÉSIDENTE**

**LA PRÉSIDENTE :**

5            Nous vous demanderions de bien vouloir prendre place, nous allons débiter la séance de ce soir.

10           Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenus à cette deuxième séance de l'audience publique sur le projet de dragage d'entretien du Chenal entre Oka et Hudson dans le lac des Deux-Montagnes.

              Je vais vous épargner les explications que je vous ai données hier soir sur la procédure d'évaluation environnementale, je pense que cela a été bien compris par tout le monde.

15           Alors je tiens à vous rappeler cependant, qu'il s'agit de la première partie de l'audience, donc, celle qui est consacrée à l'obtention de l'information. La deuxième partie de l'audience, elle, sera consacrée à entendre vos opinions. En ce sens, je vous rappelle que si vous souhaitez déposer un mémoire, vous pouvez en informer dès maintenant la coordonnatrice de la Commission, madame Monique Gélinas. Madame Gélinas acceptera vos intentions de  
20           présenter un mémoire lors de chacune des séances et, à compter de mardi le 22 avril, au bureau du BAPE à Québec. Je vous rappelle aussi que les mémoires que vous déposerez devront être reçus au BAPE au plus tard le 8 mai prochain.

25           Alors ce soir, pour prendre la parole, vous pourrez vous inscrire au registre qui est situé à l'arrière de la salle. Je rappelle qu'il vous est permis de poser deux questions non pas pour limiter votre droit de parole mais plutôt pour permettre au plus grand nombre possible de pouvoir s'exprimer.

30           Alors j'accepte pour l'instant huit inscriptions au registre. Je vous rappelle que vous évitez les échanges directs, les questions doivent être adressées à la présidence et il en est de même des réponses.

35           Alors, je vais vous présenter le promoteur, monsieur Denis Tremblay, bonsoir monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

              Bonsoir madame.

40           **LA PRÉSIDENTE :**

              Est-ce que vous avez des documents à nous déposer ce soir?

45

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

50 Oui madame. Nous avons la version électronique des réponses aux questions de la Commission déposées le 15 avril sur un CD-Rom qui a été déposé à l'arrière, nous avons les acétates de la présentation du projet de madame Julie Morin qui est sur le même CD plus les copies papier, les acétates de présentation faites pour la Commission sur auto-projecteur à la règle du pouce n'a pas été... on va les déposer demain...

**LA PRÉSIDENTE :**

55 D'accord.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

60 Le calcul des volumes des sédiments à draguer a été déposé. Les demandes du MTQ à l'ancien propriétaire de la traverse d'Oka pour le dragage d'entretien ça été déposé, la date et la nature du mandat confié à Genivar pour le projet de dragage à Hudson-Oka a été déposé, que seraient les coûts du dragage de 1984 s'il était effectué aujourd'hui, ça été déposé, on pourra même vous l'expliquer.

65 En référence au document déposé au PR-8.3 à la page 4, la précision concernant les coûts de dragage a été déposée puis, la lettre du 14 mars 2003 du MTQ à la municipalité de Hudson qui confirme le fait qu'il n'y aura pas de nouvelle installation pour la traverse a été déposée.

70 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Tremblay. Alors, je vous présente maintenant le représentant du ministère de l'Environnement, monsieur Jean Sylvain. Bonsoir monsieur Sylvain.

75 **M. JEAN SYLVAIN :**

Bonsoir madame la présidente.

80 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous pouvez nous présenter les personnes qui vous accompagnent ce soir?

85 **M. JEAN SYLVAIN :**

Oui. À ma gauche, il y a madame Annie Bélanger, chargée de projet qui est bachelière en chimie et dans la salle, il y aura d'autres spécialistes s'ils sont requis.

90

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Je vous présente également représentant le ministère, c'est-à-dire, Pêches et Océans Canada, madame Stéphanie Rioux. Bonsoir madame Rioux.

95

**MME STÉPHANIE RIOUX :**

Bonsoir.

100

**LA PRÉSIDENTE :**

De la traverse Hudson-Oka, monsieur Claude Desjardins. Bonsoir monsieur Desjardins.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

105

Bonsoir Madame la Présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

110

Je pense que vous aviez des documents à déposer?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

115

Oui, effectivement ça été déposé. Ça concerne une confirmation de transmission de plans à Transports Canada, des plans préliminaires pour... au niveau de la conception des navires en projet.

**LA PRÉSIDENTE :**

120

Ça va?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

125

Oui, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

130

Merci. De la municipalité d'Hudson, madame Lavoie qui est dans la salle. Je crois que vous avez un document à déposer madame Lavoie?

**MME NATHALIE LAVOIE :**

135

Donc, la ville va déposer la lettre qui, en réponse à monsieur Desjardins, là, sur l'information sur la conformité des travaux.

**LA PRÉSIDENTE :**

140 Merci beaucoup madame Lavoie. En fait, ce soir nous n'avons pas de représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec, mais il y aura quelqu'un demain à Oka, un représentant faune et parcs.

145 Alors, si les gens se sont inscrits... Est-ce qu'il y a des inscriptions, il n'y a pas d'inscriptions au registre. Donc, nous allons poser des questions et si les gens veulent aller s'enregistrer j'accepterai de recevoir leurs questions par la suite.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

150 Monsieur Tremblay, une première question qu'on va vous adresser, ça concerne principalement toute la question des sédiments. Donc les volumes de sédiments qui vont être excavés et aussi toute la question de la qualité des sédiments. Donc, comment ils sont... ils ont été analysés, quels sont les critères utilisés. Dans un premier temps peut-être nous rappeler toutes les quantités selon les différentes classes de sédiments, là. Comment est-ce que vous avez fait pour vos catégories, comment vous avez classé vos sédiments, de quelle manière, quels sont les critères utilisés. Nous faire peut-être un petit rappel sur la façon de procéder.

155

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame Labbé va répondre.

160 **MME LUCIE LABBÉ :**

Sur les volumes?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

165

Pas les volumes, la qualité....

**M. LOUIS DÉRIGER :**

170 Les volumes, les méthodes, nous faire un petit sommaire, là, de quelle façon vous avez fonctionné pour évaluer les qualités des sédiments et les volumes en fonction de chacune des qualités que vous avez, des classes des sédiments que vous avez évalués?

**MME LUCIE LABBÉ :**

175

180 Donc, la première série d'analyses qui a été effectuée pour évaluer la qualité des sédiments au lac des Deux-Montagnes a été effectuée par le ministère des Transports. Ils ont fait un échantillonnage sur 64 stations d'échantillonnage tout le long du chenal à draguer. Ils ont effectué les analyses chimiques sur ces sédiments-là en effectuant la méthode d'analyse pour les sols. Ils sont arrivés à la conclusion que, sur l'ensemble des échantillons, il y en avait cinq qui

montraient un niveau de contamination supérieur au seuil d'effets néfastes. Cependant, deux de ces échantillons-là étaient à l'extérieur de la zone à draguer donc les analyses ultérieures n'ont pas tenu compte de ces deux échantillons-là qui étaient à l'extérieur. Afin de mieux identifier la zone qui était contaminée, on a procédé à une deuxième série d'échantillonnage pour circonscrire plus finement la zone qui était contaminée. Donc on a utilisé la demi-distance par rapport aux points environnants et on a refait des analyses sur l'ensemble de ces échantillons-là.

On est arrivés à la conclusion que tous les échantillons avaient... étaient en-dessous du seuil d'effets néfastes pour les paramètres qui avaient été testés. Donc, on a pu circonscrire la zone contaminée donc, les trois échantillons de départ qui étaient au-dessus des seuils d'effets néfastes ont pu être... la zone qui les entourait a pu être délimitée précisément et on est arrivés à un total de 327 mètres cubes de sédiments de classe 4 qui devront être sortis du chenal et être déposés en milieu terrestre.

L'ensemble des autres échantillons était de classes 1, 2 et 3 et, euh, donc, les principaux contaminants au niveau des classes 3 étaient le chrome, le nickel et le cuivre. Donc, par la suite qu'est-ce qu'on a fait c'est que on a fait des mesures aussi au niveau du site de dépôt pour s'assurer que le site de dépôt avait le même niveau de contamination que l'ensemble du lac et on est arrivés à cette même conclusion que l'ensemble des sédiments du chenal et ceux du site de dépôt étaient comparables au niveau du niveau de contamination.

Cependant, étant donné qu'on avait des sédiments de classe 3, on a fait des tests de toxicité pour s'assurer que les populations benthiques ne seraient pas influencées par la déposition des sédiments qui provenaient du chenal. Donc les tests de toxicité ont été faits avec deux organismes selenastrum-capricornutum, c'est une petite algue unicellulaire et aussi avec la daphnia, qu'on appelle communément la puce d'eau, qui est très très sensible aux... à ce genre de tests, ou qui répond facilement à la toxicité des éléments. Donc, les deux tests nous ont confirmé que les sédiments n'amèneraient pas une contamination ou n'affecteraient pas les populations benthiques du lac des Deux-Montagnes.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Madame Labbé, s'il vous plaît. Quand vous parlez des concentrations qui sont supérieures au seuil d'effets néfastes, est-ce qu'elles sont vraiment significatives ou si on est près des critères... du critère de seuil d'effets néfastes.

**MME LUCIE LABBÉ :**

Bien, ceux qu'on a classifié de classe 4 sont au-dessus...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

... au-dessus, de façon... de façon...

**MME LUCIE LABBÉ :**

230 Bien sont au-dessus du critère, de la limite du critère, oui. Cependant, quand on les sort et qu'ils sont considérés comme des sols et qu'on les compare aux critères de sols, on obtient des sols de classes AB, donc qui peuvent être utilisés pour... comme matériaux de remblai ou de matériaux de dépôt sur un site d'enfouissement sanitaire....

**M. LOUIS DÉRIGER :**

235 Donc, on peut comprendre que le seuil d'effets néfastes pour les sédiments... En fait, les sédiments seraient contaminés pour le milieu aquatique...

**MME LUCIE LABBÉ :**

240 C'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

245 ...mais, qu'une fois sortis sur terre, ils seraient moins dommageables que si... que, par exemple, pour le milieu aquatique.

**MME LUCIE LABBÉ :**

250 Exactement.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

255 Maintenant, pour évaluer vos concentrations, de quelle façon vous avez procédé? Est-ce que c'est des concentrations extractibles ou calculées sur... concentrations totales?

**MME LUCIE LABBÉ :**

260 Il y a trois laboratoires qui ont été impliqués principalement pour tester les métaux, donc on va s'attarder seulement qu'aux métaux. Le laboratoire du MTQ utilisait les concentrations totales parce que eux faisaient leurs analyses. Je peux peut-être utiliser une acétate pour expliquer...

265 Donc, le ministère des Transports ont fait eux-mêmes les analyses, c'était le service de la chaussée qui ont fait les analyses et eux utilisent une méthode spectro, spectro, spectrométrie de fluorescence à rayons X et cet appareil-là permet de détecter la quantité totale de métaux à l'intérieur d'un échantillon. Donc, ce qu'ils font c'est qu'ils font seulement que sécher l'échantillon, ils utilisent un liquant de façon à ce que l'échantillon se tienne et ils l'introduisent dans l'appareil pour les mesures et cet appareil-là, mesure à différentes... l'absorption à différentes longueurs d'ondes de façon à obtenir le dosage de tous les paramètres, de tous les métaux qu'ils veulent tester.

270



275 Afin que ça soit comparable avec les critères intérimaires des sédiments pour évaluer la  
qualité des sédiments et comparable aux autres méthodes utilisées par des laboratoires qui sont  
accrédités par le ministère de l'Environnement, le laboratoire du MTQ utilise un facteur de  
correction afin de diminuer finalement la quantité de métaux que eux ont détectés étant donné  
que c'est la quantité totale pour ramener ça à une valeur comparable aux métaux extractibles,  
donc, pour que les résultats soient comparables, tandis que les deux autres laboratoires, la  
Laboratoire Bodycote et le Laboratoire du ministère de l'Environnement utilisent une méthode  
pour extraire les métaux extractibles.

280 Donc, c'est sûr que les méthodes ne sont pas exactement identiques, mais elles sont  
comparables. Les deux méthodes sont approuvées par le ministère de l'Environnement et donc,  
elles sont comparables.

285 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Dites-moi, là, le facteur de correction, est-ce que c'est un facteur qui est appliqué pour...  
un facteur différent pour chacun des...

290 **MME LUCIE LABBÉ :**

Oui, oui. C'est différent pour chacun et cela a été établi à partir de différentes courbes  
standard. Eux ont utilisé une trentaine d'éléments de référence pour justement établir ces  
facteurs de correction-là.

295 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Et ces facteurs-là ont été intégrés dans le résultat qu'on a actuellement ou si...

300 **MME LUCIE LABBÉ :**

305 Oui, oui, oui. Je vais vous présenter les résultats... Donc, afin d'évaluer si, étant donné  
que les échantillons ont été testés en fonction de la méthode sol par le ministère de  
l'Environnement, bien, excusez, par les laboratoires accrédités et par le ministère des  
Transports, on voulait s'assurer que cette méthode-là était... donnait des résultats comparables à  
celle utilisée par le ministère de l'Environnement et qui est préconisée pour évaluer la  
contamination dans les critères intérimaires d'Environnement Canada.

310 Donc, afin d'évaluer si c'était nécessaire d'appliquer un facteur de correction sur les  
résultats, on a fait de l'échantillonnage et on a comparé deux échantillons. Donc, cette analyse-là  
nous a permis de voir premièrement, étant donné qu'ici on a des replicats de l'échantillon en  
fonction de la méthode, on a deux valeurs qui ont été mesurées pour le même échantillon et pour  
le même élément. Ça nous permet de voir la variabilité de la méthode. Donc on peut voir quand  
même que la variation, bon, c'est pas très grand, mais il y a une certaine variation pour un même  
élément, pour un même échantillon.

Le deuxième point qu'on voulait démontrer c'était est-ce qu'il y a des différences entre la méthode sol et la méthode sédiments qui...

320 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Madame Labbé, s'il vous plaît... Si on pouvait peut-être juste préciser le résultat sans aller trop dans le détail technique. Je veux pas qu'on perde toute la salle, là, avec les... Donc, essayez de synthétiser un peu les éléments qui sont, qui sont pertinents s'il vous plaît...

325

**MME LUCIE LABBÉ :**

O.K. Donc, en gros, c'est qu'on ne voyait pas de différence significative entre les différents laboratoires qui ont fait les tests sur les métaux et il n'y avait pas de différence significative non plus entre la méthode sol et la méthode sédiments. Donc, aucun facteur de correction n'a été appliqué sur les résultats qui avaient été... sur les résultats que le ministère des Transports avait concernant le niveau de contamination des sédiments dans le chenal. Donc, c'est ça.

330

335 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Pour le ministère de l'Environnement, j'aimerais savoir de votre côté comment est-ce que vous avez comparé les méthodes, est-ce que pour vous ça vous semble être une façon de faire qui peut... qui est convenable? Est-ce que ça risque, par exemple, de surestimer les concentrations, est-ce que c'est un risque qui peut arriver?

340

**M. JEAN SYLVAIN :**

Je vais laisser répondre madame Bélanger mais au départ, je voudrais dire que c'est le ministère de l'Environnement qui a demandé que les deux méthodes soient calibrées pour pouvoir les comparer comme il faut.

345

**M. LOUIS DÉRIGER :**

350 O.K.

**MME ANNIE BÉLANGER :**

Oui, c'est ça. C'est sûr que si on fait la fraction totale, comme si on prend la première série d'échantillons qui ont été pris, c'est sûr que la concentration à ce moment-là est surestimée. Comme monsieur Sylvain l'a dit, on a fait la deuxième série pour justement valider tout ça pour s'assurer que les concentrations étaient, bon, similaires à ce qu'on peut retrouver dans le milieu au niveau de la fraction extractible et comme l'a expliqué madame Labbé, là, le facteur de correction c'était pas nécessaire, bien, il y avait pas vraiment de différence, donc, il y avait pas de facteurs de correction qui ont été appliqués. Et ça cette comparaison-là a été établie avec

360

madame Tommassin qui est chimiste au niveau du Centre d'expertise en analyse environnementale du Québec. Donc tout ça a été, là, supervisé...afin qu'on ait vraiment les bonnes analyses par la suite pour comparer le tout.

365 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Et normalement, quand les sédiments sont au-dessus du seuil néfaste, donc automatiquement le mode de disposition serait de les retirer du milieu aquatique et les disposer, d'en disposer par la suite?

370

**MME ANNIE BÉLANGER :**

C'est exact. Au niveau de... c'est ce qu'on retrouve au niveau des critères intérimaires pour ce qui est de la gestion des sédiments.

375

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Et pour les sédiments de classes 1, 2 et 3 à ce moment-là pour la classe 3, ce que vous demandez ce sont des biotests?

380

**MME ANNIE BÉLANGER :**

C'est ça.

385 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Pour s'assurer que les sédiments ne sont pas toxiques et ensuite, si ça confirme ou infirme la toxicité, on peut en disposer soit dans le lieu aquatique ou...

390 **MME ANNIE BÉLANGER :**

... ou soit en milieu terrestre.

395 **M. LOUIS DÉRIGER :**

...milieu terrestre. Et le fait de disposer des sédiments 1, 2 et 3, classes 1, 2 et 3 en milieu aquatique est-ce que c'est préférable à les mettre, par exemple, en berge ou sur un site en milieu terrestre?

400 **MME ANNIE BÉLANGER :**

C'est sûr que ça ce sont des alternatives à étudier en fonction du milieu qu'on a. Ce sont des solutions qui ont été envisagées par le promoteur et que, compte tenu de l'espace dont on disposait, c'est encore, là, le rejet en eau libre qui était préférable. Et comme les sédiments n'étaient pas toxiques, bien, on détériorait pas le milieu.

405

**M. LOUIS DÉRIGER :**

4 1 0 Ma question s'adresserait à madame Rioux. Euh, quand on parle de déposer les sédiments dans un milieu aquatique, pour Pêches et Océans qu'est-ce que ça implique au niveau de l'habitat du poisson? Est-ce qu'il y a des impacts qui peuvent être, bon, temporaires, est-ce que c'est permanent, est-ce qu'il y a... est-ce que la faune benthique va se rétablir? Comment est-ce que ça fonctionne, là?

4 1 5 **MME STÉPHANIE RIOUX :**

O.K. Bien, premièrement, la politique de gestion de l'habitat du poisson de Pêches et Océans Canada préconise qu'il n'y ait pas de perte, de réduire ou d'éviter la perte quand c'est possible. Si on fait un dépôt en milieu aquatique dans le cas du projet de Hudson-Oka, on considère que, au site de dépôt, ça va engendrer une perte temporaire, donc, on parle de perturbation.

4 2 0 Dans la Loi sur les pêches, c'est interdit de causer une destruction, détérioration, perturbation de l'habitat du poisson à condition... c'est interdit mais il y a moyen, si on a une autorisation du ministère des Pêches et Océans c'est... on a besoin d'une autorisation 35.2 en vertu de la Loi sur les pêches pour autoriser une perte d'habitat du poisson.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

4 3 0 Et si c'est pas autorisé qu'est-ce qui se passe à ce moment-là?

**MME STÉPHANIE RIOUX:**

4 3 5 Si c'est pas autorisé bien on est en infraction en vertu de la Loi sur les pêches.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

C'est-à-dire, qu'est-ce qui se passe en termes pratiques?

4 4 0 **MME STÉPHANIE RIOUX :**

Bien, le promoteur est susceptible d'être poursuivi en vertu de la Loi sur les pêches.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

4 4 5 Donc, c'est une amende à ce moment-là, une forme d'amende ou qu'est-ce que ça peut impliquer comme...  
4 5 0

**MME STÉPHANIE RIOUX :**

Euh, je ne sais pas...

4 55 **M. LOUIS DÉRIGER :**

O.K. Maintenant, pour ce qui est de l'impact comme tel, pour ce qui est de l'épaisseur par exemple des matériaux déposés, est-ce que cela a un impact aussi sur le milieu, est-ce que si on dépose une épaisseur moindre de sédiments, est-ce que ça peut avoir un impact moindre que si l'épaisseur est supérieure à, par exemple, à 15 centimètres?

**MME STÉPHANIE RIOUX :**

4 65 Les études tendent à démontrer que plus on dépose une grande épaisseur de sédiments, plus le temps de recolonisation est grand, sauf qu'on n'en sait définitivement pas assez pour donner, pour déterminer la durée de cette perte-là. Ce qu'on estime, c'est que ça peut prendre de deux à cinq ans. Mais ça peut prendre plus, ça peut prendre moins, c'est vraiment pas... on n'est pas en mesure de donner une durée précise. Cela dépend beaucoup du milieu puis, on n'est pas en mesure de donner un chiffre exact.

4 70

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Comment on peut compenser si jamais il y avait compensation pour un milieu de ce type-là, comment on peut faire?

4 75

**MME STÉPHANIE RIOUX :**

4 80 Dans le cas d'une perturbation, c'est définitivement plus compliqué, bien, compliqué. C'est-à-dire quand on... généralement ce qu'on essaie de faire c'est de compenser par... d'essayer de redonner au milieu ce qui a été perdu, en fait de compenser ce qui a été perdu.

4 85 Dans le cas d'une perturbation, c'est un peu plus difficile de redonner ce qui a été perdu. Ce qu'on considère qui a été perdu dans le cas, dans le projet qui nous concerne, c'est destruction de faune benthique, donc, de ce qu'on en sait, ça sert au moins d'aire d'alimentation pour le poisson. Donc, la façon de compenser en fait c'est variable, c'est beaucoup du cas par cas, là. C'est... on est beaucoup moins exigeants en terme de compensation que dans le cas d'une perte permanente.

4 90 Dans le cas d'une perte permanente on doit compenser absolument par une structure, un aménagement qui va être permanent. Dans le cas d'une perte temporaire c'est beaucoup, on est beaucoup plus flexibles. Je peux pas donner de réponse précise, c'est beaucoup du cas par cas, on y va beaucoup aussi avec la problématique du milieu, qu'est-ce qu'on peut, comment on peut aider le poisson dans le milieu...

4 95

**M. LOUIS DÉRIGER :**

J'imagine aussi que le fait que la surface qui est perdue par rapport à l'ensemble du lac ça peut aussi être un élément qui peut justifier une mesure ou non?

500

**MME STÉPHANIE RIOUX :**

Non. Habituellement, on regarde pas les pertes de manière relative. Chaque perte est... chaque perte doit être compensée, même si ce qui va être détruit au site de dépôt c'est une petite superficie par rapport à l'ensemble du lac des Deux-Montagnes, c'est pas une raison pour... on doit demander quand même un projet de compensation.

505

**M. LOUIS DÉRIGER :**

O.K. Merci. Monsieur Tremblay avez-vous autre chose à rajouter à ça?

510

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Oui. Il y avait une partie deux de la question qui était les volumes. Nous avons, on peut vous illustrer les volumes qu'on a à draguer. Est-ce que...?

515

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Oui, ça serait peut-être rétablir un peu, à ce qu'on sache un peu les volumes finaux.

520

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Oui. Bon, les volumes qu'on a à draguer se situent ici, puis ici... Ici, c'est la profondeur est grande donc il n'y a pas à draguer dans ce secteur-là. Le volume à cet endroit-là, on est à Oka, près du quai de Oka, ici la surface à draguer, la coupe de travers qu'on a fait une coupe A et B là, qui est ici. La hauteur moyenne à draguer c'est environ 1.5 mètre en moyenne donc, zéro ici, puis environ presque 2 mètres au quai de Oka pour un volume de 6 710 mètres cubes et on a à Hudson, la longueur est beaucoup plus longue, 485 mètres, par contre, la hauteur à draguer est d'environ point cinq mètre en moyenne qui part de zéro à aller à environ, à peu près un mètre, un mètre et demi puis près du quai c'est encore plus accentué. Le volume à draguer est de 19 475 mètres cubes. Est-ce que cela répond à la question Madame la Présidente?

525

530

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Oui, peut-être juste pour ajouter, là. La question des... le taux de sédimentation qu'on retrouve, juste pour nous préciser, dans l'étude d'impact on nous parle à un moment-donné de 0.3 centimètre par année et dans le document Réponses aux questions, on nous parle de 3 à 5 centimètres par année. Est-ce que vous pouvez nous expliquer c'est quoi la différence pourquoi que c'est 3 à 5 ou .3?

540

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame Labbé va répondre à cette question.

545 **MME LUCIE LABBÉ :**

Le .3 centimètre par année c'était ce qui était écrit dans le document. Donc, on l'a retranscrit tel quel et à d'autres endroits ils marquaient de 3 à 5 centimètres. Donc, on a dû utiliser ce qu'il y avait. On pouvait pas corriger nous-même le document en question. Donc, on a  
550 utilisé ce que, eux, avaient inscrit. Mais on a quand même vérifié avec d'autres littératures et le taux de sédimentation est de 3 à 5 centimètres par année. On l'a aussi, en faisant les calculs, de la quantité du taux de sédimentation qu'on a en fonction des années de dragage, on arrive aussi à ce taux de sédimentation-là.

555 **M. LOUIS DÉRIGER :**

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

560

Monsieur Sylvain, j'aimerais revenir sur la question des sédiments contaminés. Vous me corrigerez si j'erre, mais il me semble que, dans les analyse qui ont été faites au laboratoire du ministère de l'Environnement, il n'y avait pas d'échantillons de métaux qui étaient, dont la teneur était au-delà du seuil d'effets néfastes. Est-ce que je me trompe?

565

**M. JEAN SYLVAIN :**

Madame la Présidente, je vais laisser le chargé de projet répondre à cette question.

570 **MME ANNIE BÉLANGER :**

Vous parlez des...

**LA PRÉSIDENTE :**

575

Je parle du cuivre, du chrome et...

**MME ANNIE BÉLANGER :**

580

O.K. Au niveau des, des échantillons pris...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

585

**MME ANNIE BÉLANGER :**

...pour les tests de toxicité.

590 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**MME ANNIE BÉLANGER :**

595

Pour ce qui est des classes 4, on savait déjà le mode de disposition qui allait être utilisé. Ce qu'on voulait vérifier c'est au niveau des classes 3 puisque les tests de toxicité étaient vraiment ciblés pour cette classe-là. C'est pour cette raison que les échantillons ont été pris au niveau des sédiments qu'on connaissait selon l'échantillonnage du ministère des Transports comme étant de classe 3. Et c'est ces analyses-là que vous retrouvez au niveau des tests de toxicité qui sont effectivement de classe 3. C'est pour cette raison-là, ils étaient vraiment ciblés pour être de cette classe-là, c'est pour ça qu'ils ne dépassent pas le seuil d'effets néfastes.

600

**LA PRÉSIDENTE :**

605

Maintenant j'aimerais vous poser une question sur la façon qu'on a voulu vérifier la toxicité de certains des échantillons qui ont été pris alors que, si ma mémoire est bonne, la façon de procéder ça été de faire un échantillonnage plus près des zones où on retrouvait un échantillon contaminé, et ces échantillons-là ne révélaient pas de teneur au-delà du seuil d'effets néfastes au niveau de la toxicité. C'est exact?

610

**MME ANNIE BÉLANGER :**

C'est ça, c'est que la zone, le promoteur a voulu restreindre la zone au niveau des sédiments de classe 4 et puis c'est ça, les analyses ont révélé que, au pourtour, c'était de classe 3.

615

**LA PRÉSIDENTE :**

620

Est-ce que, pourquoi on n'a pas refait l'échantillonnage au même endroit alors que, plus on restreignait la zone on se rendait compte que on était en-deçà du seuil d'effets néfastes. Si on avait repris un échantillon au même endroit, est-ce que on n'aurait pas pu s'apercevoir que justement on était aussi en-deçà du seuil d'effets néfastes?

625

**MME ANNIE BÉLANGER :**

La localisation d'échantillonnage aurait pu être à cet endroit-là. Ce qu'on visait précisément c'est vraiment des classes 3 pour vraiment vérifier la toxicité puisque c'est pour cette classe-là qu'on voulait déterminer la gestion des sédiments qui allait être faite. Donc c'est sûr qu'on aurait pu, là, prendre plus près, ça aurait pu être là, mais on a, avec discussion avec le

630



consultant et le promoteur, on a sélectionné des points qui avaient été identifiés comme étant de classe 3 qui étaient, bon, peut-être plus éloignés, là, des classes 4, mais vraiment, là, ciblés sur les...

635 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui mais pourquoi on n'a pas refait un échantillonnage où on a trouvé des teneurs de classe 4?

640 **M. JEAN SYLVAIN :**

Excusez madame, j'aimerais répondre. C'est que, quand on fait un échantillonnage puis on trouve une valeur, on n'a pas de raison souvent de douter si l'échantillonnage a été fait, les analyses ont été bien faites ou non. Donc, on ne doute pas de ça. Parce que si on commençait à douter, la deuxième échantillonnage donne un autre résultat, il faudrait peut-être faire une troisième ou une quatrième échantillonnage pour vérifier et contre-vérifier et à ce moment-là on se retrouverait même avec 3, 4, 5 valeurs pour un même échantillon qui disent peut-être pas la même chose ou qui disent la même chose.

650 Donc, le premier échantillon, étant donné qu'on n'a pas de raison d'y douter, l'échantillonnage avait été bien fait, les analyses ont été bien faites, on n'y retourne pas. C'est-à-dire on demande pas au promoteur d'y retourner. C'est coûteux déjà de faire des analyses de sédiments.

655 Dans ce cas-ci le ministère des Transports en avait fait beaucoup plus que la norme parce qu'on n'avait pas approuvé au préalable son plan d'échantillonnage. C'est pour ça que, étant donné qu'on ne doute pas qu'une analyse quand elle est arrivée avec le sceau d'un chimiste, on prend le portrait comme il est. Parce que si on se mettait à faire des contre-expertises ça serait, les études d'impact auraient des coûts effrayants.

660

**LA PRÉSIDENTE :**

Compte tenu que le nombre d'échantillons qui, où on a décelé une teneur supérieure au seuil d'effets néfastes était très minime, y a pas des explications qui permettent de croire que ça pourrait être une toxicité naturelle plutôt qu'une toxicité due à une contamination... par la pollution ou autres?

665

**M. JEAN SYLVAIN :**

670 Que la toxicité soit naturelle ou non, on remettra pas en eau libre des sédiments qui sont ce qu'on appelle de classe 4 supérieurs aux effets néfastes. La seule, le seul doute qui permettrait de faire un autre échantillonnage et d'autres analyses c'est s'il y avait une erreur dans, si on doutait d'une erreur dans les analyses à ce moment-là. Parce que, de croire, si on fait une deuxième série d'échantillonnage, laquelle qu'on croit, la première ou la deuxième? C'est pour ça que la première on n'a pas vraiment de raison d'en douter. On met pas ces analyses-là

675

en doute à prime abord, quand les laboratoires signent leurs analyses. Mais effectivement madame ça aurait pu arriver qu'une deuxième série d'échantillonnage révèle que les sédiments étaient pas toxiques dans le chenal de... qui était à draguer.

680 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Monsieur Sylvain, dans le rapport de la Direction des chaussées et transports du Québec, en octobre, le volume des sédiments de classe 4 était de 2 720 mètres cubes. Et là on a fait une autre campagne pour, j'imagine, mieux cibler la contamination. Ça a fait en sorte que les volumes ont été réduits à 327. Est-ce que si on continue à faire des relevés, est-ce qu'on va finir par avoir un volume encore moindre?

690 **M. JEAN SYLVAIN :**

C'est possible.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

On arrête quand?

695

**M. JEAN SYLVAIN :**

C'est ça qui est arrivé, le ministère des Transports a décidé d'arrêter à 325 mètres cubes, une vingtaine de camions, c'était quelque chose qui pouvait être acceptable. Est-ce que le coût d'échantillonnage et d'analyses supplémentaires compense pour le coût en moins? Donc, on va sortir des sédiments qui sont peut-être pas contaminés, mais on sait pas, mais on a un doute, donc on sort tout. Ça aurait peut-être coûté plus cher de faire des analyses que l'économie de les sortir.

700  
705  
710  
Donc à ce moment-là, y a une décision de gestion à prendre, on sort tout et on en dispose de façon sécuritaire plutôt que de retourner... Et, évidemment, c'est peut-être, le spot contaminé est peut-être très petit, on est tombé dessus la première fois. En prenant des échantillons comme madame Labbé disait et qui distendent les points, on avait deux points, c'est-à-dire trois points, un contaminé et deux non-contaminés. On a fait des échantillons à mi-distance, puis là, on réduisait ainsi le volume à sortir. Si on avait encore la même chose à mi-distance on aurait pu réduire encore et comme Madame la Présidente l'a suggéré tantôt, si on avait ré-échantillonné à la même place, peut-être qu'on n'aurait pas trouvé de contamination la deuxième fois non plus.

715 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Sylvain, est-ce que vous ne pensez pas que ce serait intéressant de le faire, compte tenu du nombre restreint d'échantillons parce quelque part vous pensez pas que ça sème le doute dans la tête des gens qui fréquentent le lac des Deux-Montagnes quant à la contamination.

720

**M. JEAN SYLVAIN :**

725 C'était pas, ça été la décision du promoteur et c'était une décision de gestion. C'était pas  
une décision comme vous le suggérez, une décision sociale pour dissiper le doute des gens  
quant à la contamination du lac des Deux-Montagnes. Cependant il y a des documents qui ont  
été faits par d'autres organismes qui discutent des contaminations en général des lacs, de l'eau  
et des sédiments dans la province et dans le fleuve St-Laurent tout particulièrement. Ces  
documents-là sont disponibles aussi.

730

Le lac des Deux-Montagnes n'est pas exempt de contamination, je veux dire le Québec  
était dans une aire industrielle comme toute la planète l'était. On commence à corriger nos  
gaffes, ça fait 20 à 30 ans qu'on est conscient qu'il faut épurer nos eaux, nos rejets industriels,  
nos eaux usées domestiques, tout ce qui brise notre environnement. Mais effectivement, je veux  
735 dire, il y a une contamination de base qui tend à diminuer dû à l'effet des programmes  
d'épuration des industries et des eaux usées domestiques, mais il y a quelque chose au fond. On  
peut pas non plus essayer de dire aux gens que tout l'environnement est très beau aujourd'hui.  
On peut pas....

740 **LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais peut-être monsieur Sylvain vous entendre sur les critères intérimaires. En fait,  
les critères qui ont servi à l'analyse sont des critères intérimaires et qui sont en évolution.  
J'aimerais peut-être vous entendre là-dessus, là.

745

Est-ce que, je sais qu'il y a des comités qui analysent une révision de ces critères-là, où  
est-ce qu'on en est là-dedans, là?

**M. JEAN SYLVAIN :**

750

Sur ce point-là, on a justement, dans la salle, un spécialiste qui fait partie de ces comités-  
là, de la révision des critères. Il y a monsieur Michon qui est assis dans la salle et qui pourrait  
vous donner une réponse beaucoup plus appropriée que la mienne.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors monsieur Michon s'il vous plaît.

**M. PIERRE MICHON :**

760

Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

765

Bonsoir monsieur Michon.

**M. PIERRE MICHON :**

770 Pour les critères, en gros, on a ciblé pas mal depuis le début de la soirée, là, comment on fonctionne avec les différentes classes pour ce qui est de la révision comme telle ce qui est actuellement en discussion. En fait, il y a eu beaucoup de remises en question de la notion de bruits de fond dans les sédiments du fleuve St-Laurent.

775 En fait, sur les trois critères, il y a le critère qu'on appelle le niveau un qui est basé sur les bruits de fond du fleuve. Dans certains cas, pour les paramètres justement qu'on retrouve dans les sédiments du projet, on a des métaux qui sont le cuivre, le nickel et le chrome. Ces métaux-là se retrouvent en quantité quand même assez importante par rapport, c'est-à-dire que les critères, il y a le niveau un qui est, en fait, la notion de bruits de fond comme je le disais, les niveaux deux et trois sont des critères qui sont basés sur des études sur le benthos, les tests de toxicité sur le benthos et c'est à l'aide de ces études-là qu'on a déterminé les niveaux 2 et les niveaux 3. Pour le chrome, le cuivre, le nickel, les données, si on veut, de toxicité pour le niveau 2, ressemblent beaucoup à ce qu'on avait comme bruits de fond. En fait, c'était inférieur aux bruits de fond comme tels ont été... ont tenu compte de ce dilemme-là en fait, c'est que le niveau de toxicité qu'on avait mesuré avec la méthode en question était comparable à un niveau de bruits de fond. 780 Alors pour ces métaux-là, c'est normal, si on veut, là, d'observer des teneurs assez élevées quand on compare aux critères parce que le niveau de bruits de fond comme tel, il est élevé. 785

Maintenant évidemment là, bruits de fond, il y a plusieurs définitions de bruits de fond. On peut parler de bruits de fond géologiques avant l'aire industrielle, il y a aussi le bruit de fond si on veut des sédiments qui ont été déposés là par les mers de Champlain. Ces sédiments-là sont souvent des argiles consolidés où on a observé aussi des bruits de fond encore plus élevés notamment pour le chrome et le cuivre. Donc, c'est un peu cette remise en question-là des critères par rapport aux bruits de fond qui est un des axes au niveau de la révision. 790

795 L'autre axe de réflexion c'est aussi l'utilisation des tests de toxicité. Parce quand on a publié le document des critères, par exemple, pour les classes 3, on suggérait de faire des bioessais. Par contre, pour faire des bioessais pour des sédiments qui sont dans les teneurs de bruits de fond, on s'est rendu compte après, par expérience, que ces essais-là ne démontraient pas nécessairement de toxicité en laboratoire. Donc, de faire des bioessais ça devenait, dans certains cas ou dans plusieurs cas, peu utile ou enfin on les faisait puis on n'avait pas de réponse toxique. Donc, c'est un autre axe de réflexion actuellement. À quel moment on devrait exiger de faire des bioessais, ce qui est mal encadré actuellement par les critères. On n'a pas bien défini ces aspects-là au moment où on a publié, la première fois, les critères, là, il y avait peu d'expérience au niveau des tests de toxicité. 800

805

**LA PRÉSIDENTE :**

Et vous pensez que la révision des critères irait dans un ordre de grandeur de temps, ça peut prendre des années ou des mois ou... 810

**M. PIERRE MICHON :**

815 Des années certainement, là. Mais pas nécessairement à très long terme là. Actuellement, dans le cadre du plan d'action St-Laurent qui est, en fait on rentre dans une nouvelle phase dans le plan d'action St-Laurent, là, on prévoit faire la révision des critères dans les deux, trois années qui suivent. C'est une prévision quand même relativement courte.

**LA PRÉSIDENTE :**

820 Compte tenu des informations que vous venez de nous donner, lorsque le ministère reçoit, bon, des analyse ou fait des analyses, est-ce que vous faites totalement abstraction des informations sur lesquelles vous êtes en train de travailler et vous tenez compte seulement des critères intérimaires ou vous essayez de tenir compte de l'évolution des critère?

825 **M. PIERRE MICHON :**

On n'obtient pas un compte actuellement de l'évolution, en fait, des critères. Mais par contre, on peut dire qu'on tient compte de l'expérience qu'on a, là, au niveau, par exemple, de l'utilisation des bioessais.

830

Dans le cas présent, c'était pertinent de faire des bioessais parce qu'on a une contamination qui frôle, si on veut, le niveau 3. On demeure dans la classe 3, mais à plusieurs égards, il y a quand même une contamination qui se rapproche du niveau 3, alors que si on avait eu une contamination plus près du niveau 2, cela aurait... on remet des fois en question, là, l'utilisation de tests de toxicité.

835

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup monsieur Michon. J'inviterais...

840

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame, Madame la Présidente? C'est moi...

845

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

850

Est-ce que je peux intervenir un petit peu? J'ai de l'information concernant le dragage de Sorel. J'ai une personne dans la salle qui vient du secrétariat des services maritimes qui pourrait nous informer. Hier, il y avait une discussion et il connaît la réponse. Je ne sais pas si cela peut être utile pour la...

855

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais c'est quoi le rapport entre le dragage de Sorel puis le dragage que vous proposez?

860 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

C'est parce que c'est pour compléter. Hier, il y a une question pourquoi qu'on a sorti les sédiments à Sorel à l'extérieur pour les traiter, puis pourquoi que ici on les sort pas. On voulait les mettre dans une fausse.

865

**LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, j'apprécierais qu'on revienne là-dessus plus tard. J'inviterais madame Élisabeth Corker à venir poser une question. Bonsoir madame Corker.

870

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Bonsoir Madame la Présidente. Un point d'éclaircissement. On nous a dit hier soir que la demande initiale pour le dragage d'entretien avait été faite par l'ancien propriétaire du traversier. Je voulais vérifier ce point.

875

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Corker, là-dessus le ministère des Transports a déposé la lettre...

880

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

O.K.

885 **LA PRÉSIDENTE :**

L'information a été déposée ce soir, donc elle est présente à l'arrière.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

890

Merci. Le projet de nouvelle traverse, d'où vient-elle, est-ce que c'est l'idée du ministère ou est-ce que c'est l'idée du nouveau propriétaire?

**LA PRÉSIDENTE :**

895

Je demanderais à monsieur Desjardins de répondre à la question.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

900

Donc si j'ai bien compris la question à savoir d'où origine l'idée de la modernisation?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

905

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

C'est une idée de moi-même.

910

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Merci. Dans l'Avis de projet initial, il est indiqué, en fait il y a deux points. Le projet de dragage d'entretien et la proposition de remplacer la barge actuelle par le nouveau ferry autopropulsé, je crois que c'est monsieur Alibay, hier soir, qui a indiqué que le ministère avait dû abandonner la deuxième partie du projet parce que le propriétaire du ferry, du traversier, n'était pas en mesure de fournir les données techniques en temps voulu.

915

À quel moment le ministère des Transports a-t-il abandonné la deuxième partie du projet de dragage. À quel moment par rapport au dépôt de l'Avis de projet déposé au ministère de l'Environnement?

920

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

925

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Monsieur Alibay va répondre à cette question.

930

**M. ALI ALIBAY :**

Au moment de l'élaboration de l'Avis de projet, nous avons fait mention de la modernisation qui était susceptible d'être faite et très rapidement, je dirais même pas un mois ou deux après, on était dans une situation d'impasse et on voulait avoir les données pour réaliser convenablement notre analyse et puis comme monsieur Desjardins était dans l'incapacité de nous fournir une batimétrie qui serait convenable pour ses bateaux, mais nous, on a dit qu'on poursuivait plus cette démarche avec lui parce qu'on avait senti, là, que cette démarche-là nécessitait énormément de fonds et que lui, il était encore à son étape préliminaire. C'est ça qui est arrivé. Donc, peu de temps après la déposition de l'Avis de projet, on a poursuivi notre chemin tout seul.

935

940

**LA PRÉSIDENTE :**

Si vous permettez madame Corker j'aimerais entendre le ministère de l'Environnement sur cette question. J'aimerais savoir de la part de monsieur Sylvain, lorsque vous avez reçu l'Avis

945

de projet, est-ce que pour vous il était question de deux projets ou d'un seul projet, là, dans les échanges ou dans le document que vous avez reçu, pour vous est-ce qu'il y avait un projet ou deux projets?

950 **M. JEAN SYLVAIN :**

Pour nous il y avait seulement un projet parce qu'il n'y avait aucune exigence autre, exigence ou caractéristique technique autre qui était apportée. Le seul point où la modernisation de la traverse était apportée c'était un peu dans la justification, c'était mentionné dans la justification. Ça fait pas un projet, une mention de ça.

955  
Donc, pour nous ce n'était qu'un projet de dragage du chenal de la traverse avec une augmentation de la surface par rapport à la dernière, ou au dernier dragage. De la façon dont nous on l'a compris c'était pour permettre que le dragage suivant soit repoussé. Et c'est quelque chose qui est acceptable parce qu'on va, le moins souvent on va travailler dans le fond d'un lac, le moins on le perturbe.

**LA PRÉSIDENTE :**

965 Merci. Madame Corker, votre question suivante.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

970 J'aimerais demander à, euh..., l'inverse de ma question. Si le propriétaire de la traverse d'Oka avait pu fournir les données techniques dont le ministère avait besoin, est-ce qu'il aurait poursuivi le projet tel que décrit dans l'Avis de projet?

**LA PRÉSIDENTE :**

975 Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Monsieur Alibay va répondre à cette question.

980

**M. ALI ALIBAY :**

985 Donc, on fait face à une autre réalité qui n'est pas la réalité actuelle. Ce qui est arrivé c'est que l'entente qui était convenue entre monsieur Desjardins et MTQ c'était que nous allons prendre en considération sa requête qui concerne le dragage et donc si ses nouveaux bateaux nécessitent un dragage additionnel, le MTQ s'engage à lui fournir ce dragage qui est requis. D'accord?

990 A priori, cette démarche a échouée, parce que comme je vous ai dit, des plans et devis sont requis pour nous, aussi bien pour la conception des bateaux que pour la conception des



quais, et tous ces éléments-là nécessitent suffisamment de fonds que monsieur Desjardins se retrouvait dans une situation précaire où on le poussait à nous fournir des données et puis il nous poussait en même temps à faire le dragage, parce que pour lui, c'était vital que le dragage soit fait assez rapidement, parce qu'il se trouvait dans l'illégalité régulièrement, parce que les quais, 995 là où se trouvent les quais, ça se remplissait abondamment de sédiments. Donc, on se trouvait dans une situation embêtante où le MTQ a pris la décision de procéder à faire le dragage nonobstant les documents et on a dit qu'on va faire le dragage d'une manière sécuritaire pour ses barges actuelles.

1000 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça répond à votre question madame Corker?

1005 **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Oui, ça répond en partie à ma question, mais je devrais poser une autre question. Pourquoi ont-ils parlé d'expropriation dans l'Avis de projet à la page 3? J'aimerais savoir pourquoi on parle d'expropriation. S'il savait que la traverse d'Oka, le remplacement des barges actuelles avec la traverse plus moderne, alors pourquoi est-ce que c'était mentionné dans l'Avis 1010 de projet initial s'il n'était pas près à avoir les fonds, ils doivent avoir posé la question au propriétaire, s'il était près à payer la facture du nouveau traversier et si le ministère était près à engager les fonds publics pour faire le dragage?

1015 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame, je ne sais pas de quoi on parle pour l'expropriation là. J'ai pas idée, là... à la page 3 de quel document? L'Avis de projet?

1020 **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

L'Avis de projet, premier paragraphe, on parle de...

**LA PRÉSIDENTE :**

1025 Un instant madame Corker on va...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

De toute façon, dans ce projet-ci, on n'a pas d'expropriation à obtenir ou à faire....

1030

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on peut juste clarifier, là, avec l'Avis de projet, s'il vous plaît, là, juste pour...

1035

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

On pourrait pas reprendre un petit peu plus tard?

1040 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. On va revenir sur la réponse. Alors je vous remercie beaucoup.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

1045

O.K. C'est tout pour maintenant. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1050

Je voudrais, juste avant de passer à des questions de madame Jefferies, monsieur Sylvain pour clarifier un peu dans mon esprit, le règlement dans le cas du traversier d'Oka on prévoirait, si jamais les bateaux sont changés, de construire des quais. Est-ce que tous les quais sont assujettis à la procédure selon le règlement du ministère de l'Environnement ou si ça prend une certaine dimension et laquelle?

1055

**M. JEAN SYLVAIN :**

Madame la présidente, j'aurais une acétate ou deux peut-être?

1060 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau.

**M. JEAN SYLVAIN :**

1065

Je prends le temps de donner les acétates pour que ce soit vraiment clair. L'article d), c'est-à-dire, le paragraphe d) de l'article 2 qui était la Liste des projets qui sont soumis à la procédure, stipule que La construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un quai... , il n'y a aucune distinction pour les dimensions, ...ou encore la modification de l'usage que l'on fait du port ou du quai sont assujettis sauf... , il y a une exclusion, ...pour un port ou un quai destiné à accueillir moins de 100 bateaux de plaisance ou de pêche.

1070

Donc, tout quai est assujetti à la procédure. Toute construction, excusez-moi, toute construction de quai est assujettie à la procédure. Même un agrandissement. La modification, si on parle de ce qui est assujetti, ça va être le changement d'un port de vrac solide en pétroliers, même si on change pas les dimensions, en changeant la vocation, la modification est assujettie.

1075

**LA PRÉSIDENTE :**

1080

Est-ce que je dois comprendre, là, je veux être sûre que je comprends bien, c'est que

quand il s'agit d'un port qui accueille des bateaux de plaisance, moins de 100 bateaux de plaisance, c'est à ce moment-là que ce n'est pas assujetti.

**M. JEAN SYLVAIN :**

1085

Bon. D'accord. Merci beaucoup. Ce qui veut dire que par exemple lorsque c'est un quai qui est proposé pour un traversier, ce projet-là est assujetti et devra passer dans la procédure, là, chez-vous?

1090

**M. JEAN SYLVAIN :**

À partir du moment où c'est une structure fixe qui est destinée à accueillir, à l'accostage d'un bateau pour permettre le transbordement des personnes ou des marchandises, c'est assujetti.

1095

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1100

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame la Présidente, nous avons la réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

1105

Oui, d'accord. Alors allez-y pour répondre à la deuxième question de madame Corker.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1110

Concernant l'expropriation dans l'Avis de projet, la question est au paragraphe 6, c'est Propriété des terrains comme titre, c'est une demande quand on reçoit l'Avis de projet, c'est une demande transcrite par le ministère de l'Environnement pour ses directives qui nous indique que, s'il y a des expropriations dans ce projet-là, de nous les indiquer . Nous avons répondu à cette question-là qu'il n'y en avait pas d'expropriation.

1115

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Tremblay. Alors, j'inviterais madame Jefferies. Bonsoir madame Jefferies.

1120

**MME MARY JEFFERIES :**

1125

Ma question fait suite à celle de madame Corker. Vous avez indiqué hier que le dragage envisagé était nécessité par les traverses utilisées aujourd'hui. Bon. J'imagine que la durée de vie de la traverse actuelle ou du remorqueur est assez limitée. Est-ce qu'on peut supposer que si

1130 ces bateaux vont éventuellement être remplacés, il faudra faire un dragage supplémentaire d'ici  
quatre ou cinq ans parce que la logique que vous avez présentée, les raisons pour lesquelles le  
dragage doit être étendu, c'est parce que vous voulez un dragage qui dure plus longtemps.  
Donc, si les bateaux que l'on utilise actuellement ne vont pas durer un autre 18 ans, il serait  
logique de faire un dragage moindre que ce qu'on a fait il y a 18 ans et quand les nouveaux  
bateaux seront là, ou lorsque vous saurez quels vont être les nouveaux bateaux, à ce moment-  
là, un deuxième dragage aurait lieu. Mais pourquoi faire maintenant un dragage plus étendu,  
alors que dans un avenir peut-être rapproché, vous devrez faire une deuxième opération de  
dragage.

1135

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

1140

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Monsieur Alibay va répondre à cette question.

1145

**M. ALI ALIBAY :**

Donc la question qui est soulevée principalement elle se résume en un point. C'est que  
pourquoi le MTQ a fait un dragage beaucoup plus large que ce qui est actuellement. Puis il y a  
une deuxième phase de question, c'est que la durée de vie de ces bateaux-là est limitée.

1150

La première question que je pourrais répondre, a priori, je l'avais déjà répondu hier.  
Nous avons fait la conception avec les bateaux actuels parce que monsieur Desjardins utilise  
actuellement ces bateaux. On sait pas exactement c'est quoi la durée de vie de ces bateaux-là,  
ça peut être bon pour 5 ans, ça peut être bon pour 10 ans, on le sait pas. Donc, pour nous c'est  
essentiel que le chenal qu'on conçoit respecte les critères minimaux pour que le canal soit  
sécuritaire pour l'ensemble des passagers qui circulent sur ces barges-là.

1155

Secundo, si on prend que la durée de vie de ces bateaux est limitée à cinq ans,  
supposons, on prend comme hypothèse, je pense que ça sera la responsabilité de monsieur  
Desjardins de les remplacer et si ces remplacements nécessitent des quais, il va se retrouver  
dans l'obligation de venir voir la municipalité et présenter son projet en audience publique.

1160

Si il change uniquement ses bateaux et il change les moteurs pour le rendre convenable  
avec les critères actuels, mais il pourra poursuivre comme il veut, parce que je pense ce genre  
de bateaux-là, on peut les... les rebâtir, on peut refaire les quais, pas les quais mais les barges,  
donc, je pense qu'on ne peut pas présupposer actuellement, là, que la durée de vie de ces  
bateaux est limitée. Donc on peut, on doit éviter de rejeter cette hypothèse-là. Je pense qu'il faut  
considérer, on considère, ces bateaux-là, on considère qu'ils vont être fonctionnels pour  
longtemps et que monsieur Desjardins a la capacité de les restaurer si c'est requis.

1170

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça répond à votre question madame?

1175 **MME MARY JEFFERIES :**

1180 Non. Néanmoins, le dragage qui a été fait il y a 18 ans selon les paramètres de l'époque, bon, c'était un dragage qui a duré 18 ans. C'est une longue période pour moi. Alors, je ne vois pas la nécessité d'étendre encore la durée du dragage, ça va coûter plus cher, ça aura un plus grand impact sur l'environnement et, pour moi, ça n'augmentera pas la sécurité. La traverse d'Oka fonctionne en toute sécurité depuis 1909 et je ne vois pas la nécessité de cet impact accru sur l'environnement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1185

1190 Si vous permettez madame Jefferies, et vous me corrigerez si j'erre dans ce que je vais dire, ce qu'on nous a dit hier soir c'est que, actuellement, monsieur Desjardins, dans l'utilisation qu'il fait de ses bateaux, il se retrouve, lorsque on est en étiage, que deux des bateaux se retrouvent dans la baie de Como en même temps, ce qui fait qu'il éprouve des difficultés, là, à garder la stabilité de ses bateaux. Et, c'est dans ce contexte-là que le ministère des Transports, après avoir évalué la situation, juge qu'il est nécessaire de draguer 60 mètres. Ça va?

1195 Dans ce sens, j'aimerais que monsieur Desjardins nous explique le fonctionnement de la cédule de ses bateaux. Comment c'est organisé pour répondre aux besoins de l'augmentation de l'achalandage, c'est ce que j'ai compris?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1200 Oui c'est ça Madame la Présidente. De la façon dont ça fonctionne, c'est lorsque l'achalandage est faible, on fonctionne avec un minimum de deux bateaux. Lorsque deux bateaux sont en circulation, le croisement, la rencontre des deux bateaux se fait au centre du lac, donc, à l'extérieur du chenal de 40 mètres. L'achalandage augmente, on ajoute un troisième bateau en circulation. À ce moment-là, c'est pas encore problématique parce que le croisement des trois bateaux, au moment où deux bateaux se croisent plus près de la rive de Hudson, c'est principalement à l'extérieur du chenal encore.

1210 La problématique arrive lorsqu'on travaille à quatre bateaux. Donc, lorsqu'on travaille à quatre bateaux, inévitablement deux bateaux se croisent à l'intérieur du chenal de 40 mètres. On sait depuis, en fait, je sais depuis 1999 et 2000, donc depuis que je suis propriétaire de la traverse que la fréquence à laquelle on utilise quatre bateaux est grandissante. On utilise quatre bateaux quotidiennement. À chaque jour on doit utiliser quatre bateaux. Donc, le nombre de traversées auxquelles deux bateaux se rencontrent dans le chenal de 40 mètres, c'est très très fréquent.

1215 Étant à l'étroit dans le chenal de 40 mètres, on peut faire les calculs assez rapidement

1220 selon la largeur des deux bateaux qui se croisent, on s'aperçoit qu'il y a pas énormément de  
marge de manoeuvre. Il y a pas beaucoup de marge de manoeuvre de sécurité entre les deux  
bateaux et entre le bateau et le banc de sable est et le banc de sable ouest. Tout ça se  
complique au moment où on est en période d'étiage. Lorsque l'eau est basse, il se forme un effet  
de succion en-dessous des barges. Lorsqu'on arrive dans cette zone-là, l'eau se trouve à fuir en-  
dessous des barges, il y a une succion qui s'effectue et le contrôle de la barge est très très  
difficile à garder voire même impossible par moment. La seule façon de corriger cette perte de  
contrôle, c'est tout simplement de continuer à tirer avec le remorqueur pour qu'éventuellement la  
barge se replace dans sa trajectoire.

1225 La crainte puis le risque de collision est au moment où les deux barges se rencontrent  
dans le chenal et si les deux barges se retrouvent en perte de contrôle, il y a effectivement un  
risque de collision. Donc, les pilotes sont constamment en situation de gestion de ce risque-là.  
Donc, ils doivent constamment prendre en considération que l'autre s'en vient, dépendant de sa  
1230 position, lui va se tasser un peu plus ou quoi que ce soit, sachant toujours qu'on est restreints  
dans notre chenal. De façon générale...

**LA PRÉSIDENTE :**

1235 Monsieur Desjardins, je voudrais juste comprendre comment il se fait, normalement en  
tous les cas, dans ma compréhension des choses, vous avez un bateau à quai à Oka qui fait le  
plein des voitures, vous en avez un autre à quai à Hudson qui fait le plein des voitures, et par  
exemple deux bateaux qui se croisent dans le milieu du chenal. Et, le bateau qui s'en vient vers  
Hudson qui est dans le milieu du chenal, il va croiser le bateau qui part d'Hudson...

1240 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Exact.

1245 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans la baie?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1250 Dans le chenal de 40 mètres, oui. À l'intérieur du 485 mètres de la rive.

**LA PRÉSIDENTE :**

1255 Et ça peut pas se faire autrement? Il pourrait pas...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Euh, non.

1260

**LA PRÉSIDENTE :**

...le croiser plus au large?

1265 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Faudrait à ce moment-là retarder le bateau qui est au large, mais à ce moment-là, on se trouve à être complètement désynchronisés. Non, on peut pas...

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. C'est bien.

1275 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Non, c'est impossible.

**LA PRÉSIDENTE :**

1280 Alors, ça va. Je...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1285 Donc, pour continuer mon explication au niveau du risque de collision, ce qui se passe c'est que les pilotes tendent à coller le bord du chenal sur un côté comme sur l'autre. Fréquemment, le chaland frappe le banc de sable. Donc, à ce moment-là, il y a une perte de contrôle aussi. Donc à ce moment-là, il y a réellement une collision qui s'effectue sur le banc de sable. À ce moment-là, ça restreint la manoeuvrabilité parce qu'on connaît comment les barges sont contrôlées, ça s'effectue à partir d'un... dans notre vocabulaire on appelle ça le swing de la  
1290 barge, donc, il faut la laisser swinger pour qu'elle effectue son virage. Lorsque le swing est arrêté par le banc de sable, la manoeuvrabilité, à ce moment-là, est limitée. Donc, il y a risque soit d'une collision avec une barge qui est à quai, soit un échouement sur le bord de la rive ou soit c'est une manoeuvre manquée où on doit faire un 180°, retourner au large pour faire un autre 180° et reprendre la manoeuvre d'accostage. C'est toutes des conditions qui sont inacceptables  
1295 en navigation surtout lorsqu'on a des passagers à bord.

1300 Donc, le raisonnement est le suivant, c'est que si on a l'espace, si on n'est pas restreint dans l'espace, pourquoi ne pas se donner la zone de sécurité, une zone de manoeuvrabilité supplémentaire pour pouvoir travailler librement. On fait environ 200 traversées par jour et à chaque traversée, c'est une gestion de risque. C'est complètement inutile à mon sens, donc, c'est dans cette optique-là que les démarches ont été entreprises pour obtenir une modification du patron de dragage.

1305 La deuxième zone qui est très importante pour nous c'est, toujours du côté de Hudson, à l'endroit où le remorqueur effectue son virage pour amorcer sa manoeuvre d'accostage. On fait

1310 référence à la zone sur la rive où on a 70 mètres de large versus la zone où on tombe à 40 mètres. Je connais pas la mesure exacte, mais c'est environ, je dirais, peut-être 50, 60, peut-être 70 pieds de la rive, tout dépendant du niveau de l'eau toujours, mais qu'il se forme vraiment une pointe de sable à l'endroit où on passe de 70 mètres à aller dans le chenal de 40 mètres, ça fait vraiment une démarcation carrée.

1315 Et le remorqueur est limité, il doit absolument venir contourner cette pointe de sable-là pour venir amorcer son virage donc, encore là, c'est une limite d'espace. Au moment où l'eau est basse, on se trouve à venir faire la manoeuvre d'accostage pratiquement sur la rive. Donc, le temps de réaction est beaucoup plus court. Lorsque l'eau est basse, si on avait pas ce banc de sable-là à contourner, on pourrait faire la manoeuvre, on pourrait amorcer la manoeuvre plus loin de la rive, donc, à ce moment-là, s'ajuster.

1320 Là, on parle seulement du niveau de l'eau, mais faut parler aussi des vents, dépendant des vents qu'on a, faut toujours ajuster la manoeuvre, l'endroit où on va amorcer la manoeuvre. Donc encore là, on est très limités. On est limités par ce banc de sable-là. En coupant cette pointe-là à partir de la largeur de 70 mètres et on s'en viendrait à une largeur de 60 mètres plus loin, donc à ce moment-là, on a tout l'espace nécessaire pour effectuer notre manoeuvre.

1325 On peut aussi comparer du côté d'Oka. À Oka on n'a pas de problème à ce niveau-là parce qu'on a, on se trouve à avoir le quai. Admettons qu'on rentre sur la rive d'Oka, le quai est situé à l'extrémité droite du port où on doit accoster et on a une pleine largeur, on a tout l'espace nécessaire du côté gauche pour effectuer notre manoeuvre. Par contre, du côté de Hudson où on a nos deux quais principaux, c'est qu'on a le quai et le banc de sable est en parfaite ligne avec le quai. Donc, on n'a pas comme à Oka l'espace voulu du côté gauche pour aller effectuer notre manoeuvre. Donc c'est un petit peu pour corriger cette faiblesse-là dans le chenal à Hudson. Je veux dire il a été corrigé à Oka lorsque la jetée a été construite, ils ont élargi le chenal pour permettre de faciliter la manoeuvrabilité, là à ce moment-ci, c'est exactement la même correction qu'on demande, mais on la demande du côté de Hudson. Techniquement, c'est  
1330  
1335 nécessaire.

1340 Toutes les corrections, les corrections qui sont minimales à mes yeux, au patron du chenal sont minimales et l'impact est minime aussi par contre, on va avoir d'énormes avantages au niveau de la facilité de la navigation et, compte tenu de l'achalandage qui est grandissant, beaucoup de gens se réfèrent à la période où ils ont vu le traversier fonctionner depuis 1925 que le traversier est remorqué, puis qu'il fonctionne de cette façon-là. Mais les gens tiennent pas en considération que le trafic a augmenté et que le nombre de bateaux en circulation sur le lac, donc je parle de mes bateaux, est beaucoup plus grand que ça l'était à ce moment-là.

1345 Juste la différence entre le jour où moi, j'ai acheté en 1999 et l'an 2000 et 2001, le nombre de périodes où on utilise quatre bateaux simultanément a augmenté énormément. Y'a des jours où avant on, en 1999 et 2000, jamais qu'on utilisait quatre bateaux, et puis en 2002, 2003 c'est quotidien, à chaque jour on se doit de mettre quatre bateaux en service. Donc ça c'est directement lié à la quantité d'achalandage et puis ça vient compliquer la manoeuvrabilité.  
1350



1355 Lorsque tu roules à quatre bateaux pendant des courtes périodes, le samedi et le  
dimanche de 11h00 à 04h00 dans l'après-midi, c'est pas pire, tu sais, tu peux vivre avec le  
problème. Mais lorsque le problème est rendu quotidien, un moment donné il faut réagir, puis je  
crois que c'est responsable d'effectuer ces corrections-là. Je veux dire j'ai une responsabilité  
1360 envers mes passagers et puis j'ai une responsabilité aussi envers mes employés et puis je suis  
pas prêt à courir ce risque-là. Puis c'est... c'est visible, c'est le gros bon sens, lorsque t'es sur  
place puis que t'examines vraiment la façon dont ce système-là fonctionne, c'est un système qui  
est artisanal et on arrive à travailler avec, on arrive à faire une production qui est très intéressante  
au niveau de transport de véhicules mais, par contre, procurez-nous les conditions pour qu'on  
puisse travailler adéquatement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1365 Merci monsieur Desjardins. Allez-y madame Jefferies.

**MME MARY JEFFERIES :**

1370 Alors, une des raisons c'est donc qu'on a eu des étés très secs depuis plusieurs années  
et cette situation a fait que les rives se sont ensablées beaucoup plus. Est-ce que c'est ça une  
partie du problème de la largeur. Bon, je comprends qu'il y ait un problème de vents aussi, mais  
j'ai, est-ce que le faible niveau d'eau est la principale cause du problème?

**LA PRÉSIDENTE :**

1375 Je demanderais au ministère des Transports de répondre à cette question sur les  
niveaux d'eau.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1380 Monsieur Alibay va répondre à cette question.

**M. ALI ALIBAY :**

1385 Il est vrai que depuis 2001 et 2002, c'est une période de sécheresse. C'est-à-dire que  
nous nous trouvons dans une situation où le niveau d'eau a beaucoup baissé dans le lac. Et là,  
on se retrouve dans une situation critique. Donc, il est, je pense qu'il est très pertinent  
actuellement là, de faire ce dragage-là le plus vite possible et de rendre ce chenal sécuritaire  
quelle que soit la période. Le chenal doit être sécuritaire à tous moments.

1390 Donc, c'est cette réalité-là qui est flagrante. Et on se trouve dans une situation critique et  
si on n'intervient pas et si l'eau baisse, d'après moi, monsieur Desjardins devra cesser ses  
opérations, il n'y a pas le choix. C'est une évidence même, actuellement la situation est tellement  
critique, là, la situation était déjà critique en 1995.

1395

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1400 Monsieur Alibay, quand vous dites critique, qu'est-ce que ça veut dire critique? Parce que devant moi, j'ai un document qui a été déposé hier par le ministère de l'Environnement. On dit ici là, on donne des données de niveau moyen et tout ça et dans les minimums annuels. Donc, en 2002 on parle de la cote 21,3, mais le niveau minimum depuis, disons, 15 ans, 15, 17, non 17 ans, c'est en 1990 où on a eu la cote de 21,03. Alors j'aimerais savoir quand vous dites critique on parle, c'est critique à partir de quelle cote?

1405 **M. ALI ALIBAY :**

Là, ce qui arrive là, si vous comparez en 1990, c'est-à-dire que ça fait déjà 10 ans de cela, 11 ans de cela. Donc, on se retrouve, là, avec 50 centimètres de sédiments de moins.

1410 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Donc, c'est critique pas à cause du niveau, mais à cause de la profondeur d'eau?

**M. ALI ALIBAY :**

1415 C'est les deux effets combinés monsieur. Parce que ce qui arrive, là, c'est qu'on se retrouve dans une situation plus critique actuellement parce que, on a plus que, on a une accumulation qui s'est faite pendant dix ans et on a cette situation critique durant la période d'étiage où l'eau est trop basse et que monsieur Desjardins, lorsqu'il circule à l'intérieur de ce 1420 chenal-là, il est en face d'un rassemblement de sédiments dans ce chenal-là et il n'est plus capable d'arriver au quai pour débarquer sa clientèle.

**LA PRÉSIDENTE :**

1425 Je veux juste rajouter une chose monsieur Tremblay, monsieur Alibay. C'est que, en fait, les données qui nous ont été transmises par le ministère de l'Environnement, je comprends qu'il y a eu une augmentation de sédiments, ça ça va, mais les données qu'on a devant nous, là, disent que les niveaux d'eau minimums annuels des années 2001 et 2002 ne sont pas inférieurs à des données là de 1990, ils sont supérieurs.

1430 Donc, j'aimerais savoir comment on fait pour dire que les niveaux d'eau sont très bas actuellement, alors que les données qu'on a devant nous révèlent qu'elles sont supérieures aux années 1990 et à d'autres années qui... Le minimum annuel pour l'année 2002 là, c'est 21,342 mètres, alors que le plus bas minimum est en 1990 et c'est 21,03. Et si on prend la période où le 1435 traversier est en opération, bien le minimum est en 1986 alors que en 2002 c'était supérieur d'un certain nombre de millimètres...

**M. ALI ALIBAY :**

1440 Vous avez totalement raison, donc, comme je vous ai expliqué tantôt il y a les deux effets

combinés. O.K. Le premier, la première raison principale c'est l'accumulation des sédiments, O.K., et si on conjugue ça avec l'abaissement de l'eau, on se trouve dans une situation critique. Ça répond exactement à ce que vous dites. Je pense que vous avez répondu mieux que ce que on était capable de vous répondre. Et, notre réponse était implicite dans votre réponse.

1445

**LA PRÉSIDENTE :**

Avant de prendre une pause, j'aimerais poser une dernière question au ministère de l'Environnement concernant les exigences de la directive qui a été remise au ministère des Transports pour la préparation de l'étude d'impact. Je pense que vous connaissez mieux le contenu de l'ensemble des informations qui sont demandées à un promoteur que moi. Maintenant, je me questionne sur une chose.

1450

Ce qu'on constate actuellement c'est que le besoin de dragage pour une largeur 60 mètres et lié au fait que monsieur Desjardins, le propriétaire des traversiers, utilise de façon de plus en plus importante quatre dragueurs, quatre bateaux et ça nécessite un dragage plus large et ça c'est lié à une augmentation de la clientèle.

1455

Or, dans la directive, on fait état que les impacts d'un projet doivent être présentés et on ne retrouve aucune information dans l'étude d'impact concernant les impacts économiques du projet sur les deux régions c'est-à-dire Oka et Hudson. À partir du moment où vous avez une augmentation de clientèle, c'est certain qu'il y a des impacts quelque part et on n'en a pas, ou un seul mot dans l'étude d'impact.

1460

**M. JEAN SYLVAIN :**

Madame la présidente, c'est un effet culturel j'oserais dire, au début, les études d'impact, c'est-à-dire au début depuis le début de l'arrivée de la procédure, au début, on s'était beaucoup orientés vers les impacts sur la nature. Qu'un projet soit rentable ou non, c'était pas, ça ne faisait pas l'objet d'une enquête à la loupe, d'une enquête détaillée. Que le promoteur ait un risque économique à faire son projet, c'était pas directement notre problème. Notre problème principal c'était quel dommage il fait à l'environnement? Ceci dit, l'évolution fait que maintenant, on s'occupe de plus en plus des impacts sociaux. Il y avait les impacts indirects, c'est-à-dire les impacts qui sont faits sur des populations qui n'ont rien à voir dans le projet sauf de subir des impacts et maintenant on voit une tendance sur des études économiques pour justifier, surtout dans le cas de ministères, de justifier le projet d'une façon économique. Pourquoi faire un projet sur l'environnement si on est pour en payer encore plus de dommages, en plus des dommages faits à l'environnement, si on paie des dommages financiers en plus de ça. On commence à regarder ça de plus en plus.

1470

1475

Cependant, dans ce projet-là au début, on n'avait pas vu nécessairement la pertinence d'exiger des études économiques fines sur l'impact de la traverse, parce qu'en fait l'impact du projet permettait simplement à la traverse de continuer d'exister, il n'y avait pas de variations des impacts économiques comme telles, c'est pour ça qu'on n'a pas jugé bon d'insister sur le fin détail d'une étude économique de la traverse.

1480

1485

1490 Il est vrai que l'arrêt de la traverse aurait suscité des impacts beaucoup plus importants. Mais pour l'instant c'était pas une éventualité qu'on envisageait. C'est la raison que je peux vous donner pourquoi on n'a pas insisté pour avoir des études économiques. C'est sûr que ça aurait eu un poids probablement sur la justification ou la légitimité du projet, mais dans notre esprit, au départ, c'était pas en doute cette légitimité-là économique parce c'est un promoteur privé. S'il faisait pas d'argent, il serait pas là.

1495 **LA PRÉSIDENTE :**

Je comprends mais je sais pas là, je dis ça sans, sans vraiment connaître tous les tenants et aboutissants, mais à partir du moment où vous augmentez l'achalandage, c'est certain que ça a un impact sur les infrastructures de part et d'autre. Donc, y a quelqu'un qui va devoir payer les coûts de, par exemple, la détérioration des routes ou tout ce qui peut être lié à ça. 1500 Donc, on n'en a pas tenu compte dans l'étude d'impact.

**M. JEAN SYLVAIN :**

1505 Non et puis, comme il a été mis en lumière hier aussi, les études d'augmentation des... c'est-à-dire l'augmentation du potentiel de la traverse, a pas été... c'était pas des études qui étaient appuyées beaucoup non plus. Donc, on... c'est...

**LA PRÉSIDENTE :**

1510 Écoutez, monsieur Desjardins, hier, nous a déposé un document où on a...

**M. JEAN SYLVAIN :**

1515 C'est des statistiques, oui...

**LA PRÉSIDENTE :**

1520 ...où on a des statistiques importantes, là, qui sont, en fait, intéressantes, ça donne quand même une idée, là, de la nature de l'achalandage en tous les cas, mais à ma connaissance en tous cas, et vous pourrez confirmer monsieur Desjardins, il me semble qu'il n'y a pas d'information de nature économique dans ce document-là.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1525 Oui Madame la Présidente. Il y a des informations, dans le document original, il y a des informations d'ordre économique, par contre je les ai retirées, compte tenu que c'est des informations qui sont privées. C'est des chiffres qui proviennent des états financiers de la Corporation donc, pour moi, il n'était pas pertinent de rendre ces informations-là publiques.

1530 Par contre, je peux, je peux vous livrer le chiffre avec lequel on a travaillé au niveau des

impacts économiques. À l'intérieur de l'étude, le modèle, on voulait calculer l'impact économique que la traverse avait dans les régions. Et puis, basé sur le modèle du Bureau de la statistique du Québec au niveau touristique, la traverse a un impact économique de trente et un millions annuels. Encore là, c'est...

1535

**LA PRÉSIDENTE :**

Juste une précision, l'impact touristique, est-ce que l'impact touristique concerne les deux régions Oka et Hudson?

1540

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Je pourrais pas vous donner d'information sur l'interprétation de ces résultats-là parce que je suis pas qualifié pour le faire. Et puis, j'ai été le premier à en douter. Par contre, c'est le modèle qui est utilisé au Québec à tout moment où on a besoin d'évaluer les impacts économiques. Donc, c'est... comme je vous dis, j'ai été...

1545

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous pouvez pas aller plus loin, là, dans l'analyse de ça.

1550

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Exactement. Donc, la traverse, la façon dont moi, je le perçois, c'est que si tu enlèves la traverse, y aura un impact négatif de trente et un millions pour les régions, pour les deux régions combinées j'imagine. Mais je peux vous donner plus d'informations...

1555

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1560

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Monsieur Sylvain, vous dites pour la directive, ce qu'on peut comprendre, c'est une directive type qui a été transmise au promoteur, au ministère? C'est ça que vous faites? Et à ce moment-là, donc il y a des ajustements qui sont portés selon le type de projet. Est-ce qu'on peut comprendre le fonctionnement?

1565

**M. JEAN SYLVAIN :**

C'est qu'en fait, la directive, c'est la directive du Ministre. Il y a quelques années, on s'est aperçu que les directives se ressemblaient beaucoup pour certains projets et on a élaboré des directives type. Ces directives-là sont disponibles sur le site Internet mais la directive qui est envoyée au promoteur, c'est la directive du Ministre et elle est...

1575

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Du Ministre?

1580 **M. JEAN SYLVAIN :**

... et elle est personnalisée.

1585 **M. LOUIS DÉRIGER :**

À partir de...

**M. JEAN SYLVAIN :**

1590 La plupart du temps, elle ressemble à un assez gros pourcentage à la directive-type, c'est la prérogative du Ministre d'envoyer la directive au promoteur. Donc, je...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1595 Maintenant, pour la question des aspects biophysiques donc. Par exemple, tout ce qui est inventaire. Est-ce que le fait de pas faire d'inventaire, est-ce que c'est quelque chose, une pratique courante? Parce qu'actuellement on a des inventaires sur la végétation, mais on a des listes aussi d'espèces potentiellement désignées menacées dans le secteur, mais on n'a pas d'inventaire de terrain qui a été effectué tant au niveau de la faune qu'au niveau des poissons.  
1600 Donc, est-ce que c'est une façon de faire qui est normale?

**M. JEAN SYLVAIN :**

1605 Oui, dans le cas où les données existantes sont suffisantes.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Et dans ce cas-ci, pour vous, c'était suffisant?

1610 **M. JEAN SYLVAIN :**

Ça été, oui, cela a été jugé satisfaisant.

1615 **M. LOUIS DÉRIGER :**

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1620 Alors, nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes et nous reviendrons avec

les questions par la suite.

**PAUSE**

---

1625

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1630

J'inviterais maintenant madame Suzanne Leclerc. Bonsoir madame Leclerc.

**MME SUZANNE LECLERC :**

1635

J'avais plusieurs questions mais j'ai pris ma bouteille d'eau avec monsieur Desjardins, alors j'ai eu pas mal de réponse. Il y a une question que j'aimerais quand même poser. J'ai voulu faire la coquette, puis je vois rien... Le dragage d'entretien a eu lieu en 1984. Je me souviens, j'étais là. Est-ce possible de savoir en quelle année le précédent dragage a eu lieu?

**LA PRÉSIDENTE :**

1640

Monsieur Tremblay.

**M. CLAUDE T. TREMBLAY :**

1645

Oui. Monsieur Alibay va répondre à cette question.

**M. ALI ALIBAY :**

1650

Vous patientez que je trouve l'acétate?

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça sera pas long madame Leclerc. Avez-vous une autre question madame Leclerc?

1655

**MME SUZANNE LECLERC :**

Non...on m'a répondu.

**M. ALI ALIBAY :**

1660

O.K. Je l'ai trouvée, je l'ai trouvée...

**LA PRÉSIDENTE :**

1665

Alors...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

On l'a...

1670

**M. ALI ALIBAY :**

Donc ici on a une historique assez succinct de la traverse Oka. C'est des informations qu'on a colligées à travers les informations du fédéral et il y a beaucoup d'incertitudes dans cette historique-là, mais je pense que c'est des grandes lignes directrices qui sont identifiées là et je pense que vous pouvez peut-être uniquement apprécier l'information, pas sa justesse en tant que telle parce qu'on a eu beaucoup de difficultés à la compiler.

1675

Donc, on sait que la traverse Oka a été construite en 1909. C'était uniquement pour des passagers, il n'y avait pas de transport d'autos. Après ce qui est arrivé c'est qu'il y a eu des dragages subséquents qui ont été faits pour élargir le chenal, pour le rendre plus accessible pour d'autres activités et, en 1967, il y avait une demande qui a été probablement transférée par monsieur Léger au fédéral pour commencer à draguer le chenal parce qu'il était rempli. Donc on a des documents qui se sont échangés entre monsieur Léger et le fédéral...

1680

1685

**MME SUZANNE LECLERC :**

En 1967?

1690

**M. ALI ALIBAY :**

Comment?

**MME SUZANNE LECLERC :**

1695

Vous dites en 1967.

**M. ALI ALIBAY :**

En 1967 il y avait une demande qui a été logée par monsieur Léger, je pense, au fédéral et cette demande-là a été transférée au provincial parce que semblerait-il que la traverse a été léguée au provincial dans les années soixante-dix. O.K. Et la démarche a poursuivi et, probablement, une multitude de dragages qui ont été faits pendant ces périodes-là parce que il y avait possibilité de le faire sans aucune autorisation. C'était pas interdit à l'époque de faire ces dragages-là.

1700

1705

Donc, la demande officielle avait atterri dans nos bureaux et on était dans une situation où on savait pas comment traiter ce dossier-là parce que ça venait juste d'arriver chez-nous. Et la demande a été prise en considération dans les années quatre-vingt-deux, quatre-vingt-trois et on a pris les plans de patron de dragage que le fédéral nous a donnés et on a exécuté tel quel, sans

1710



tenir compte, parce que c'était devenu urgent et on a exécuté le dragage comme le patron de dragage qui a été identifié par le fédéral et par monsieur Léger. D'accord?

1715 Depuis lors, il y a eu des petits aménagements qui ont été faits, comme on a parlé de la jetée du côté de Oka. On l'a construite dans les années 1993, 1994, ça c'est le ministère de l'Environnement qui nous a donné cette information-là et on sait que la jetée a été construite dans cette période-là.

1720 Maintenant, entre 83, 84, 85 et 2003, il y a eu de nombreuses... quelques dragages qui ont été faits, mais c'était pas du tout des interventions du ministère des Transports, c'était des tierces personnes qui l'ont fait et on l'a mentionné pendant la journée de l'information.

**MME SUZANNE LECLERC :**

1725 Moi, je vous demandais avant 1984.

**M. ALI ALIBAY :**

1730 Avant 1984, vous les avez. C'est les seuls qu'on a...

**MME SUZANNE LECLERC :**

C'est tout ce que vous avez?

1735 **M. ALI ALIBAY :**

1740 C'est tout ce qu'on a comme information colligée. Mais par contre, je suis certain là, qu'il y a eu des dragages assez régulièrement parce qu'il n'y avait pas d'autorisation de requise pour faire ce genre de travaux-là.

**MME SUZANNE LECLERC :**

Merci.

1745 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça répond à votre question? J'aimerais peut-être savoir, je sais pas si...

**MME SUZANNE LECLERC :**

1750 Monsieur Léger doit le savoir quand il était propriétaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

1755 Moi, j'aimerais savoir... D'accord madame, j'apprécie votre mention. J'aimerais savoir

entre le dragage de 1984 et celui de 2003, vous dites qu'il y a eu un certain nombre de dragages qui ont été faits. Je sais pas si c'est vous ou monsieur Desjardins, j'aimerais savoir à quel endroit ces dragages-là ont été faits? Est-ce que il y a quelqu'un qui est capable de nous informer là-dessus?

1760

**M. ALI ALIBAY :**

Moi, je vous dirais principalement là, d'après la situation physique du milieu, c'est uniquement qu'au quai que les sédiments se ramassent et la facilité de draguer au quai est plus simple que d'aller au milieu du lac.

1765

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. là, je veux juste comprendre, là...

1770

**M. ALI ALIBAY :**

Au quai de Hudson, là où les bateaux vont toucher le sol,...

1775

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui...

**M. ALI ALIBAY :**

1780

Dans ces zone-là, là, il y a une nécessité d'avoir une certaine profondeur pour que les barges viennent toucher les berges...

**LA PRÉSIDENTE :**

1785

Est-ce qu'il serait possible de voir, je le sais pas, monsieur Desjardins, avez-vous des localisations précises, est-ce qu'on peut voir ça sur une carte?

**M. ALI ALIBAY :**

1790

Je sais pas si on peut peut-être regarder en parallèle. Je pense que c'est indiqué aussi avec... C'est beau là comme ça?

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1795

Monsieur Alibay, juste une seconde, dans un document qui a été déposé, un document qui porte la cote 8.3, vous dites, vous parlez de trois dragages. D'abord un qui a eu lieu lors de la construction de la jetée d'Oka.

1800

**M. ALI ALIBAY :**

Oui.

1805 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Un deuxième qui a été fait à l'est et à l'ouest de la zone d'accostage du côté de Hudson, ça en 1996 et qui venait en 35 voyages de camion. Ensuite, vous dites qu'il y en a eu un autre le 31 juillet 2001, c'est précis là ce qu'on a, qui aurait été fait dans la zone d'accostage ouest et centrale du chenal...

1810

**M. ALI ALIBAY :**

C'est ça.

1815

**M. LOUIS DÉRIGER :**

...du côté d'Hudson.

1820

**M. ALI ALIBAY :**

C'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1825

Il y a eu 13 voyages.

**M. ALI ALIBAY :**

1830

C'est ça mais toutes ces informations-là ont été colligées lors de la séance d'information qu'on a eue et...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

1835

Mais qui vous a donné ces informations-là?

**M. ALI ALIBAY :**

1840

Ça c'est des informations qui ont été données par monsieur Desjardins, il y avait des citoyens qui étaient là et ont dit Ah, on avait vu le camion, ça s'était déroulé à telle époque-là et nous on les a colligées, et on a fait cette compilation d'informations-là pour clarifier la situation que le dragage est une chose qui est très essentielle pour le maintien du chenal, parce qu'il y a eu des multiples dragages qui ont été faits illégalement et on se trouve dans une situation de précarité et embêté par le ministère de l'Environnement parce qu'en 2001, le ministère de l'Environnement était venu nous contacter pour dire Comment ça se fait que vous faites le

1845

1850 dragage, monsieur Alibay, vous avez même pas encore soumis l'étude d'impact, vous avez même pas finalisé rien, comment ça se fait que vous le faite? . Je leur ai dit vous vous détrompez on n'a donné aucune autorisation pour faire la réalisation de ces travaux-là. Actuellement, on est en processus de préparer les documents et on sait qu'on va le faire assez rapidement mais cela n'a pas été fait par le MTQ tous ces dragages-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1855 Est-ce que monsieur Desjardins vous avez de l'information à ajouter?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Je pourrais identifier les zones où les travaux ont été faits.

1860 **LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1865 O.K. Donc, les travaux qui ont eu lieu en 1996 par monsieur Léger visaient la zone ici où on amorce la manoeuvre d'accostage et puis ici dans cette zone-ci où on stationne le quatrième, qu'on appelle le quatrième bateau, là. Donc, il y avait beaucoup d'accumulation ici et là. Donc, ça a totalisé environ 35 voyages et en 2001 moi-même j'ai...

1870 **LA PRÉSIDENTE :**

En 1996...?

1875 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

En 1996 c'est monsieur Léger qui les a faits. Pour ce qui est de 2001, c'est moi qui a commandé ces travaux-là et on a dégagé toute la zone du devant des quais ici. Donc, ça c'est environ 25 voyages, là, si ma mémoire est bonne. Et puis, donc ça a permis à ce moment-là de pouvoir continuer, parce que à ce moment-là, les bateaux frappaient le fond et on avait beaucoup de misère à se rendre aux quais. Même l'an passé, ça s'est encore détérioré depuis 2001. L'été dernier on a dû accoster un bateau à l'aide du tracteur.

1885 Donc, juste pour vous donner une idée de la quantité de sédiments qui est accumulée là en période d'eau basse, le traversier arrive à une vitesse beaucoup réduite à la fin de la manoeuvre, donc, s'il y a trop de sédiments, à ce moment-là on échoue carrément dans les sédiments. Puis...

1890

**MME SUZANNE LECLERC :**

Puis vous aviez pas votre swing ...

1895 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Pardon?

**MME SUZANNE LECLERC :**

1900

Puis vous aviez pas votre swing ...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

1905 On n'avait pas le swing .

**LA PRÉSIDENTE :**

1910 Bien merci monsieur Desjardins. Je voudrais savoir de la part du ministère des Transports, dans l'étude d'impact à la page 6, c'est marqué L'hypothèse selon laquelle la fréquence des travaux de dragage d'entretien du côté d'Hudson pourrait être réduite en limitant l'apport de sédiments des affluents de la baie de Como a été étudiée. Or, cette étude démontre que la contribution de ces affluents à l'envasement du chenal dans la baie de Como ne représente qu'une fraction des sédiments s'y étant déposés depuis les derniers travaux de dragage . De un, est-ce que ce serait possible d'avoir cette étude-là?

1915

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1920 Madame Labbé va répondre à cette question.

**MME LUCIE LABBÉ :**

1925 Oui, c'est une étude qui a été faite par Genivar aussi qui étudiait l'ensablement justement de la baie au ruisseau Nells. Et cette étude-là, je pense qu'elle a été déposée avec l'Avis de projet.

**LA PRÉSIDENTE :**

1930 Bien en tous cas, à ce que je sache on n'a pas l'étude.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

1935 Madame, on va vérifier puis, si elle n'est pas là, on va la déposer.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais savoir est-ce que vous êtes en mesure de me dire si, bien en tous cas, si vous connaissez l'étude, les échantillons d'analyse ont été faits à quelle période?

1940

**MME LUCIE LABBÉ :**

Les échantillons d'analyse de sédiments?...

1945

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**MME LUCIE LABBÉ :**

1950

Ont été faits au cours de l'été 2000 dans le chenal.

**LA PRÉSIDENTE :**

1955

Non, non, non, les échantillons qui ont servi à dire que l'apport des affluents contribuait très peu à l'augmentation des sédiments dans la baie de Como...

**MME LUCIE LABBÉ :**

1960

Ça a été fait en 2001.

**LA PRÉSIDENTE :**

1965

Mais vous savez pas à quelle période?

**MME LUCIE LABBÉ :**

Bien je crois que l'étude a été faite pour une période. Ce sont des simulations qui avaient été faites...

1970

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais vous savez pas quelle période.

1975

**MME LUCIE LABBÉ :**

Désolée là, de mémoire, je m'en rappelle pas...présentement.

1980

**LA PRÉSIDENTE :**

1985 Écoutez je pose la question, bien d'ailleurs j'aimerais savoir à quelle période cela a été fait, si ce n'est pas dans l'étude, j'aimerais ça que vous essayiez de trouver la période à laquelle l'étude a été faite.

1990 Et, deuxièmement, là on n'a pas une carte avec les affluents, mais l'information que monsieur Desjardins vient de nous donner, permet ou en tous cas, nous laisse croire qu'il y a un apport de sédiments principalement dans les deux, près des deux affluents, là, qui se jettent dans la baie de Como.

**MME LUCIE LABBÉ :**

1995 Oui mais c'est à l'extérieur du chenal à draguer. L'affluent, le ruisseau Paiement et le ruisseau Nells, ils encadrent le chenal mais les sédiments restent à l'entrée, forment un delta à l'entrée du ruisseau et ne se rendent pas dans le chenal à draguer.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2000 C'est la conclusion de l'étude ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2005 Mais, c'est pour ça que j'aimerais savoir à quelle période ça a été fait, est-ce que ça a été fait en période de crue ou si ça a été fait en période d'étiage?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2010 Vous parlez de l'étude ou bien de l'objet de l'étude?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, de l'étude.

2015 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Quand est-ce qu'il a fait l'étude ou bien sur quelle période...

**LA PRÉSIDENTE :**

2020 Sur quelle période ça a porté.

2025

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2030 Bien, quand on fait une étude de ce genre-là, on ne vérifie pas la période, on vérifie le  
résultat. Est-ce qu'il y a des apports qui arrivent. Sur 25, ou 30 ans ou 10 ans ça importe peu. On  
a constaté que les sédiments, l'apport de sédiments dans ces rivières-là était une quantité  
négligeable par rapport à l'ensablement elle-même de la rivière. C'est pas... c'est pas ces  
sédiments-là qu'on retrouve dans le chenal. Ils restent à l'endroit où est-ce qu'ils arrivent à  
l'estuaire. Ils se déplacent pas. C'est la conclusion que Genivar est arrivée dans cette étude-là  
qu'on va vous présenter.

2035

**LA PRÉSIDENTE :**

2040 Écoutez, vous la déposerez et on posera des questions additionnelles, là, si on a besoin  
d'éclaircissement, mais si l'étude a été faite, par exemple, en période d'étiage, c'est bien sûr que  
la part en sédiments devait être minime, mais si elle est faite en période de crue, peut-être que  
l'impact est différent, là et l'apport en sédiments en période de crue peut-être importante.

**MME LUCIE LABBÉ :**

2045 Mais la période a couvert au moins un an de...

**LA PRÉSIDENTE :**

2050 Enfin, j'aimerais, j'aimerais avoir les informations s'il vous plaît.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Pas de problème.

2055 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins est-ce que vous vouliez ajouter quelque chose là-dessus?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2060 Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

2065 Alors, j'inviterais maintenant madame June Penney.

**MME JUNE PENNEY :**

2070 Bonsoir. Avant de poser ma question, j'aimerais demander que madame Corker, notre  
conseillère municipale, puisse faire un commentaire sur ce qui vient d'être discuté à propos des



travaux de dragage supplémentaires qui ont été faits. Est-ce qu'on peut lui permettre de poser sa question avant que j'intervienne pour qu'il y ait continuité dans la discussion?

**LA PRÉSIDENTE :**

2075

Est-ce que c'est une question ou des commentaires?

**MME JUNE PENNEY :**

2080

Je ne sais pas mais j'ai bien vu qu'elle semblait avoir des propos qui étaient pertinents à qu'est-ce que vous avez, de qu'est-ce qu'on vient de parler, de discuter.

**LA PRÉSIDENTE :**

2085

Écoutez, je ne peux pas accepter de commentaires ça c'est certain...

**MME JUNE PENNEY :**

2090

Bien, je ne sais pas si c'est un commentaire....

**LA PRÉSIDENTE :**

2095

...et il y a d'autres personnes sur la liste alors, vous comprendrez qu'il serait préférable, là, de respecter les inscriptions des gens. Si madame Corker veut poser une question, bien je lui demanderais de bien vouloir s'inscrire.

**MME JUNE PENNEY :**

2100

Je voulais faire une offre. O.K. Moi, je demeure tout proche du ruisseau, bien le ruisseau passe, ma propriété est à côté.

**LA PRÉSIDENTE :**

Lequel?

2105

**MME JUNE PENNEY :**

The Nells Creek.

**LA PRÉSIDENTE :**

2110

Nells. O.K.

**MME JUNE PENNEY :**

2115

Ça passe derrière ma maison, c'est un ruisseau qui est toujours... là je vais continuer en

anglais parce que je connais pas tous les mots en français.

**LA PRÉSIDENTE :**

2120 O.K. D'accord, allez-y, allez-y...

**MME JUNE PENNEY :**

2125 Le ruisseau est toujours très boueux. Il n'y a jamais d'eau claire dans ce ruisseau. Lorsque je suis arrivée ici il y a 22 ans, on pouvait mettre un bateau à l'eau et pagayer jusqu'au lac. Ce n'est plus possible. Le niveau d'eau a nettement baissé à cause de l'accumulation de sédiments combinée avec le faible niveau d'eau et ce ruisseau, il est clair qu'il apporte des sédiments dans le lac. Il n'y a pas besoin d'être scientifique pour le constater. C'est très évident qu'il y a beaucoup de sédiments qui sont apportés par le ruisseau au point que there is a stone a  
2130 peek.... Moi, j'aimerais savoir, comment, bien je sais qu'on vient d'expliquer ça, mais j'aimerais bien savoir comment est-ce qu'il peut arriver à ces informations-là, parce que c'est bien clair. Pourquoi le ministère des Transports installerait-il une barrière de pierre pour bloquer les sédiments et pour empêcher qu'ils aillent du ruisseau dans le...

2135 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Monsieur Alibay va répondre à cette question.

**M. ALI ALIBAY :**

2140 Ce problème de sédimentation par le ruisseau Nells a déjà été remarqué antérieurement. C'est-à-dire que le chenal, on est en possession depuis 1970, O.K., et cette problématique-là a déjà été soulevée par l'ancien propriétaire monsieur Léger. Et donc, ce qui a été proposé c'est d'éviter que les sédiments aillent directement dans le chenal, cet empiérement a été planifié  
2145 pour orienter les sédiments vers le large.

2150 Et là, ce qu'on a remarqué après avoir fait l'étude avec Genivar c'est que les sédiments ne se dirigent pas nécessairement vers le chenal, mais comme la vague pousse l'eau vers la rive et donc, les sédiments restent là aux pourtours de l'endroit où les sédiments rentrent et ils font un genre de delta.

2155 C'est ça la conclusion qui est sortie et je vous dirai que le fait d'avoir mis cet empiérement a protégé pendant quelque temps le chenal pour que les sédiments n'aillent pas, à cause du va et vient des vagues, la déposition de ces sédiments vers le chenal. Ça c'est un fait, parce que j'ai déjà lu des études antérieures là-dessus que la contribution du ruisseau Nells en sédiments était importante.

**LA PRÉSIDENTE :**

2160 Bien, écoutez, c'est le contraire de ce que les études de Genivar semblent dire là. Alors,

il va falloir qu'on ait la vraie réponse un moment-donné.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2165 On va déposer l'étude.

**LA PRÉSIDENTE :**

2170 J'aimerais savoir de la part du ministère de l'Environnement, monsieur Sylvain, est-ce que on peut faire de l'empierrement dans un ruisseau sans autorisation?

**M. JEAN SYLVAIN :**

2175 Non madame. C'est-à-dire on peut toujours le faire, mais on est en infraction.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez noté?

2180 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Oui...

**LA PRÉSIDENTE :**

2185 Madame Penney, votre autre question?

**MME JUNE PENNEY :**

2190 Bien, je n'ai pas exactement fini avec celle-là. Est-ce que ça serait possible de demander les opinions de monsieur Desjardins à propos des sédiments qui sont déposés dans le lac qui viennent de ces ruisseaux-là, parce que on parle de dragage qui va 485 pieds de longueur puis notre quai qui est en pierre, qui protège, n'a pas cette longueur-là. Fait que pour moi quand le ruisseau vient dans le lac, pour moi, oui, il y a le courant qui va amener quelque chose, mais moi, je peux pas croire qu'il y a rien qui va aller se déposer dans le canal.

2195

**LA PRÉSIDENTE :**

2200 Je suis pas sûr que je saisis très bien le sens de votre question mais monsieur Desjardins est-ce que vous avez une réponse à donner à la question de madame?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2205 Oui, je peux tenter d'y répondre. Définitivement que le chenal, moi, selon la conception dont j'en fait, je suis là depuis 1999, c'est que, ce que je vois, c'est que le chenal semble être

creusé dans un banc de sable et ce banc de sable-là rejoint la rive autant d'un côté que de l'autre, là. Autant du côté du ruisseau Nells que de l'autre côté, l'autre ruisseau.

**LA PRÉSIDENTE :**

2210

Le ruisseau Paiement?

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2215

Paiement?

**MME JUNE PENNEY :**

2220

On connaît pas le nom de l'autre...

**LA PRÉSIDENTE :**

Paiement, c'est Paiement le nom du ruisseau.

2225

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

Paiement. Donc, c'est difficile de savoir, là, la quantité de sédiments que ce ruisseau-là apporte, ce que l'on peut vraiment voir qu'il y a énormément de sable d'accumulé entre le chenal et le bout du ruisseau. Ça on peut le constater visiblement.

2230

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça va, est-ce que vous avez une autre question?

2235

**MME JUNE PENNEY :**

Oui. Je voulais savoir à propos des chemins ici à Hudson, s'il y a beaucoup de camions qui passent sur nos chemins pour emporter le matériau qui provient du dragage. Si les chemins sont, the're damaged, c'est qui qui est responsable pour payer pour nos chemins?

2240

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

2245

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Les transports des sédiments contaminés vont se faire du côté de Oka, pas du côté de Hudson.

2250

**MME JUNE PENNEY :**

Ça fait qu'il y a rien qui va sortir du côté de Hudson?

2255 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Il n'y a rien qui va sortir de Hudson.

**MME JUNE PENNEY :**

2260

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2265

Merci beaucoup madame. J'inviterais maintenant madame Nelly, je sais pas si je vais bien prononcer le nom de famille, là, Dandine, je sais pas trop... Alors, madame Dandine, la parole est à vous.

**MME NELLY DANDINE :**

2270

Merci, bonsoir. Moi, j'ai une question, elle va s'adresser à monsieur Desjardins. Le traversier est en fonction quand le temps le permet, du mois de mai on va dire jusqu'au mois d'octobre, fin octobre, s'ils sont chanceux quelques semaines au mois de novembre. Hier, il nous a donné des pourcentages de gens qui utilisaient le traversier au niveau touristique et il nous a dit qu'il y avait beaucoup de gens, de travailleurs qui utilisaient le traversier. Son pourcentage je l'ai trouvé très élevé, j'ai beaucoup de doutes, 41 %. J'ai trouvé ça énorme.

2275

J'aimerais savoir qu'est-ce que ces travailleurs font à partir du mois de novembre quand le traversier ferme et lorsque il re-ouvre, au mois de mai? Pendant ce temps-là. Je veux pas parler du pont de glace, parce qu'on est tributaire du climat ici donc on peut pas parler de, il y a un pont de glace, il y a pas de pont de glace, donc, je veux dire, quand le traversier fonctionne, qu'est-ce que font ces travailleurs, ces 41 % qui sont tributaires du traversier pour aller travailler d'après ce que j'ai compris?

2280

**LA PRÉSIDENTE :**

2285

Monsieur Desjardins.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2290

Donc, les travailleurs qui utilisent la traverse au moment où la traverse ferme, n'ont pas le choix d'utiliser une autre route. Donc, possiblement qu'ils utilisent l'autoroute 13.

2295

Vous vouliez pas parler du pont de glace, mais c'est quand même un élément important parce que les clients qui utilisent le pont de glace sont les mêmes qui utilisent la traverse. Donc,

la période où il n'y a pas de service d'offert est relativement limitée. L'an passé il n'y a pas eu de pont de glace, c'est assez exceptionnel parce qu'en temps normal, il y a eu un pont de glace à chaque année. Donc, le service est quand même assuré quasiment 12 mois par année.

2300 Pour ce qui de la portion de la question où vous doutiez des pourcentages, c'est qu'il faut pas voir travailleurs au sens où c'est le trafic de l'heure de pointe du matin et l'heure de pointe du soir. Il y a une portion de la clientèle du travail qui est présente à ce moment-là, mais il y a aussi la clientèle affaires et travail qui est combinée dans le 41 %.

2305 À ce niveau-là donc c'est des gens qui sont sur la route, c'est des gens qui travaillent sur la route, donc qui ont à se déplacer d'une ville à une autre entre deux réunions ou pour aller voir des clients ou peu importe la nature de leur travail. Donc ces gens-là utilisent l'alternative de la traverse. C'est une route alternative la traverse.

2310 Donc, tout dépendant du point de départ et du point d'arrivée de la route dont tu as à faire, à ce moment-là c'est aux utilisateurs de juger si la traverse est une bonne ou une mauvaise alternative. Si dans le cas c'est une mauvaise alternative puis qu'ils n'ont pas de gain réellement à faire que ce soit en kilométrage ou en temps, à ce moment-là bien ils utilisent l'autoroute 13 ou ils passent par ailleurs. Mais, faut en conclure que si les gens choisissent d'utiliser la traverse, 2315 c'est parce qu'ils ont réellement un avantage à le faire.

**MME NELLY DANDINE :**

2320 O.K. Maintenant j'ai une autre question.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, madame Dandine.

2325 **MME NELLY DANDINE :**

2330 Où vont être déposés ces sédiments que vous allez enlever là, les 19 000 mètres cubes, je crois qu'il s'est parlé en aval du site, où en aval du site? Parce que 19 000 mètres carrés, euh... cubes je veux dire, c'est quand même pas mal. Où par rapport au traversier ça va être déposé hein?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2335 Monsieur Alibay va répondre.

**M. ALI ALIBAY :**

2340 Donc, l'option qui a été choisie, c'était un site qui est existant que le fédéral a identifié comme un site de dépôt antérieur. Donc ce qu'on sait là, c'est que dans les années 1984, ce site a été utilisé pour les mêmes fins. Ce site-là, il est situé à peu près à 400 mètres selon l'axe du

chenal, pas du chenal mais l'axe où le bateau s'en va, donc, cet axe-là qui est très théorique, parce qu'en réalité les bateaux, ils ne circulent pas dans cet axe-là, ils contournent de part et d'autre hein? Mais par rapport à cet axe qui a été identifié, de là à là, il y a à peu près 400 mètres. C'est là la localisation, c'est une force marine qui va être utilisée pour...

2345

**MME NELLY DANDINE :**

Donc, là j'ai entendu hier vous avez mentionné qu'il y allait avoir une moyenne de 600 barges qui vont faire l'aller et le retour c'est ça pour aller faire le dépôt là? Donc ça veut dire que les riverains dans ce coin-là, ils vont s'amuser pendant un mois hein? C'est ça? Quels vont être les inconvénients, là, de tout ça?

2350

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Est-ce que c'est une autre question à laquelle on doit, on peut répondre, oui?

2355

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, oui.

2360

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame, madame...

2365

**MME LUCIE LABBÉ :**

Bien les principaux inconvénients vont être au niveau du bruit généré par la barge, c'est quand même à une distance d'à peu près 600 mètres de la berge par rapport du côté de Hudson et à 1.5 kilomètre par rapport à la berge du côté d'Oka. Donc, bon, c'est le bruit des moteurs qui va être le plus dérangeant, mais...à part de ça.

2370

**MME NELLY DANDINE :**

Est-ce que vous avez la moyenne de barges par jour, de trajets qu'il va y avoir?

2375

**MME LUCIE LABBÉ :**

Ça va dépendre de la productivité ou du taux de dragage qui va être effectué. C'est sûr qu'au départ on prévoit draguer les sédiments de classe 4 pour les sortir complètement et par la suite draguer l'ensemble du site.

2380

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes capable de donner un ordre de grandeur par jour?

2385

**MME LUCIE LABBÉ :**

2390 Oui. Environ 15 barges par jour. Si on considère admettons sept semaines de dragage à l'intérieur des huit semaines prévues, il y a quelques jours de mobilisation et de démobilitation de l'équipement et, on avait calculé quatre semaines de dragage, mais on peut étendre ça quand même à sept semaines dépendant du nombre... de la période à laquelle l'entrepreneur va se mobiliser et se démobiler, mais il peut quand même y avoir un sept semaines où les travaux pourront être effectués. Donc, c'est 15 barges par jour.

2395 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Permettez-moi madame Labbé, les travaux, vous avez planifié je pense un rendement de 1 000 mètres cubes par jour si je comprends bien. Est-ce que c'est basé sur une période de travail de 07h00 le matin à 07h00 le soir.

2400

**MME LUCIE LABBÉ :**

Oui, et c'était sur, à l'intérieur de quatre semaines par contre.

2405 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Donc le fait que ça augmente à sept, c'est pourquoi, c'est pour le fait de...

**MME LUCIE LABBÉ :**

2410

Ah bien ça lui donne plus de marge de manoeuvre.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2415 Mais, à ce moment-là, est-ce qu'il va y avoir des travaux en soirée, est-ce que quand la noirceur?

**MME LUCIE LABBÉ :**

2420 Non, les travaux vont être de 07h00 le matin à 07h00 le soir.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2425 Mais en octobre et novembre, le soir, il est à 05h00. Je veux dire la noirceur arrive de bonne heure, là, elle arrive pas...

**MME LUCIE LABBÉ :**

2430 Bien ça va être à l'entrepreneur de s'éclairer et de prévenir pour ça.



**M. LOUIS DÉRIGER :**

Donc, il est possible que la... mais est-ce qu'il est possible que la période soit prolongée?

2435 **MME LUCIE LABBÉ :**

Prolongée? La période de travaux?

2440 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Oui, oui, oui.

**MME LUCIE LABBÉ :**

2445 Non, théoriquement il va être capable de faire les travaux à l'intérieur de ces huit semaines incluant la mobilisation et la démobilisation.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2450 Puis en tenant compte du fait que la noirceur peut survenir...

**MME LUCIE LABBÉ :**

2455 Oui, bien là, c'est à lui à avoir de l'éclairage sur ses équipements pour...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais c'est votre devis j'imagine qui va spécifier la durée?

2460 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Oui, notre devis va spécifier la durée, puis il va y avoir une pénalité s'il dépasse la durée.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2465 S'il dépasse...

**LA PRÉSIDENTE :**

2470 J'aimerais savoir de la part du ministère de l'Environnement ou peut-être de Pêches et Océans, est-ce qu'on peut faire du dragage de nuit et quelles sont les exigences à ce moment-là qui seront requises de la part de l'entrepreneur?

2475

**M. JEAN SYLVAIN :**

2480 Je pense que c'est une question qui relève plus de la sécurité de la navigation que de nos compétences, nous on n'a pas vraiment d'objection, mis à part le dérangement des personnes qui devraient arriver à 07h00. Si la noirceur arrive à 05h00, ils vont, les dragues aujourd'hui sont équipées de GPS. Ils savent à chaque instant où ils sont, il y a beaucoup moins de danger qu'avant sur les collisions, ils vont probablement avoir une signalisation particulière pour que les autres bateaux les voient, mais c'est un problème de sécurité de navigation qui les empêcherait de le faire.

2485

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous enverrons la question à la Garde côtière. Merci. Merci madame Dandine.

2490

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2495 Monsieur Tremblay, on a parlé tout à l'heure que, bon, quand la traverse n'était pas en opération, que les gens utilisaient des chemins alternatifs, pour ce qui est du ministère, ce lien, le lien de la traverse, quelle est l'importance que vous accordez dans ce lien, ce lien du transport, si on veut, entre deux rives, dans tous les autres transports tant du côté de Vaudreuil-Soulanges que du côté de Deux-Montagnes?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2500

On considère ce lien comme un lien local.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2505 Donc, ce n'est pas un lien disons comme un, en fait qui s'inscrit dans les eaux supérieures?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2510 Non, non. Pour indication, les routes qui amènent à la traverse, elles sont entretenues par la ville de Hudson d'un côté tandis que du côté Oka, bien la route 344 elle est tout proche de la traverse, mais pour accéder de la traverse jusqu'à la route 344 est de la responsabilité municipale aussi de la municipalité de Oka.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2515

2520 Dites-moi, quand, hier, il y a des gens qui ont parlé du chemin de fer, et dans les années 1909 donc, au début de la traverse, il y avait une possibilité, en fait les gens d'Oka utilisait la traverse pour venir du côté de Hudson pour prendre le train par exemple. Donc, je comprends hier que ça c'est quelque chose qui n'existait plus, est-ce que... est-ce que actuellement, le train, le rail sert au transport des passager ou c'est strictement pour la marchandise?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2525 Le train, actuellement on a, l'Agence métropolitaine de transport exploite actuellement un train le matin et le soir pour les gens qui ont à se rendre au centre-ville de Montréal. Puis, ce trains-là ici, il sert aussi pour le transport des marchandises actuellement.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2530 Mais est-ce qu'il y a des gens qui, par exemple, partiraient d'Oka pour prendre la traverse et venir prendre le train d'Hudson ou s'ils préfèrent prendre le train...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2535 Je n'ai pas cette information, je l'ignore. S'il y a des gens qui vont prendre le train à partir de Hudson au lieu d'aller le prendre à partir de Deux-Montagnes, je l'ignore. Mais à mon avis, le train de Deux-Montagnes est beaucoup plus intéressant que le train par rapport à Hudson.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2540 Maintenant, dans l'éventualité que l'autoroute 30 soit réalisée, donc l'autoroute 30 va rejoindre, je pense c'est la route 540?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2545 La 540 oui, à Vaudreuil.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2550 À ce moment-là, est-ce que le fait que la 30 puisse, une fois réalisée, puisse devenir un lien pour atteindre la rive sud de Montréal, donc, contourner l'île, puisse faire en sorte que les gens, par exemple, d'Oka soient tentés d'utiliser la traverse pour se rendre à Hudson et de là, rejoindre la 540 et la 30 pour contourner l'île...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2555 En période de pointe, ce sera une alternative que l'utilisateur devra évaluer, mais cela dépend de sa destination. Si c'est pour aller pour Montréal, je pense qu'il est mieux avec le réseau comme la 13 qui est un accès rapide et direct, ça dépend où a lieu le départ, mais les gens de Oka...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2565 Attention là, la 13 quand on parle de Oka, oui dans la période hors pointe mais en période de pointe, c'est pas vraiment intéressant pour atteindre le centre-ville, puis si en plus on

veut aller du côté de la rive sud, c'est évident que là, ça devient assez long de passer par la traverse, peut-être que ça peut être intéressant pour les gens pour atteindre la rive sud.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2570

Il pourrait arriver dépendant pour certaines personnes dépendamment de leur destination pour aller sur la rive sud, comme vous le disiez, que c'est une alternative qu'ils devraient... il va probablement évaluer.

2575 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Monsieur Desjardins, est-ce que vous avez considéré cet aspect-là dans votre... dans vos prévisions de croissance. Est-ce que le fait qu'il y ait peut-être une... de votre traverse?

2580 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

2585 Non, ça n'a pas été évalué, je vais vous dire les prévisions de croissance sont uniquement basées sur l'historique de la traverse. Donc on regarde ce qui a été vécu comme croissance dans le passé puis on prétend que ça va se poursuivre dans le futur et ça, supporté par la croissance démographique des deux régions limitrophes. Il n'y a pas de... non, on n'a pas fait d'analyse spécifique en fait de croissance.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2590 Donc c'est par rapport surtout à l'état actuel du réseau, donc il n'y a pas d'augmentation...

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2595 Oui, exactement. Là, on figure qu'il va continuer d'y avoir une croissance de la circulation et ce, dû à l'augmentation démographique des régions environnantes. Donc, on n'a pas été réellement plus loin, c'est par déduction qu'on...

**LOUIS DÉRIGER :**

2600 En fait, c'est... vous... vous, c'est sur l'historique de la croissance que vous avez projeté la croissance future.

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2605 Oui et puis qu'on, comme en fait, je cherche un terme, là, mais qu'on peut être à l'aise de confirmer que cette croissance-là va être maintenue par l'augmentation démographiques.

**M. LOUIS DÉRIGER :**

2610 O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais maintenant monsieur Normand Fullum.

2615

**M. NORMAND FULLUM :**

Bonsoir.

2620

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir monsieur Fullum. D'abord, ma première question s'adresse peut-être au ministère du Transport. Monsieur Desjardins a soulevé...

2625

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui...

**M. NORMAND FULLUM :**

2630

...le point de sécurité. C'était son point le plus important que j'ai entendu jusqu'à maintenant ce soir que lorsque il y a quatre bateaux sur le... en opération, ça devient dangereux. Alors, moi, je me demandais si le ministère du Transport avaient, eux, de leur côté, des lois ou des législations sur la quantité de bateaux qu'il pourrait y avoir sur le transport des usagers et puis, en deuxième volet de la même question, l'élargissement du dragage de partir de 40 mètres à 60 mètres, d'après monsieur Desjardins, est dû à ce côté dangereux-là. La seule personne en tant que telle qui peut bénéficier de cet élargissement là c'est monsieur Desjardins pour sa propre entreprise d'avoir plus de clientèle.

2635

2640

Ma question est, est-il vraiment nécessaire de dépenser, j'ai calculé environ trois à quatre cents mille dollars de plus parce qu'on élargit plus grand. Si on faisait la même 40 mètres on dépenserait x montant d'argent maintenant c'est 20 mètres de plus, on dépense beaucoup plus d'argent, on met en danger le transport des usagers en plus, parce que là, on parle de quatre, là, ça va peut-être être cinq pis six bateaux dans l'avenir à entendre parler monsieur Desjardins, et puis la seule personne, en fin de compte, qui va en bénéficier c'est monsieur Desjardins. C'est l'agrandissement de son entreprise, le dépérissement de la vie côté autant Oka que Hudson parce que l'arrivée du traversier arrive dans un quartier résidentiel. C'est sûr que la vie, l'impact social est là. C'est très flagrant.

2645

2650

Moi c'est la première chose que j'ai vu en premier c'est l'impact social qu'on va avoir de notre côté à Hudson. Plus de bateaux, plus de monde, plus de danger. Est-ce qu'il y a une loi qui existe au ministère du Transport sur les chemins maritimes?

2655

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

2660 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

C'est de juridiction fédérale pour la circulation sur les voies navigables, cela ne relève pas de notre juridiction. J'ignore, je ne peux pas répondre à cette question-là.

2665 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, la Commission va se charger de transmettre votre question à la Garde côtière et la réponse écrite sera déposée là avec les autres documents.

2670 **M. NORMAND FULLUM :**

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

2675

D'accord?

**M. NORMAND FULLUM :**

2680 La deuxième question était sur l'impact social qu'il peut y avoir sur les deux côtés là, sur justement la démographie, là, de plus en plus de gens qui vont passer, c'est des rues très très domiciliaires. J'aimerais savoir s'il y a eu des études, ou est-ce qu'il va y avoir des études accomplies à ce sujet. Parce que justement ils veulent agrandir plus large, donc, plus d'achalandage.

2685

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

2690 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

2695 Bon. Madame Labbé va répondre à cette question. Mais avant de lui laisser la parole, notre étude ne portait pas sur l'achalandage ou sur la quantité d'apport de véhicules de plus pour le passage sur les bateaux. Nous autres, notre étude portait essentiellement sur le dragage. Mais je vais laisser madame Labbé mieux préciser ma réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Labbé.

2700

**MME LUCIE LABBÉ :**

2705 Bon, il n'y a pas beaucoup d'autres précisions à apporter. Autre peut-être que je crois pas que monsieur Desjardins va augmenter, même si le chenal est plus large, il n'augmentera pas la quantité de bateaux à un nombre supérieur à quatre question de fonctionnement....

**M. NORMAND FULLUM :**

2710 C'est ce qu'il disait, la personne, la question qui a été posée avant moi c'était ça que... Plus ça va aller, plus qu'il va y avoir de monde, là.

**MME LUCIE LABBÉ :**

2715 C'est ça, donc, monsieur Tremblay a répondu que notre étude d'impact ne portait pas sur l'augmentation du trafic dû à la traverse.

**LA PRÉSIDENTE :**

2720 Ça répond?

**M. NORMAND FULLUM :**

Ouais...

2725 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci monsieur Fullum. J'inviterais maintenant madame Sandra Miron.

**MME SANDRA MIRON :**

2730 Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

2735 Bonsoir madame.

**MME SANDRA MIRON :**

2740 Bon. Ma question porte sur une question d'impact environnemental. J'aimerais savoir, I will ask in English, qu'est-ce qui cause plus de dommage environnemental: deux barges qui tirent chacune dix véhicules ou bien vingt voitures sur la route pendant deux heures. J'aimerais savoir si quelqu'un a une réponse à cette question. Car le temps que ça prend pour aller de Hudson à Oka, c'est deux heures par la route. Et j'aimerais savoir quelle alternative a le plus d'impact sur l'environnement?

2745

**LA PRÉSIDENTE :**

Tentativement monsieur Sylvain.... Vous êtes l'heureux gagnant.

2750 **M. JEAN SYLVAIN :**

Il y a beaucoup de variables qui sont non répondues. C'est-à-dire des variables difficiles à prendre en considération. C'est-à-dire le type de véhicules, la façon de conduire, la consommation d'essence, je peux pas comparer juste les gaz à effet de serre, vingt véhicules deux heures plutôt que le fonctionnement du traversier, juste pour les gaz à effet de serre c'est sûr qu'il doit y avoir un bénéfice à prendre la traverse plutôt que utiliser la route pour le nombre de véhicules que vous avez mentionné. Mais outre ça, faire un bilan des impacts environnementaux, ça serait en soit toute une étude.

2760 **MME SANDRA MIRON :**

Est-ce qu'il y a une étude comme ça qui est en train de se dérouler à quelque part?

2765 **M. JEAN SYLVAIN :**

Je crois, pour ce, spécifiquement cette différence-là, je crois pas qu'il y en ait. Cependant, historiquement parlant, le transport maritime, de façon générale, est un transport qui pollue beaucoup moins ou qui est un transport qui est plus écologique pour le transport des marchandises. Transporter, je veux dire, dans le temps où il se faisait du cabotage de bateaux sur le fleuve St-Laurent par rapport au transport par camions, c'est sûr que le transport par bateaux était moins polluant. C'est encore vrai aujourd'hui, donc il y a sûrement un bilan positif à prendre la traverse plutôt que de prendre chacun son automobile, mais outre une appréciation qualitative de ces impacts-là, je peux pas aller plus loin.

2775 **MME SANDRA MIRON :**

Bon, merci. C'est tout.

2780 **LA PRÉSIDENTE :**

Cela répond à votre question madame? Merci. J'inviterais maintenant madame Élisabeth Corker. Écoutez, pendant que vous avancez, s'il y a peut-être deux, trois autres personnes qui veulent poser des questions là, vous pouvez vous inscrire au registre. Madame Corker.

2785 **MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Je vous promets, c'est ma dernière. Je fais référence à l'évaluation, l'étude d'évaluation environnementale présentée par Genivar qui indique que le dragage devrait être fait à une profondeur de 3 mètres en moyenne. C'est-à-dire que sur les 480 mètres, à certains endroits vous allez dragué zéro, et, à proximité de la rive, ce sera deux ou trois fois la moyenne de 3



mètres?

**LA PRÉSIDENTE :**

2795 Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2800 Monsieur Alibay va répondre à cette question.

**M. ALI ALIBAY :**

2805 Donc, on a identifié le chenal de 485 mètres du côté de Hudson. Ça c'est la longueur totale d'ici que l'on se retrouve dans le milieu du lac où le dragage n'est pas nécessaire. Donc, le 3 mètres de dragage que le MTQ propose de faire, c'est de rétablir la cote de 84. L'objectif ultime du MTQ c'est d'atteindre ce 3 mètres-là en réduisant au maximum des volumes additionnels parce que chaque volume additionnel qu'on creuse, c'est des coûts additionnels pour le MTQ.

2810 Donc si on arrive à un creusage mystérieusement à 3 mètres avec une technologie extraordinaire, on économiserait énormément de sous. Donc ce qui arrive là c'est que là on se retrouve avec une technologie qui a des imprécisions et l'imprécision qui se retrouve dans ce contexte-là il est de l'ordre de 25 centimètres. Mais notre appréciation c'est qu'il va pas dépasser régulièrement ça, parce que le MTQ ne va jamais autoriser à ce que un dragage dépasse cela parce qu'on ne paye pas ça.

2815 Une fois que le dragage va être fait, il va y avoir une batimétrie qui va être faite et cette batimétrie-là va permettre au MTQ de savoir est-ce qu'on a payé inutilement pour un dragage qui n'était pas nécessaire.

2820 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Vous dites c'est une moyenne, 3 mètres c'est pas une moyenne, c'est le maximum.

**M. ALI ALIBAY :**

2825 Le 3 mètres, là, c'est une moyenne.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

2830 Non, c'est pas une moyenne, c'est un maximum.

**M. ALI ALIBAY :**

2835 C'est-à-dire que ça va être.... Non mais c'est-à-dire que ce sera pas 3 mètres, là, hein, la profondeur ne sera pas 3 mètres. Il n'y aura pas 3 mètres de dragage, il va y avoir 2 mètres de

dragage au quai. Es-tu d'accord avec ça? Je sais pas si vous avez compris la nuance, là?

**LA PRÉSIDENTE :**

2840 Tout à fait. Oui. Peut-être avant que vous posiez une autre question, je veux juste être sûre que j'ai bien compris. Quand vous parlez de la technologie qui va être utilisée, vous voulez dire quoi?

**M. ALI ALIBAY :**

2845 Actuellement ce qui est prévu, c'est une barge qui va être actionnée, des bras avec des pelles, ce qui va être planifié, c'est pas des pelles, ça va être des bennes preneuses.

**LA PRÉSIDENTE :**

2850 Mais est-ce que ça veut dire autant de la drague mécanique que de la drague hydraulique?

**M. ALI ALIBAY :**

2855 Non, ça va être que de la drague mécanique qui a été identifiée dans ce projet-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2860 D'accord, alors, est-ce que ça veut dire que, par exemple, c'est automatiquement écarté que vous utilisiez de la drague hydraulique.

**M. ALI ALIBAY :**

2865 C'est-à-dire que, actuellement, l'étude qui a été faite par Genivar et toutes les analyses qu'on a faites, on a remarqué, là, que le fait d'utiliser une drague hydraulique, ce qui est arrivé, là, c'est qu'on s'est retrouvés dans une situation d'impasse. La majorité des dragues hydrauliques qui ont été analysées par le fédéral et la description qui est donnée, une analyse fine sur cette drague hydraulique-là nous dirige à dire que le dragage va faire se dissiper beaucoup de  
2870 sédiments dans le chenal et donc on va se retrouver avec une très forte concentration de sédiments, un long panache qui va aller très loin, alors que la drague mécanique, elle a la capacité de prendre les sédiments, les compacter et on les dépose dans la barge et on promène la barge jusqu'au seuil où on va déposer et comme ces sédiments-là sont très compactés, lorsqu'on va les laisser tomber dans l'eau, ils vont tomber réellement dans le site du dépôt  
2875 lacustre avec un panache très limité.

**LA PRÉSIDENTE :**

2880 Merci. Vous avez une autre question madame Corker.

**MME ÉLIZABETH-ANNE CORKER :**

Non, merci beaucoup.

2885 **LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenu. J'inviterais maintenant madame Nelly Dandine. Rebonsoir.

**MME NELLY DANDINE :**

2890

Rebonsoir. Ma question va s'adresser au ministère des Transports. On a entendu qu'il y a eu des études faites par monsieur Desjardins, on a eu des pourcentages, on a eu des chiffres dans l'achalandage, le nombre de barges, de tel jour, telle heure, enfin... J'aimerais savoir si le ministère des Transports a été impliqué dans ces chiffres que monsieur Desjardins nous a donnés et, si oui, à quelle période vous avez fait cette étude, quand, combien de jours, combien de semaines, à quelle saison, que ce soit au printemps, en été, à l'automne, quel mois?

2895

**LA PRÉSIDENTE :**

2900

Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

On parle de l'étude du nombre de personnes qui utilisent la traverse?...

2905

**MME NELLY DANDINE :**

Oui, la...

2910

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Le ministère des Transports n'est impliqué seulement que par une subvention à l'étude, une subvention monétaire. Il y a des directives comment faire une enquête. C'est tout.

2915

**MME NELLY DANDINE :**

Donc, il y a eu aucun, il n'y a pas d'aide du ministère...

2920

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Il n'y a pas d'autre lien...

2925

**MME NELLY DANDINE :**

2930 ...qui était là, présent, pour compiler les résultats c'est-à-dire un calcul de nombre de voitures, de nombre de passagers dans les voitures, de files d'attente, de temps d'attente, de quantité de traversiers par jour qui se déplacent, il y a, il y a... Moi, je voudrais des chiffres qui soient officiels. Je veux pas... moi, je peux les faire les chiffres, hein, si vous voulez. Je peux vous en faire des chiffres. Mais moi, je veux des chiffres officiels.

**LA PRÉSIDENTE :**

2935 Madame Dandine, l'étude à laquelle monsieur Desjardins, en fait que monsieur Desjardins a fait faire, là, elle a été déposée, c'est cette étude-là, et vous avez, en tous les cas, une bonne partie de l'information dans cette étude-là, le moment où ça été fait, le nombre, l'achalandage...

2940

**MME NELLY DANDINE :**

Mais qui a supervisé cette étude?

2945

**LA PRÉSIDENTE :**

Bon. C'est pas monsieur Desjardins qui a fait l'étude, là. Monsieur Desjardins pouvez-vous nous dire comment ça c'est passé?

2950

**M. CLAUDE DESJARDINS :**

2955 Oui. Il y a une firme spécialisée en développement économique, le nom c'est CAI Corporate Affairs International qui ont été mandatés pour réaliser l'étude et puis la méthodologie a été définie conjointement avec le ministère dans le but que cette étude-là soit représentative de l'ensemble des études origine-destination qui sont effectuées dans le cadre du ministère des Transports. Donc, les résultats sont véridiques, ils ont été faits par une firme indépendante et puis on n'avait aucun avantage à produire des chiffres fictifs en fait.

2960 Donc toute l'information est contenue dans l'étude, vous avez les jours avec les dates auxquelles les sondages ont été faits, le nombre de d'usagers qui ont été interrogés et puis si je me trompe pas, je crois même qu'on voit le questionnaire, là, il y a un échantillon du questionnaire qui a dû être rempli par les sondeurs et les sondeurs ont été supervisés par un superviseur du consultant.

2965

2970 Au moment où le sondage a débuté, même la première journée, il y a eu quelqu'un du ministère qui est venu vérifier, si je me trompe pas, à ce que la méthodologie soit bien mise en place. Donc, dans les premières heures où on a débuté le sondage, il y avait quelqu'un du ministère qui était là pour confirmer que la méthode était bien respectée et puis une fois que tout était parti, c'est le consultant qui a assuré la relève puis qui a supervisé l'ensemble des... Le sondage a été effectué sur toute la saison, donc pour qu'il soit vraiment représentatif de

l'ensemble de l'achalandage.

2975 Donc, la période basse au printemps, la période haute en été et la période basse à l'automne et puis autant de jours, de semaines et de fins de semaine ont été compilés pour que ce soit vraiment représentatif de l'ensemble de la saison. Donc, tous ces détails-là sont présentés dans l'étude, puis...

**MME NELLY DANDINE :**

2980 O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2985 Merci madame Dandine. J'inviterais maintenant madame June Penney.

**MME JUNE PENNEY :**

2990 O.K. Si on pouvait revenir à la première question que j'ai posée hier soir. La comparaison de coûts entre 1984 et appliquer les spécifications de 1984 au dragage de cette année. Monsieur Tremblay avait indiqué qu'il avait une réponse et avait indiqué qu'il pourrait nous faire un exposé. Alors, j'aimerais entendre cette réponse maintenant.

**LA PRÉSIDENTE :**

2995 Monsieur Tremblay.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3000 Pas de problème madame. Le dragage on a Oka-Hudson, la largeur c'est deux fois 10 mètres donc ça fait 20 mètres. La même façon pour Hudson, la largeur draguée de l'espace, la longueur à draguer supplémentaire à celle des approches des quais et, dans le cas de Oka, de 13 mètres et, dans le cas de Hudson, 365 mètres au-delà des quais. C'est le corridor à draguer. La hauteur moyenne, c'est 1.5 mètres à Oka à draguer puis à Hudson c'est 1.3 mètres la moyenne par rapport à la longueur. Donc, le volume qu'on a supplémentaire dû à ces largeurs, 3005 402 mètres cubes pour Oka, 9 548 pour Hudson.

3010 Les coûts, on prend les coûts de la valeur d'aujourd'hui, 25 \$. Donc, on arrive à un total, le coût de ces largeurs pour assurer la sécurité du projet à 248 000 \$, c'est l'équivalent du tiers des coûts de l'estimé qu'on a actuellement pour assurer la sécurité.

**MME JUNE PENNEY :**

3015 Est-ce que je peux poser une question...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, allez...

3 0 2 0 **MME JUNE PENNEY :**

Ça c'est 84, les spécifications de 84?

3 0 2 5 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Non, ça ce sont les volumes, parce que...

3 0 3 0 **MME JUNE PENNEY :**

Non la largeur puis longueur...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3 0 3 5 ... en 84, en 84 la quantité de matières dans le sol, je veux dire dans le dragage, là, la quantité de matières près des quais...

**MME JUNE PENNEY :**

3 0 4 0 Mais les statistiques qu'on voit là, c'est-tu..., pour 1984 ou pour 2003? Ce sont les chiffres de 84?

**LA PRÉSIDENTE :**

3 0 4 5 Les données que vous avez là c'est pour 1984.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Ça c'est une partie neuve qu'on va creuser là. C'est-à-dire qu'on a un trou...

3 0 5 0 **MME JUNE PENNEY :**

No, but that's not my question...

3 0 5 5 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Excusez, monsieur Tremblay, ce que vous nous présentez là c'est ce que ça implique le fait d'élargir de 40 mètres à 60 mètres en 2003.

3 0 6 0

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Oui.

3065 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Donc il va y avoir 9 000 mètres cubes... En fait, si on prenait le projet actuel et qu'on faisait un chenal de 40 mètres, on sauverait 250 000 \$.

3070 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

C'est ça.

**MME JUNE PENNEY :**

3075

So this is the savings...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3080

...pour le projet de 2003 qui est présenté basé sur une largeur de 40 mètres. Donc si on passait de 60 mètres à 40 mètres, on a une économie de 250 000 \$ actuellement pour le projet actuel. Pour 1984, si on prend les calculs de monsieur Tremblay, on parle de 8 000 mètres cubes, combien? 8 600 mètres cubes à 25 \$ du mètre cube, donc on est environ à 215 000 \$. Mais là, on n'a pas la même comparaison parce que les volumes de 84 ne sont pas les mêmes que ceux de 2003.

3085

**MME JUNE PENNEY :**

À cause de les sédiments?

3090

**M. LOUIS DÉRIGER :**

À cause de l'accumulation des sédiments qui est pas la même.

3095 **MME JUNE PENNEY :**

O.K. fait que la différence... Mais, mais...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3100

C'est-à-dire que la, la...

**MME JUNE PENNEY :**

3105

... si on parle de la longueur parce que c'est la longueur qui remettait quelque chose en

question avec la ville de Hudson...

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3110 Je vais laisser monsieur Tremblay parce que là...je commence à prendre la place du...

**MME JUNE PENNEY :**

O.K.

3115

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Vous êtes bon, vous êtes bon.

3120

**MME JUNE PENNEY :**

Mais vous comprenez monsieur... Est-ce que je peux parler à monsieur Tremblay?

**LA PRÉSIDENTE :**

3125

Oui, oui, oui.

**MME JUNE PENNEY :**

3130

Mais vous comprenez monsieur Tremblay que qu'est-ce qui est en discussion aussi avec nous ici dans le village, c'est la longueur.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3135

C'est ça là.

**MME JUNE PENNEY :**

3140

Mais, est-ce que ce que vous avez donné ici ça... C'est parce que le 365 c'est quoi ça exactement? On parlait de 485 avant?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3145

Le 485 c'est du début jusqu'à la fin. O.K.? Ici, on a l'approche ici qui est très proche qu'on appelle les quais, près des quais. C'est le volume qui de toute façon... Je vais chercher le quai de Hudson... C'est le volume, c'est cet angle-là, avant d'arriver à 60 mètres, ce volume-là, en 84, on l'avait excavé à cette largeur-là.

3150



**MME JUNE PENNEY :**

À 60 mètres?

3155 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Dans le... près des quais, oui. Puis après, plus loin, à partir de 485 moins, comme je disais tout à l'heure, la longueur, c'est à 40 mètres.

3160 **MME JUNE PENNEY :**

O.K.

3165 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Voyez-vous, on était à à peu près ici à 90... C'est 90 mètres ici à peu près?

**LA PRÉSIDENTE :**

3170 70...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

70 mètres ici...

3175

**M. LOUIS DÉRIGER :**

73.

3180 **MME JUNE PENNEY :**

O.K. Fait que ça a toujours été la même largeur en 84 que qu'est-ce qui est proposé aujourd'hui.

3185 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

En surface... Pour cette partie-là.

**MME JUNE PENNEY :**

3190

O.K. Fait que c'est juste après bien la différence entre 485 et 365, on part de là à quelque part...

3195

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Voyez-vous la ligne droite ici, là... Ici ça ouvre pour les quais. Donc ça part de là. Les chiffres ici n'étaient pas représentatifs, là.

3200

**MME JUNE PENNEY :**

Fait que la région en question c'est juste après?

3205

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Pardon?

**MME JUNE PENNEY :**

3210

La région qu'on questionne, qui va être différente de que ce c'était en 84, c'est la différence comme, c'est quoi, c'est quatre-vingt...

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3215

On parle de 365 mètres en rapport avec 480...

**MME JUNE PENNEY :**

3220

O.K.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3225

... on a 365 mètres, si je mets en superposition, la longueur on a 20 mètres à Hudson, puis la longueur est 365 mètres additionnels par rapport à 485. Mais le 485 c'est près des quais. Donc il y a une différence, la différence entre les deux là, 120 mètres qui est propre aux quais.

**MME JUNE PENNEY :**

3230

O.K. Je comprends. Ça répond à ma question.

**LA PRÉSIDENTE :**

3235

Juste, je veux pas être tatillonne, une précision, là, la largeur, en tous les cas, ce qui est indiqué dans l'étude d'impact, c'est 73 mètres.

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3240

Vous êtes tatillonne...

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est de la précision. Est-ce que vous avez une autre question?

3245 **MME JUNE PENNEY :**

Oui, une autre question. C'est à propos de la qualité de l'eau à Oka. À quelque part on a vu, bien là, je vais continuer en anglais O.K. L'eau potable à Oka. Il a été dit que la prise d'eau va être protégée et ma question est de quelle manière la prise d'eau sera-t-elle protégée dans le lac? Est-ce que ça va être avec un filtre, enfin, comment? Comment est-ce que les toxines qui seront brassées dans l'eau vont être éliminées? Car peut-être qu'il s'agira de toxines solubles dans l'eau, est-ce qu'il y a eu une étude précise sur le mécanisme de filtration et purification pour assurer qu'elle soit tout à fait potable pour les citoyens d'Oka. Parce qu'on sait tous qu'il y a, lorsqu'il y a des toxines dans l'eau, bon je ne parle pas de bactéries, je parle de toxines chimiques.

3255

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Tremblay.

3260

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame Labbé va répondre à cette question.

3265 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Labbé.

**MME LUCIE LABBÉ :**

3270

La probabilité que la prise d'eau soit contaminée par les sédiments lors du dragage est très faible étant donné que la prise d'eau se situe à 1 kilomètre en amont des travaux. On a été informés par la ville d'Oka que, occasionnellement, lorsqu'il y a des vents qui proviennent de l'est, occasionnellement, il y a plus de matières en suspension qui sont pompées par la prise d'eau et eux, leur système de traitement de floculation et de traitement fait en sorte qu'ils peuvent enlever ces matières en suspension.

3275

Lors des travaux de dragage, de façon à ne pas prendre de risque, on a proposé de mettre une barrière à sédiments autour de la prise d'eau de façon à éliminer l'introduction de matières en suspension par la prise d'eau. Toutefois, durant le dragage, il n'y aura pas de relargage des contaminants qui sont absorbés sur les particules en suspension. Étant donné que les conditions physico-chimiques ne changent pas, il n'y pas de relargage des contaminants. Donc il n'y a pas de risque de retrouver des toxines qui proviendraient des travaux de dragage durant cette période-là.

3285

**MME JUNE PENNEY :**

En réalité c'est pas vraiment plus dangereux que quand il y a un gros vent puis de la turbulence dans l'eau...

3290

**MME LUCIE LABBÉ :**

Exactement. Mais c'est juste une manière de protéger vraiment la prise d'eau pour être sûr que les travaux n'influenceront pas la qualité de l'eau. C'est juste une mesure supplémentaire.

3295

**MME JUNE PENNEY :**

Merci beaucoup.

3300

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci madame Penney. Est-ce qu'il y a d'autres personnes inscrites? Vous n'avez plus de questions?

3305

Alors, écoutez, comme nous serons à Oka demain soir, je pense que nous allons suspendre ici les travaux. Alors je vous remercie toutes et tous d'avoir participé à cette audience. Bien sûr vous êtes les bienvenus à Oka si vous voulez participer à cette soirée. Je vous informe cependant qu'il n'y aura pas de traduction simultanée, alors les travaux se dérouleront en français. S'il y en a qui posent des questions en anglais on pourra toujours s'ajuster, là, mais il n'y aura pas de traduction simultanée. Alors, ceci étant, je remercie infiniment les deux traducteurs qui nous ont...

3310

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

3315

Madame, madame...

**LA PRÉSIDENTE :**

3320

Oui?

**M. DENIS T. TREMBLAY :**

...on aurait une petite précision à rajouter parce qu'hier il y a eu une erreur lors de l'exposé.

3325

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'est vrai, d'accord. Alors, je reviendrai avec mes remerciements par la suite. Allez, allez-y...

3330

**M. ALI ALIBAY :**

3335 C'est-à-dire que hier on nous avait posé la question concernant le fameux chenal qui se trouve du côté de Hudson, on avait parlé, on avait présenté cette acétate-là. On nous avait posé la question à savoir si le chenal ici, cette largeur-là est de 70 mètres, quelle serait la largeur ici?

3340 J'avais donné la pente un dans deux. En réalité ça va être de l'ordre de un ou deux mètres. Ça veut dire que ça va être, il va y avoir deux mètres ici, là, parce que la profondeur ici, là, elle dépasse pas plus que deux mètres. Donc ça va être maximum, deux mètres ça fera quatre mètres de plus, ça veut dire que ça va être 74 mètres au lieu de 70 fois 2 deux fois, ça fait 90 mètres ça, c'est pas 90 mètres. C'est juste cette précision là. Je m'excuse de l'erreur.

**LA PRÉSIDENTE :**

3345

Merci monsieur Alibay. Alors, je reviens donc à mes remerciements. Donc je remercie les traducteurs qui nous ont accompagnés pendant ces deux soirées, j'espère que ça a répondu à vos questions. S'il y a, bien sûr la Commission n'acceptera pas de questions par écrit, par contre il y a, là, en suspens des questions pour lesquelles nous n'avons pas de réponse et ces  
3350 réponses-là nous seront transmises par écrit. La Commission pourra elle aussi poser des questions écrites supplémentaires au promoteur ou aux personnes-ressources dans les jours qui vont suivre la fin de la première partie de l'audience et, enfin, je vous rappelle que si vous avez l'intention de présenter un mémoire, vous devez vous inscrire auprès de madame Gélinas donc, vous pouvez le faire ce soir ou dans les jours qui suivront la fin de l'audience, en fait, à nos  
3355 bureaux à Québec. Alors bonne fin de soirée et merci de votre participation.

**FIN DE LA SÉANCE**

3360

Et j'ai signé,

---

**DANIÈLE F. TASSÉ, s.o.**