

Séance de la soirée du 17 avril 2003

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : MME NICOLE BOULET, président
 M. LOUIS DERIGER, 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 3

Séance tenue le 17 avril 2003, à 19 h
Salle de la Mairie
183, rue des Angés
Oka, (Québec)

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE : 1

INTERVENANTS :

CLÉMENT MONET 8

PIERRE LAUZON 15

JACQUES RUELLAND 30

Reprise de la séance..... 42

PIERRE LAUZON 44

JACQUES RUELLAND 59

PIERRE LAUZON 68

JACQUES RUELLAND 75

PIERRE LAUZON 87

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Si vous voulez bien prendre place, nous allons débiter la séance. Mesdames, messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette 3ième séance de l'audience publique sur le projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le Lac des Deux-Montagnes.

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

15 Mon collègue et moi-même avons été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et disposons des mêmes pouvoirs qui sont accordés aux commissions d'enquête. À ce titre, les commissaires s'engagent également à respecter le Code d'éthique et de déontologie des membres du BAPE, code qui vise particulièrement à garantir la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions.

20 Je vais vous décrire brièvement les règles de l'audience publique. La première partie, celle qui a débuté mardi soir à Hudson, a pour but de permettre aux citoyens d'obtenir toute l'information pertinente et nécessaire à la bonne compréhension du projet soumis à leur attention.

25 En pratique, vous aurez tout le loisir de poser toutes les questions qui peuvent vous permettre d'atteindre cet objectif, selon des modalités dont je vous ferai part tout à l'heure.

30 Au terme de la première partie de l'audience, vous devriez donc disposer de l'information nécessaire pour vous faire une opinion sur le projet et préparer, si c'est votre choix, un mémoire pour la deuxième partie de l'audience. Cette deuxième partie se tiendra à compter du 12 mai prochain. Les détails et modalités de votre participation à cette deuxième partie vous seront communiqués au cours de la soirée.

35 Tous les échanges qui auront lieu ce soir sont fidèlement sténotypés. Les transcriptions de toutes les séances, de même que tous les documents qui seront déposés au cours de l'audience compléteront le dossier qui est déjà disponible pour consultation à la Municipalité d'Hudson, à la Municipalité d'Oka, à la Bibliothèque municipale d'Oka, à la Bibliothèque municipale de Deux-Montagnes, à la Bibliothèque municipale Guy Bélisle à Saint-Eustache, à la bibliothèque, et au Conseil de bande Mohawk de Kanasatake. Le dossier est également disponible à la bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal, de
40 même qu'au bureau du BAPE à Québec.

45 De plus, tous les documents déposés en version électronique sont accessibles sur le site Internet de la Commission. Enfin, l'ensemble du dossier est disponible à l'arrière de cette salle, pour toute la durée de cette séance. Nous vous demandons cependant de le consulter

sur place, de manière à ce qu'il reste accessible à tous.

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

55 Pour prendre la parole, je vous prierais de vous inscrire au registre qui est situé à l'arrière de la salle, dès que j'aurai terminé cette présentation. Il vous est permis de poser 2 questions à la fois, non pas pour limiter votre droit de parole, mais plutôt pour permettre au plus grand nombre possible de s'exprimer. En ce sens, je vous demande d'éviter les préambules à vos questions et de ne pas poser de sous-questions.

60 Je rappelle que pour éviter les échanges directs entre les participants ou le promoteur et les personnes ressources, les questions doivent être adressées à la présidence et il en est de même pour les réponses. Je me chargerai de les transmettre aux personnes habilitées à y répondre.

65 J'aimerais maintenant vous présenter l'équipe qui assiste les membres de la Commission au cours de ses travaux. D'abord, assis à la gauche de la Commission et agissant à titre d'analyste, monsieur Guy Fortin. À l'arrière, vous avez été accueillis par madame Monique Gélinas, qui est coordonnatrice au secrétariat de la Commission. C'est elle qui assure le lien entre la Commission et ses interlocuteurs. Elle est accompagnée de madame Louise Marois, adjointe au secrétariat, et de madame Marielle Jean, responsable des communications de la Commission. À ce titre, madame Jean est notamment chargée des relations avec les citoyens et avec les médias, ainsi que de la tenue du registre dont je vous expliquerai le fonctionnement.

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

80 Pour sa part, monsieur André Boudreau, sténographe officiel, est chargé de la sténotypie et il va enregistrer tous nos propos et nos échanges. Les transcriptions de chacune des séances seront disponibles dans les centres de consultation et sur le site Internet de la Commission environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience.

85 Je vous présente le porte-parole du promoteur, monsieur Denis Tremblay, du ministère des Transports. Alors, vous pouvez nous présenter les personnes qui vous accompagnent, monsieur Tremblay.

M. DENIS T. TREMBLAY :

90 Bonsoir, madame la Présidente. Je suis accompagné, à ma droite, de madame Lucie

Labbé, de la firme Genivar, biologiste. Et, à ma gauche, monsieur Ali Alibay, ingénieur au ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

95

Est-ce que, monsieur, vous aviez des documents à nous déposer ce soir?

M. DENIS T. TREMBLAY :

100

Oui, madame, nous avons des documents à déposer ce soir. Nous avons les acétates sur l'historique du dragage de la Traverse d'Oka, qui ont été déposées en 12 exemplaires à l'arrière.

LA PRÉSIDENTE :

105

C'est bien.

M. DENIS T. TREMBLAY :

110

Nous avons aussi l'étude Genivar sur le transport des sédiments des ruisseaux tributaires de Baie de Como, l'étude s'appelle **L'évaluation des apports sédimentaires des cours d'eau se jetant dans la Baie de Como**. Nous avons aussi le coût supplémentaire de dragage de chenal à 60 mètres plutôt qu'à 40 mètres de large. Ça a été déposé hier.

115

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien.

M. DENIS T. TREMBLAY :

120

L'étude des taux de sédiments de 3 à 6 centimètres dans le Lac des Deux-Montagnes a été déposée aujourd'hui. Puis nous avons aussi ajouté, à la demande de l'analyste, monsieur Fortin, le corridor de la nouvelle 30 sur le territoire de la Montérégie, en 12 exemplaires.

125

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, je vous présente également les personnes ressources qui ont été invitées par la Commission. Alors, d'abord, le porte-parole du ministère de l'Environnement, monsieur Jean Sylvain. Bonsoir, monsieur Sylvain.

130

M. JEAN SYLVAIN :

Bonsoir, madame la Présidente.

135

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

140

M. JEAN SYLVAIN :

À ma gauche, madame Annie Bélanger, qui est chargée de projets et chimiste de formation.

145

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous aviez des documents à déposer ce soir? Non.

150

M. JEAN SYLVAIN :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

155

D'accord. Je vous présente également le porte-parole de la Société de la faune et des parcs du Québec, monsieur Michel Renaud. Bonsoir, monsieur Renaud.

M. MICHEL RENAUD :

160

Bonsoir, madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

165

Je crois que vous aviez quelques documents à nous déposer.

M. MICHEL RENAUD :

Oui.

170

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez nous les énumérer?

175

M. MICHEL RENAUD :

J'ai déposé 3 documents. Le premier document concerne le statut de l'esturgeon jaune.

180

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. MICHEL RENAUD :

185

Le deuxième document concerne les lignes directrices en matière de conservation des habitats fauniques, produit par la Société de la faune et des parcs.

LA PRÉSIDENTE :

190

D'accord.

M. MICHEL RENAUD :

195

Et, troisième document, qui sont des documents techniques sur les aires de concentration d'oiseaux aquatiques au Lac des Deux-Montagnes, dans le secteur qui est visé par le projet à l'étude, ainsi que les données qui, des données techniques d'inventaires d'oiseaux aquatiques.

LA PRÉSIDENTE :

200

Merci beaucoup.

M. MICHEL RENAUD :

205

Je ne sais pas si je bénéficie de quelques minutes pour faire la présentation ou après?

LA PRÉSIDENTE :

210

Après, quand on aura terminé, je vous inviterai à faire la présentation.

M. MICHEL RENAUD :

Merci, madame la Présidente.

215

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous présente enfin le propriétaire de la traverse Hudson-Oka, monsieur Claude Desjardins. Bonsoir, monsieur Desjardins.

220

M. CLAUDE DESJARDINS :

Bonsoir, madame la Présidente.

225

LA PRÉSIDENTE :

230

Aussi est présent dans la salle le représentant de la Municipalité d'Oka et du Centre local de développement de Deux-Montagnes. Il s'agit de monsieur Yvan Patry. Alors, il est disponible pour répondre aux questions qui concernent les responsabilités des deux organisations.

235

Alors, le registre est ouvert. Alors, les citoyens qui veulent s'inscrire pour poser des questions, vous êtes, vous pouvez y aller. Monsieur Renaud, vous aviez une présentation à nous faire. Alors, peut-être pendant que les gens vont s'inscrire, vous pourriez procéder à cette présentation.

M. MICHEL RENAUD :

240

Merci, madame la Présidente. Ce ne sera probablement pas...

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez besoin des acétates ou?

245

M. MICHEL RENAUD :

Non, c'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

250

Non. Vous allez le faire directement de...

M. MICHEL RENAUD :

255

Directement comme ça.

LA PRÉSIDENTE :

260

D'accord. Parfait.

M. MICHEL RENAUD :

265

En fait, c'est une présentation sommaire de certains documents que mon confrère Michel Letendre avait présentés mardi soir je crois, à Hudson. Le premier, ça concernait le statut de l'esturgeon jaune. C'est un document qui confirme que c'est une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable.

270

Rapidement, je voulais vous mentionner que, dans le document en question, on précise que la population d'esturgeons du Lac des Deux-Montagnes était décimée au début des années '50 et on considérait à l'époque qu'elle était en restauration ou en reconstruction de

stocks.

275 Dans le même document, on confirme que l'esturgeon jaune est un poisson qui est essentiellement benthophage, c'est-à-dire se nourrit de benthos, des organismes invertébrés qui se retrouvent sur le littoral, sur le fond du lac, dont, dans le texte c'est même mentionné:

Dont une importante quantité de larves, d'insectes et de mollusques.

280 Enfin, dans le document, ça précise que les principales menaces à la survie des populations d'esturgeon jaune au Québec sont la surexploitation, par la pêche, légale ou illégale, les obstacles aux migrations et les pertes et les perturbations de l'habitat, mais principalement des frayères.

285 Maintenant, dans le deuxième document, concernant les lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques, c'est une, je voulais peut-être, le document a été présenté dans son intégralité, mais j'incite peut-être la Commission à regarder surtout les pages 7, 8 et 9, qui concernent les notions d'aucune perte nette d'habitats fauniques, où la Société de la faune et des parcs, de même que probablement, on peut référer presque, au niveau de nos partenaires du fédéral, on a une notion de **pas de perte d'habitats** du poisson particulièrement. La position de la Société c'est de limiter les pertes d'habitats du poisson, 290 essentiellement, puis même à aller jusqu'à, si on peut, à aller jusqu'à avoir des gains en matière d'habitat du poisson.

295 Donc, dans le processus, quand on a à analyser des dossiers, des demandes, on cherche davantage, on veut davantage, lorsqu'il y a un problème d'habitat du poisson, on veut davantage, soit modifier le projet, soit le relocaliser, soit d'avoir des mesures d'atténuation. Les compensations, quand il y a perte temporaire par exemple de l'habitat, on va aller en compensation pour l'espèce, pour essayer de la supporter, pour lui permettre de, autrement dit, supporter la période difficile due à l'activité.

300 À l'extrême limite, on peut aller en habitat de remplacement quand il y a vraiment une perte d'habitat, mais ces questions-là, de remplacement, c'est difficile, on est réticent à aller en habitat de remplacement, parce que les garanties de résultat, les garanties de qualité d'habitat équivalent et de même qualité ne sont pas toujours garanties.

305 Et même, j'en ai parlé en termes d'habitat du poisson, mais la question des habitats également est, la notion de pertes d'habitat pour les espèces menacées ou susceptibles d'être désignées menacées est également prise en considération.

310 Le dernier document portait sur les aires de concentration d'oiseaux aquatiques. J'ai tenu à le déposer ce soir parce que, au niveau de la documentation, au niveau de l'étude, ce n'est peut-être pas un enjeu majeur, mais c'est quand même une chose qui était peut-être imprécis dans l'étude. On s'est rendu compte que les aires de concentration d'oiseaux aquatiques n'étaient peut-être pas cartographiées adéquatement, donc on a choisi de vous les présenter, de les déposer telles qu'elles sont à la cartographie des habitats légaux de la 315 Société de la faune et des parcs.

320 Donc, en résumé, il y a 2 aires de concentration d'oiseaux aquatiques qui sont dans la zone à l'étude et qui débordent aussi le cadre largement vers le Lac des Deux-Montagnes, en amont et en aval. C'est suite à des inventaires aériens d'oiseaux aquatiques, dont les données qui ont servi à la création des habitats datent quand même d'un certain nombre d'années, des années '85, '86, mais concernent quand même plusieurs milliers d'oiseaux aquatiques, canard de différentes espèces, bernache et autres.

325 Je pense que j'ai fait, je m'arrête là, madame, si vous avez des questions.

LA PRÉSIDENTE :

330 C'est bien. Alors, il y aura sûrement des questions dans le courant de la soirée sur ces présentations.

M. MICHEL RENAUD :

Merci.

335 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant un premier participant, monsieur Clément Monet.

340 **M. CLÉMENT MONET :**

Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

345 Bonsoir, monsieur Monet.

M. CLÉMENT MONET :

350 Messieurs, mesdames, après avoir lu le rapport, que j'ai pris sur Internet, d'avoir vu aussi la grandeur des travaux, le nombre de pieds cubes qu'il y a à faire, à transporter comme lestage, sur le site de lestage, vu que le volume va être le double ou le triple ou 4 fois plus que qu'est-ce qu'il y a eu dans le passé, en '85, je me demande pourquoi le même site a été pris qu'en '85 alors qu'il y a déjà des amoncellements sur ce site-là? C'est dans la bande de 24' et puis, dans le site, il y a seulement que 13', pourquoi qu'on ne va pas dans le 24' à côté, sur la même bande, quelques mètres plus loin, pour avoir 24' plutôt que 13'? C'est la question que je pose.

360 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Tremblay, du ministère des Transports.

M. DENIS T. TREMBLAY :

365 Monsieur Alibay va répondre à cette question.

M. ALI ALIBAY :

370 Dans la situation actuelle de ce dossier-là, on fait face à 2 problèmes majeurs. Le premier problème majeur c'est qu'on a trop tardé à draguer ce chenal-là. On aurait dû le draguer peut-être au moins 5 ou 6 ans ou 7 ans de cela, et on aurait eu des volumes équivalents, si on avait gardé le même patron de dragage. Donc, le fait d'avoir tardé le dragage, on se retrouve dans une situation de précarité où l'urgence devient inévitable.

375 Le deuxième problème qui survient dans ce dossier-là c'est qu'on se trouvait à un chenal qui a été construit dans les années, je dirais probablement '50, et il était sous la responsabilité du fédéral, et l'utilisation n'était pas aussi fréquente que l'on fait actuellement de ce traversier-là.

380 Et donc, ce qui arrive, c'est qu'on se retrouve dans un petit chenal de 40 mètres et avec des va-et-vient assez fréquents, qu'on se trouve dans le contexte où, proche de Hudson ou proche de Oka, où le chenal était à 40 mètres, 2 traversiers pouvaient se croiser assez fréquemment. Et donc, ce qui arrive c'est qu'on se retrouve dans une situation où on a dû élargir le chenal plus largement et on a eu un volume quasiment le tiers du volume a été
385 généré par ça.

LA PRÉSIDENTE :

390 Monsieur Alibay, le sens de la question de monsieur Monet c'est pourquoi vous allez déposer les sédiments sur le site de dépôt actuel plutôt que de les déposer plus loin, où l'espace serait plus vaste? C'est ce que je comprends de votre question?

M. CLÉMENT MONET :

395 Il y a 7 ou 8' de plus.

LA PRÉSIDENTE :

400 Oui.

M. DENIS T. TREMBLAY :

Madame Labbé va répondre à cette question-là.

405 **MME LUCIE LABBÉ :**

410 Le site qu'on a choisi est un site qui a été désigné par Pêche et Océans Canada. C'est un site qui a été cartographié et qui est comme autorisé pour faire du dépôt de sédiments. Donc, c'est pour ça qu'il a été choisi. On ne peut pas aller déposer les sédiments où on veut. Donc, on doit prendre des sites de dépôt qui sont désignés, si on veut faire du dépôt en eau.

415 **M. CLÉMENT MONET :**

Ça va dépasser.

MME LUCIE LABBÉ :

420 Non non non, la profondeur moyenne est de 10 mètres. Donc, et les sédiments qu'on va mettre dessus, le volume complet, et bien il varie de...

M. CLÉMENT MONET :

425 C'est autour de 24' ça, 10 mètres.

LA PRÉSIDENTE :

430 Monsieur Monet, je pense qu'on n'accepte pas les échanges de cette façon avec les gens de...

M. CLÉMENT MONET :

Excusez-moi, o.k.

435

LA PRÉSIDENTE :

440 Mais, écoutez, si vous me permettez, juste pour terminer, on demande aux gens de ne pas exprimer d'opinion dans cette partie-ci de l'audience. Mais, dans la deuxième partie, vous aurez tout le loisir de venir présenter votre opinion et de nous dire en quoi, ce que vous pensez, pourquoi ça n'a pas été retenu, et comment ça devrait être. Mais je vais laisser finir madame Labbé à ce propos-là.

MME LUCIE LABBÉ :

445

450 C'est ça, la profondeur du site varie de 3.5 mètres à 28 ou 29 mètres, mais la profondeur moyenne est à peu près de 10 mètres. Donc, nous, on, ça va être peut-être un peu difficile d'utiliser les parties la plus profonde du site de dépôt, étant donné que c'est dans la zone où il y a le plus de courant, et nous, on veut éviter quand même que, lorsqu'on fait le dépôt des sédiments, il y ait de la dispersion. Donc, on va utiliser pas mal toute la partie

centrale et la partie sud du site de dépôt, mais le volume total qu'on va déposer, si admettons on couvre tout le site, va augmenter la hauteur du site de 30 centimètres à peu près. Donc, c'est une modification de la bathymétrie qui est quand même négligeable par rapport à la profondeur.

455

M. CLÉMENT MONET :

Merci. J'ai vu ça dans le rapport, mais je voulais poser la question. Merci.

460

M. LOUIS DERIGER :

Madame Labbé, par rapport à la bathymétrie, si vous déposez 30 centimètres, ces 30 centimètres sont également sur la surface totale?

465

MME LUCIE LABBÉ :

Oui.

470

M. LOUIS DERIGER :

Comment vous allez faire, en termes de, pratiquement, pour déposer 30 centimètres si vous faites du relargage en bloc par exemple? Comment s'assurer qu'on ait 30 centimètres? Est-ce qu'il va y avoir des endroits qu'il va y avoir plus que 30 centimètres, d'autres...

475

MME LUCIE LABBÉ :

Ah! bien, si c'est possible, ça va dépendre aussi de la justesse à laquelle la barge va aller se localiser, mais avec les GPS, ils peuvent se localiser précisément et, donc, aller dans des endroits pour répartir ça assez équitablement sur la surface du...

480

M. LOUIS DERIGER :

Mais est-ce qu'il y a une profondeur, par exemple une profondeur d'eau que vous voulez conserver comme étant un minimum? Est-ce qu'il y a une cote maximale disons de nivellement?

485

MME LUCIE LABBÉ :

Bien, étant donné la profondeur, on ne croit pas vraiment que, si ça augmente juste de 30 centimètres, il n'y aura pas d'impact sur la navigation ou les courants.

490

M. LOUIS DERIGER :

Mais, par exemple, si dans la zone de 3 mètres de profondeur que vous avez actuellement, si jamais vous rehaussez, exemple, de 30 centimètres, mais si par mégarde bon

495

bien il y a un amoncellement qui se fait à cet endroit-là, et là on se retrouve à 50 ou 60 centimètres, on est rendu près du 2,5 mètres, en étiage, peut-être à 2 mètres, on est près des limites de navigation. Est-ce qu'il n'y a pas une cote que vous pouvez nous fixer comme étant un maximum pour garder au moins les conditions de navigation optimales?

500

MME LUCIE LABBÉ :

Oui, c'est...

505

M. LOUIS DERIGER :

Comme vous le faites pour la traverse, il serait intéressant de le faire aussi pour la navigation présente.

510

MME LUCIE LABBÉ :

Bien, sûrement qu'on va quand même guider à quel endroit on voudrait que les sédiments soient déposés.

515

M. LOUIS DERIGER :

Mais êtes-vous en mesure de nous donner une cote maximale, disant: **Nous, on s'engage à ne pas dépasser cette cote, pour préserver une profondeur d'eau en étiage suffisante pour que les bateaux puissent naviguer dans des conditions, tout au moins en tout cas, sans être optimales, mais au moins sécuritaires?**

520

MME LUCIE LABBÉ :

Hum, hum.

525

M. LOUIS DERIGER :

Oui, monsieur Tremblay.

530

M. DENIS T. TREMBLAY :

Bon, on peut s'engager d'exiger une cote à notre contrat, qui respecte la cote de 6 mètres. Est-ce que ça peut faire la, je crois que ça va amplement être sécuritaire. Ça va?

535

M. LOUIS DERIGER :

Oui. Merci.

540

LA PRÉSIDENTE :

545 Monsieur Tremblay, il serait quand même intéressant si vous aviez à votre, si c'était disponible, d'avoir les niveaux d'eau au site de dépôt des sédiments. Est-ce que c'est quelque chose qu'il est possible d'obtenir, les niveaux d'eau peut-être des dernières années? Est-ce que c'est une information que vous avez en main?

M. DENIS T. TREMBLAY :

550 C'est le ministère de l'Environnement qui a cette information.

LA PRÉSIDENTE :

555 D'accord. Monsieur Sylvain, les niveaux d'eau que vous nous avez déposés, est-ce qu'ils sont aussi valables pour l'ensemble du lac, et incluant le site où les sédiments vont être déposés, oui?

M. JEAN SYLVAIN :

560 Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

565 Alors, on peut utiliser cette information-là pour voir si, l'importance de la hauteur des sédiments, du dépôt des sédiments respecte la possibilité de la navigation dans ce secteur-là?

M. JEAN SYLVAIN :

570 Oui. Ça peut être mis aussi en corrélation avec la carte bathymétrique du site de dépôt, qu'on retrouve dans l'étude d'impact, qui est assez bien détaillée.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

575 **M. LOUIS DERIGER :**

580 Monsieur Sylvain, concernant le document que vous avez déposé, j'aimerais un peu connaître comment vous avez fait pour déterminer des niveaux moyens pour la période d'avril à novembre 2003? Nous sommes en avril 2003.

M. JEAN SYLVAIN :

585 D'avril, probablement une erreur d'étiquetage, les données ont été prises, nous avons reçu les données du Centre d'expertise hydrique du Québec et puis c'est madame Bélanger qui a fait le traitement statistique. On a eu les niveaux quotidiens depuis 17 ans, puis madame

Bélanger a fait le traitement statistique en question. Je vais la laisser expliquer.

M. LOUIS DERIGER :

590 Est-ce qu'il y a moyen de, peut-être, ou sinon de vérifier et puis juste nous dire, nous confirmer s'il y a ajustement ou comment ça a été...

M. JEAN SYLVAIN :

595 Madame Bélanger va répondre.

M. LOUIS DERIGER :

Merci.

600

MME ANNIE BÉLANGER :

Oui, c'est ça, c'est que c'est le Centre d'expertise hydrique qui nous a donné les données vraiment de '86 à aller aux dernières données qui étaient disponibles en 2003. Au niveau du tableau que vous mentionnez, c'est une erreur. Au niveau de 1986, en fait, ça c'est le minimum moyen des 17 dernières années. C'est une erreur qu'il y a eu là. Dans le fond, les données de '86 devraient être enlevées et toutes les données remontées. Donc, en 2003, il n'y en a pas. Donc, je vais faire la correction et redéposer le document par la suite.

605

610 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Merci madame Bélanger. Est-ce qu'il y a d'autres personnes d'inscrites au registre?

615 **MME MARIELLE JEAN :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

620

C'est beau. Alors, nous allons patienter quelques instants. En attendant que l'information me soit transmise, j'aimerais savoir, de la part du ministère des Transports, lorsque vous allez donner un contrat par exemple, lorsque vous donnez un contrat pour faire le dragage, est-ce que les modalités du contrat vous permettent de contrôler la quantité de sédiments à draguer pour s'assurer, par exemple, que le contremaître ou l'entreprise qui va faire le dragage n'ira pas draguer davantage que ce qui est prévu? Oui?

625

M. DENIS T. TREMBLAY :

630 Oui, madame. Nous avons un inspecteur en tout temps sur le bateau.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez un inspecteur en tout temps sur le bateau.

635

M. DENIS T. TREMBLAY :

Oui, un technicien.

640

LA PRÉSIDENTE :

Donc, c'est lui qui s'assure de la conformité du dragage avec les spécifications que vous avez précisées?

645

M. DENIS T. TREMBLAY :

Il fait un exercice de bathymétrie, c'est sa responsabilité.

650

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci. Alors, j'invite maintenant monsieur Pierre Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

655

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

660

Bonsoir, monsieur Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

665

Bonsoir. Moi, je représente le Comité de citoyens d'Oka, je parle pour le Comité de citoyens. Comité de citoyens que vous avait déjà, qui avait déjà fait parvenir au ministre, dont vous avez sûrement copie, les raisons. Je pense que ça, ça a été présenté avant-hier soir, je pense, à Hudson, ce qu'on nous avait dit.

LA PRÉSIDENTE :

670

Tout à fait.

M. PIERRE LAUZON :

675

C'est ça. Donc, nous autres, en fait, on pourrait dire qu'il y a 4 choses qui, sur

lesquelles on se pose des questions. Parce que, comme on disait dans la lettre qu'on avait envoyée au Ministre, quand on s'était présenté à la rencontre d'information le 5 février dernier ici à Oka, on n'avait pas nécessairement des positions contre un tel dragage.

680 C'est plus la rencontre comme telle qui a soulevé beaucoup d'interrogations et surtout un manque de réponses de la part des gens qui étaient là, ou qui étaient dans l'impossibilité de nous donner certaines réponses. C'est pour ça d'ailleurs que, à la fin de la rencontre, j'avais dit qu'ils ne nous laissaient quasiment pas le choix de demander des audiences publiques, ce qui a lieu ce soir.

685 La première question dont on s'interroge, c'est parce qu'on parle qu'il n'y a pas eu de dragage depuis 18 ans, et c'est la raison pour laquelle il devrait y avoir le dragage entre les 2 rives. Mais excepté que, à l'assemblée du 5 février dernier, on a parlé qu'il y avait eu du dragage qui avait été fait.

690 Donc, nous autres, on dit est-ce que, quand on dit qu'il n'y a pas eu de dragage, on veut dire qu'il n'y a pas eu de dragage partant d'une rive à l'autre rive, c'est ça qu'on veut dire, parce qu'il semblerait qu'il y a eu du dragage dans le passé, du côté d'Hudson, mais excepté que l'on en a, les citoyens n'ont jamais été consultés à ce sujet-là. Et il y aurait eu également, je pense, 695 du dragage lors de la réfection c'est-à-dire du quai d'Oka ici, quand tout le quai a été refait, il y a un certain dragage qui a été fait. C'est pour ça que, même, il y a des gens à la Municipalité d'Oka qui nous ont dit que c'est parce que les besoins, ils étaient moins grands du côté d'Oka, parce que justement il y avait tout un travail qui avait été fait de dragage.

700 Donc, ce qu'on essaie de comprendre, est-ce que ça veut dire qu'il y a du dragage qui a été fait à un endroit et à un autre endroit, mais entre les 2 il n'y a absolument rien qui a été fait, depuis 18 ans, et là ce qu'on voudrait faire c'est donc le faire d'un bout à l'autre?

LA PRÉSIDENTE :

705 Monsieur Tremblay, est-ce que vous pouvez, dans un premier temps, expliquer les parties qui sont prévues pour le dragage dans le projet que vous avez actuellement, et on pourra revenir sur les dragages qui ont eu cours depuis 1984 par la suite?

710 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Madame la Présidente, le dragage que le ministère des Transports s'apprête à faire, qu'on demande, c'est la partie dans la Baie de Como à Hudson, qui part de cet endroit-ci, près des quais, actuellement où est-ce qu'il y a des débarcadères, pour une distance d'environ 485 715 mètres vers le centre de Lac des Deux-Montagnes, c'est cette partie-là en orange. On va revenir sur d'autres détails plus en détail, et la partie qui est près des quais à Oka.

C'est ce qu'on s'apprête à faire, c'est là qu'il y a beaucoup d'ensablement. Je vais vous montrer, à l'acétate, à Oka. À Oka, le dragage c'est principalement, et bien c'est la partie orange que vous voyez ici, c'est principalement autour du quai. On parle d'une largeur 720

d'environ 90 mètres à peu près, à peu près, à cette longueur comme ça. Puis, de cette longueur-là, ça a aussi 90 mètres. C'est un carré.

725 Vous voyez, en profil, si on fait une coupe en profil, vous voyez l'épaisseur
d'ensablement qu'il faut enlever pour permettre la navigation sécuritaire des bateaux quand ils
font l'approche. On parle de .5 mètres de niveaux d'eau actuellement qui est près des quais,
puis on va aller chercher la cote à au moins 2.5. Donc, on a 2 mètres, dans le plus profond, à
enlever, pour une épaisseur à 0 à 90 mètres. Donc, on a une moyenne d'environ 1 mètre à
730 a des certains endroits qui, ce n'est pas uniforme.

Concernant dans la Baie de Como à Hudson, la longueur est beaucoup plus longue
parce que la baie, il y a un ensablement qui se fait plus facilement de ce côté-là, c'est aussi,
près des quais, on part d'une largeur de 73 mètres, on va terminer à 60 mètres, puis c'est 60
735 mètres continu sur une distance de 300, la distance du corridor, 360 mètres, le bout qui
dépassait dans la Baie de Como.

C'est que, ici, le profil c'est 485 mètres au total, il y a beaucoup plus d'ensablement
dans les débuts, près des quais, puis le reste c'est environ, je dirais de l'ordre d'un • mètre
740 jusqu'à 0, sur cette longueur de 320, 340 mètres. Je n'ai pas la distance exacte. Je l'avais
hier, mais c'est à peu près ça.

L'historique des dragages, à la question, bon. Dans l'historique des dragages, vous
avez ici l'histoire d'un peu la Traverse d'Oka, ce que nous on en sait, l'histoire officielle. Il y a
745 eu des dragages qui se sont faits à notre insu ou qui ont été faits par les promo... pas les
promoteurs, mais l'exploitant, monsieur Léger ou monsieur Desjardins, qu'on n'a pas la
quantité ni la connaissance nécessairement. Ce sont des gens, quand on a rencontré des
gens, dans les séances d'information, qui nous ont informés de ce dragage-là.

750 Mais en gros, les dragages les plus importants, le dragage, la création de chenal qui
était pour bateau transportant uniquement des passagers, c'était en 1909. Il y a eu quelques
dragages dans les années '20 à '49. En '67, il y a eu une demande de dragage et, en même
temps, le dossier qui était du domaine fédéral, a été transféré au domaine provincial, donc de
la juridiction de cette traverse, le ministère des Transports l'a acquise dans ces années-là, en
755 1967.

En '85, le ministère des Transports a fait un dragage pour le compte de monsieur
Léger, dans cette période-là. La demande était, elle datait depuis 1982, '81. Puis, en '93, ce
que vous avez mentionné, près des quais d'Oka, il y a eu réaménagement et consolidation de
760 la jetée du côté d'Oka, pour protéger la manoeuvre des traversiers. Ce que vous mentionnez
tout à l'heure, si j'ai bien compris.

Puis, actuellement, on a eu une demande de dragage de la part de l'exploitant, il y a
environ 4 ou 5 ans, c'est en 1995 que ça a été déposé, sa première demande, puis on
765 s'apprête à le faire en 2003. Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

770 Ça répond à votre question. Je peux peut-être demander à monsieur Desjardins, depuis 1994 je pense, il y a eu quelques dragages qui se sont faits, peut-être nous dire à quel endroit et puis...

M. CLAUDE DESJARDINS :

775 Oui. Désirez-vous que je le présente sur l'acétate?

LA PRÉSIDENTE :

780 Oui, si vous le pouvez, oui.

M. CLAUDE DESJARDINS :

785 Donc, il y a eu 2 dragages d'effectués. Un en '80... est-ce que c'est '95, les dates que j'avais données? En '95, par monsieur Léger, dans cette zone-ci, principalement dans l'aire de manoeuvre d'accostage, et de ce côté-ci. Il y a eu environ 35 voyages, un équivalent de 35 voyages de camion de sortis, de sédiments.

LA PRÉSIDENTE :

790 C'est du côté d'Hudson?

M. CLAUDE DESJARDINS :

795 C'est toujours du côté d'Hudson, oui. Et puis, par la suite, en 2001, moi j'ai commandé des travaux aussi pour nettoyer toute la zone qui fait face au quai à l'endroit où on finalise la manoeuvre d'accostage, en fait. Donc, on a sorti, excusez-moi, je ne me rappelle plus de mes, c'est 30, non c'était moins que ça...

LA PRÉSIDENTE :

800 13.

M. CLAUDE DESJARDINS :

805 C'était 13, merci beaucoup. Donc, 13 voyages, l'équivalent de 13 voyages de camion de sédiments à ce moment-là. Et, non, on n'avait pas de permis pour faire ces travaux-là.

LA PRÉSIDENTE :

810 Ça répond à votre question, monsieur?

M. PIERRE LAUZON :

815 Ça répond, oui, en bonne partie. C'est-à-dire, donc, qu'est-ce que je comprends c'est que, en fait, il ne s'agit pas de draguer au centre du lac.

LA PRÉSIDENTE :

820 Absolument pas.

M. PIERRE LAUZON :

825 C'est aux 2 extrémités. Et, du côté d'Oka, parce que ça n'a pas été fait depuis presque 10 ans. Parce que, quand le quai a été aménagé, réaménagé et tout ça, pour les embarcadères, ce qu'on parlait tantôt, en '93, '94, donc il y a sûrement eu un dragage qui a été fait à ce moment-là?

LA PRÉSIDENTE :

830 C'est ce que monsieur Tremblay a précisé.

M. PIERRE LAUZON :

835 C'est ça, tout était correct. Puis ça, ça a été fait avec le, je veux dire, avec les permis et les autorisations, sûrement, parce que c'est avec la Municipalité et puis tout ça.

LA PRÉSIDENTE :

840 Tout à fait, oui.

M. PIERRE LAUZON :

845 Donc, si ça a été fait du côté d'Oka, donc, on peut dire que, du côté d'Oka, ça date d'à peu près 10 ans.

LA PRÉSIDENTE :

850 Oui.

M. PIERRE LAUZON :

855 Que le dragage n'a pas été fait. Mais du côté d'Hudson, officiellement, il n'y a pas eu de dragage depuis 18 ans?

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

860 **M. PIERRE LAUZON :**

C'est ça?

LA PRÉSIDENTE :

865

Oui.

M. PIERRE LAUZON :

870

Mais, officiellement, il y en a eu. Officieusement?

LA PRÉSIDENTE :

875

Officieusement, il y a eu des dragages, mais partiels.

M. PIERRE LAUZON :

C'est ça.

880

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. PIERRE LAUZON :

885

Faits par les entrepreneurs.

LA PRÉSIDENTE :

890

Votre deuxième question, monsieur?

M. PIERRE LAUZON :

895

Ma deuxième question c'est, dans l'avant-projet de décembre 2000, il était question que la restauration du chenal permettrait l'utilisation d'un nouveau traversier, après ça on nous a dit que la demande qui était sur la table actuellement ne tenait pas compte de ça du tout, est-ce que ça veut dire que, si le promoteur, et bien c'est-à-dire le promoteur, c'est-à-dire au niveau du traversier, on veut avoir un traversier avec un plus grand tirant d'eau, tout ça, est-ce que ça veut dire qu'il y aura un nouveau dragage qui devra être effectué?

900

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay.

905 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Monsieur Alibay va répondre à cette question.

M. ALI ALIBAY :

910

Donc, a priori, le chenal, tel qu'il est conçu, il respectera le critère des bateaux actuels. C'est ça, a priori, notre conception qu'on a faite. Et c'est sûr et certain que, si monsieur Desjardins arrive dans 5 ans avec ses plans et devis bien montés, il nous dit exactement quel tirant d'eau qui est requis, le Ministère va se pencher là-dessus et va certainement regarder s'il y a une nécessité de draguer, ça c'est certain.

915

Parce que la conception de ce chenal-là ne répond nullement à son besoin futur. Ça répond réellement avec les installations actuelles qu'il a.

920 **M. PIERRE LAUZON :**

Donc, on ne creuse pas plus qu'il faut?

M. ALI ALIBAY :

925

C'est-à-dire que je ne sais pas exactement. Nous, ce qui arrive c'est qu'on s'attend officiellement, pour pouvoir se prononcer, on s'attend à ce que monsieur Desjardins, d'abord, nous soumette des plans et devis finaux, signés et scellés par des ingénieurs, qui nous donnent, qui nous disent exactement c'est quoi ses besoins.

930

Et je pense que, par ailleurs, son ingénieur, qui va préparer les bateaux, va être capable de lui donner les informations qu'il a besoin, concernant le tirant d'eau. Parce que, normalement, un concepteur qui conçoit des bateaux, il est capable de lui dire: Écoute, tu as besoin d'un tirant d'eau de 3• mètres ou 4 mètres.

935

Bien nous, on va avoir cette information-là, puis on va essayer de la valider d'abord, si c'est vraiment requis ou pas, et si ça l'est, si le projet est partagé unanimement par l'ensemble des 2 municipalités, et si on voit qu'il y a une nécessité réelle de draguer, je pense que le MTQ va s'engager pour réaliser ce projet-là, si ça devient une nécessité vitale.

940

M. PIERRE LAUZON :

Donc, actuellement, le dragage, on ne creuse pas plus que c'est nécessaire pour les besoins...

945

M. ALI ALIBAY :

Actuels. Toute la conception a réellement été fondée sur les bateaux actuels que monsieur Desjardins a actuellement.

950

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être, monsieur Lauzon, je vais demander à monsieur Sylvain qu'il nous précise par exemple, au plan réglementaire, les démarches qui devraient être faites si monsieur Desjardins par exemple arrivait, comme dit monsieur Alibay, dans 5 ans avec des plans qui sont acceptés par le ministère des Transports et que, bon, on devait réaliser ces travaux? Je pense que monsieur Desjardins a précisé, lors de séances antérieures, qu'il serait nécessaire, en tout cas du côté d'Hudson, de faire un quai. Donc, qu'est-ce que ça signifie au plan réglementaire pour le ministère de l'Environnement?

955

960

M. JEAN SYLVAIN :

Madame la Présidente, je vais utiliser un acétate pour expliquer le règlement au point de vue des quais. Bon, en fait, c'est un peu aussi pour répondre à l'inquiétude de plusieurs personnes qui disent: Si on fait un dragage un peu plus grand, la modernisation va passer à côté de la réglementation.

965

En fait, toute construction de quai qui serait requise pour accepter l'embarquement ou le débarquement des voitures sur un traversier différent de ce qui est présentement serait assujettie à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts. C'est-à-dire que le promoteur devrait venir présenter son projet devant la population, de la même façon que c'est fait ici.

970

Donc, la construction ou l'agrandissement d'un quai ou d'un port est assujettie au règlement. De même que la modification de l'usage qu'on fait d'un quai ou d'un port, ce qui ne nous concerne pas ici. La seule exception que ce paragraphe-là a c'est pour un port ou un quai qui doit abriter 100 bateaux de plaisance ou de, moins de 100 bateaux de plaisance ou de pêche. Donc, ce qui n'est pas le cas ici.

975

Donc, toute construction de quai pour accommoder une modernisation des traversiers serait assujettie au règlement. Donc, ce n'est pas, s'il y avait une modernisation et construction de quai, ce serait un autre projet et qui serait traité de façon tout à fait autonome dans la procédure.

980

M. PIERRE LAUZON :

C'est parce qu'on laisse entendre, donc, que s'il y a un nouveau traversier à plus fort tirant, c'est que, automatiquement, il va y avoir un quai ou un port plus grand et puis tout ça.

985

LA PRÉSIDENTE :

990

C'est ce qui a été dit à la Commission, oui.

M. JEAN SYLVAIN :

995 Le débarcadère comme tel...

M. PIERRE LAUZON :

1000 Un ne va pas sans l'autre.

M. JEAN SYLVAIN :

1005 Pardon?

M. PIERRE LAUZON :

Un ne va pas sans l'autre.

1010 **M. JEAN SYLVAIN :**

Vous parlez de?

M. PIERRE LAUZON :

1015 Bien, de...

M. JEAN SYLVAIN :

1020 Du nouveau bateau, nouveau quai...

M. PIERRE LAUZON :

1025 Du nouveau traversier, à plus fort tirant, égale automatiquement, c'est-à-dire, agrandissement d'un quai et d'un port.

M. JEAN SYLVAIN :

1030 Je voudrais vous avertir aussi que nouveau traversier ne veut pas dire nécessairement un plus fort tirant d'eau.

M. PIERRE LAUZON :

1035 Oui oui, d'accord, on peut en acheter un neuf, tout simplement avec le même tirant d'eau, tout simplement. C'est ça que vous voulez dire?

M. JEAN SYLVAIN :

1040 Non, je veux dire, même s'il y avait un autre bateau automoteur, il serait, ce ne serait pas nécessairement requis qu'il y ait un recreusage de chenal, parce qu'un autre bateau pourrait s'accommoder très bien de la profondeur qui existe présentement. Oui, donc?

M. PIERRE LAUZON :

1045 Oui, mais c'est, c'est parce que là j'essaie de faire le lien avec l'acétate que vous amenez, le port et le quai. Donc, ce n'est pas, on me dit d'une part que c'est un automatisme. Ce n'est pas un automatisme ce que vous me dites là.

M. JEAN SYLVAIN :

1050 Non non non, c'était la relation avec la profondeur d'eau. C'est parce que vous faites une équation à un moment donné. Vous dites un nouveau traversier plus profond, on devra redraguer, on va avoir des audiences. Les audiences, dans le cas de la modernisation, la seule chose qu'on peut vous assurer c'est, s'il construit un quai, il va y avoir des audiences. Ça va rentrer dans la procédure. Mais vous faites une affirmation, c'est-à-dire vous avez fait une affirmation comme de quoi qu'un nouveau traversier exigerait une profondeur plus grande. Ce n'est pas nécessairement vrai non plus.

M. PIERRE LAUZON :

1060 O.k.

M. LOUIS DERIGER :

1065 Monsieur Sylvain, dans le fond, ce que vous nous dites c'est que, si les nouveaux traversiers n'impliquent pas des nouveaux aménagements ou des nouvelles infrastructures, donc, dont le dragage entre autres, pour une profondeur plus grande, ça n'implique pas nécessairement une procédure. Donc, il pourrait changer ses bateaux, si ses bateaux sont conformes, par exemple, ou s'ils peuvent s'intégrer dans les aménagements actuels, tant au niveau des quais qu'au niveau du chenal, à ce moment-là ça ne nécessite pas une approbation de votre part?

M. JEAN SYLVAIN :

1075 Mais un plus grand bateau, ce serait difficile de sortir les autos sans faire une structure d'accueil. Mais votre affirmation est exacte.

M. LOUIS DERIGER :

1080 Donc, en fait, ce qui est l'élément déclencheur si on veut du, c'est la construction du

quai?

M. JEAN SYLVAIN :

1085 Pour nous, c'est le mot quai.

M. LOUIS DERIGER :

1090 Merci.

M. PIERRE LAUZON :

1095 Quai égale automatiquement audience du BAPE.

M. JEAN SYLVAIN :

Oui.

1100 **M. PIERRE LAUZON :**

Mais...

LA PRÉSIDENTE :

1105 C'est-à-dire, non.

M. PIERRE LAUZON :

1110 Non.

LA PRÉSIDENTE :

1115 Pas nécessairement.

M. PIERRE LAUZON :

Pas nécessairement.

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

Audience du BAPE, ça implique nécessairement une séance, des séances d'information dans les...

1125 **M. PIERRE LAUZON :**

Comme dans le processus qu'on a fait ici.

LA PRÉSIDENTE :

1130

Oui. Puis, s'il n'y a pas de demande d'audience, il n'y a pas d'audience. S'il y a des demandes d'audience, il y en a une.

M. PIERRE LAUZON :

1135

Mais excepté que, si monsieur Desjardins, c'est bien ça, monsieur Desjardins..

LA PRÉSIDENTE :

1140

Oui.

M. PIERRE LAUZON :

1145

Si monsieur Desjardins achète un nouveau traversier à plus fort tirant, mais qu'il ne fait pas, il ne fait pas de demande de construction d'un nouveau port, d'un nouveau quai, qui sera probablement, je ne sais pas, peut-être aux frais de la municipalité, parce que le quai, c'est fait aux frais de la municipalité ça, vous ne le savez pas?

LA PRÉSIDENTE :

1150

Monsieur Desjardins.

M. PIERRE LAUZON :

1155

Vous ne savez pas qui qui finance ça?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1160

Bien...

LA PRÉSIDENTE :

On n'est pas rendu là.

1165

M. CLAUDE DESJARDINS :

Je le souhaiterais grandement, mais ce serait très surprenant.

M. PIERRE LAUZON :

1170

Mais le dernier quai, est-ce que ça a été financé par la municipalité ou ça a été fait à cause du traversier ou si c'est parce qu'il y avait vraiment des besoins de quai qui était en train de s'effondrer?

1175 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Actuelle...

LA PRÉSIDENTE :

1180

Écoutez, je veux juste qu'on ne confonde pas.

M. PIERRE LAUZON :

1185

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Le dernier quai, du côté d'Hudson, il n'y en a pas de quai.

1190

M. PIERRE LAUZON :

Non, d'accord. Mais du côté d'Oka, parce qu'on est à Oka.

1195

LA PRÉSIDENTE :

Du côté d'Oka. Alors, c'est juste pour les besoins de la transcription, je ne veux pas qu'on confonde les 2 ports, en fait, où on accoste.

1200

M. CLAUDE DESJARDINS :

Est-ce que vous me permettez de faire la précision?

LA PRÉSIDENTE :

1205

Oui.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1210

Actuellement, les infrastructures d'accostage qu'on a ce sont des rampes de bois, qui sont amovibles et déposées sur la berge. Advenant le cas, donc on n'a pas de quai fixe. Le quai qui existe ici à Oka n'a aucunement rapport avec nos opérations. Dans l'éventualité où on changerait les bateaux, ça nécessiterait forcément des infrastructures permanentes. À ce moment-là, ce serait à mes frais. Ce n'est pas la municipalité qui paierait ces infrastructures-là. Et puis, comme monsieur Sylvain l'a dit, c'est assujetti à la réglementation, à une étude

1215

d'impact et ainsi de suite.

M. PIERRE LAUZON :

1220 Parce que les infrastructures, à partir de quel moment que ça s'appelle un port et un quai?

LA PRÉSIDENTE :

1225 C'est-à-dire que ce dont il serait question ici c'est d'un quai. Monsieur Desjardins, peut-être vous pouvez répondre?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1230 Oui, ça s'intègre dans la définition que monsieur Sylvain a donnée tantôt, compte tenu qu'on ne fait pas partie de l'exception, où c'est un quai qui accueille 100 bateaux de plaisance et moins, nous, c'est un, c'est un 1 ou 2 bateaux commerciaux. Donc, ça s'applique à notre besoin.

1235 **LA PRÉSIDENTE :**

 Pour un quai?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1240 Pour un quai.

LA PRÉSIDENTE :

1245 Il ne s'agit pas d'un port, il s'agit d'un quai.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1250 Oui, d'accord. C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

 Monsieur Lauzon, vous avez posé vos 2 questions.

1255 **M. PIERRE LAUZON :**

 Mais il y en avait 4.

LA PRÉSIDENTE :

1260

Oui, mais là je vais vous demander de revenir parce qu'il y a d'autres personnes qui sont inscrites.

M. PIERRE LAUZON :

1265

Parfait. Pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

1270

Alors, peut-être vous réinscrire auprès de madame Jean derrière, puis vous reviendrez. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jacques Ruelland.

M. LOUIS DERIGER :

1275

Juste avant, monsieur Ruelland, si vous permettez, j'ai une petite question à faire comme commissaire. Monsieur Tremblay, hier, vous avez déposé un document concernant les volumes de dragage. Vous vous souvenez qu'on avait d'abord un volume, un premier volume d'établi dans l'étude d'impact, la première étude d'impact qui avait été faite, d'environ 17 000 mètres cubes, basé sur une élévation de 19, de la cote 19. Et vous avez prévu, en fait

1280

ou, en tout cas, vous avez donné une nouvelle évaluation, où là on retrouve une cote de, un volume de 26 000 mètres cubes, qui est, par contre, basé sur une cote d'élévation de 18,75.

Dites-moi, et, en fait, cette cote-là, ce qui est précisé c'est que ça correspond à la tolérance de précision des équipements de dragage utilisés, ce qui explique la hausse, si on

1285

veut, entre la cote 19 et 18,75. Dites-moi, dans votre devis, quand vous allez aller en soumission, ou quand vous allez faire la surveillance des travaux, quelle est la, en fait, l'objectif c'est la cote 19. Donc, en fait, on peut penser que le 18,75 c'est une cote de sécurité, mais ce n'est pas le volume, nécessairement, qui va être sorti? Est-ce que c'est comme ça qu'on peut comprendre ça?

1290

M. DENIS T. TREMBLAY :

Tout à fait raison, monsieur Deriger.

1295

M. LOUIS DERIGER :

Est-ce que, à ce moment-là, par contre...

M. DENIS T. TREMBLAY :

1300

Nous, on va inscrire...

M. LOUIS DERIGER :

1305

À l'inverse, est-ce que la cote 19 est possible? C'est-à-dire, est-ce qu'on peut atteindre

une cote 19?

M. DENIS T. TREMBLAY :

1310 Nous, on vise la cote 19. On dit à l'entrepreneur que, si tu vas plus, à la cote 18,75, on te, on va te payer, mais si tu vas plus bas, on ne le paiera pas, donc il ne sera pas incité à aller plus bas.

M. LOUIS DERIGER :

1315 Donc, il n'y a pas d'incitatif à ce qu'il sorte plus de matériel pour être mieux, plus payé.

M. DENIS T. TREMBLAY :

1320 C'est ça. Nous, on lui indique: Tu dois aller à la cote 19.

M. LOUIS DERIGER :

1325 Donc, si lui en sort plus que la cote 19, c'est à ses frais.

M. DENIS T. TREMBLAY :

C'est à ses frais, puis on ne le paiera pas.

1330 **M. LOUIS DERIGER :**

Merci.

M. DENIS T. TREMBLAY :

1335 Puis si, on a toujours quelqu'un, le surveillant sur le bateau, puis lui il va intervenir.

M. LOUIS DERIGER :

1340 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Ruelland.

1345 **M. JACQUES RUELLAND :**

Bonsoir, madame.

1350 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

M. JACQUES RUELLAND :

1355

J'ai quelques questions, mais comme j'ai dû m'absenter de la séance d'hier soir à Hudson, c'est possible que je repose des questions qui ont été traitées, vous me le direz.

LA PRÉSIDENTE :

1360

On pourra, pour le bénéfice de tout le monde, revenir brièvement sur des réponses à vos questions.

M. JACQUES RUELLAND :

1365

Mes 2 premières questions portent sur des éléments de sécurité, les aspects reliés à la sécurité, qui est le motif évoqué pour le dragage. Est-ce que, il a été question, dans les 2 soirées précédentes, des cotes de niveaux d'eau, les cotes historiques de niveaux d'eau sur les 10 dernières années, de manière à ce qu'on puisse voir l'impact des bas niveaux d'eau sur la sécurité, ça a été traité ça?

1370

LA PRÉSIDENTE :

Ça a été traité et il y a un document qui a été déposé par le ministère de l'Environnement à cet effet-là. Alors, on a les cotes de niveaux d'eau depuis 1987, si je me rappelle bien. Pendant l'année, la période estivale et la période où le traversier est en opération. Alors, vous avez toute l'information, et le document est DB-8.

1375

M. JACQUES RUELLAND :

1380

DB-8?

LA PRÉSIDENTE :

1385

Oui.

M. JACQUES RUELLAND :

En fait, ma question c'est de, c'est relié au projet de traversier qu'on retrouve décrit par monsieur Desjardins dans DB-7. Je me dis est-ce qu'il est possible de retarder ce dragage-là jusqu'au moment où il y aura une décision de prise, pour ne pas faire des travaux à des périodes relativement rapprochées, qui vont affecter le milieu? Et, conséquemment, est-ce qu'on a établi clairement la corrélation entre le niveau de danger ou de collision entre les barges, parce que dans sa note DB-7, il l'a expliqué à Hudson l'autre soir, il a expliqué qu'il y avait des dangers de collision entre les 2 barges, sur les 2 berges, à Oka et à Hudson, lorsque

1390

1395

la barge frappait la paroi du chenal.

LA PRÉSIDENTE :

1400 Oui.

M. JACQUES RUELLAND :

1405 Alors, je me dis est-ce que c'est un problème qu'on peut relier, ça, les fréquences de collision, est-ce qu'on peut les relier, est-ce qu'elles sont plus nombreuses depuis, bon, étaient plus nombreuses au cours des 3, 4 dernières années, est-ce qu'on est capable de relier la fréquence des collisions, en fait, au niveau d'eau des pires années, qui sont probablement les 3, 4 dernières années? Ce n'est pas des grosses collisions, comme monsieur Desjardins nous l'a expliqué, c'est des collisions avec le banc de sable, mais quand même.

1410

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être monsieur Sylvain, brièvement, sur l'historique des niveaux d'eau des dernières années, versus les niveaux d'eau les plus faibles?

1415

M. JEAN SYLVAIN :

1420 Les niveaux d'eau des dernières années n'ont pas été les plus faibles, dans le Lac des Deux-Montagnes précisément, à cause probablement du problème que monsieur Ruelland est très au courant, les problèmes d'eau potable dans la Rivière des Mille-Iles. Il y a eu, ces 2 dernières années, des délestages de réservoirs, qui ont fait que le niveau du Lac des Deux-Montagnes est resté relativement haut les 2 dernières années. Donc, je ne croirais pas que le fait que, les niveaux n'ont pas été bas.

1425

Comme monsieur Desjardins l'a exprimé hier, si vous me permettez de reprendre ses paroles, c'est à cause de l'augmentation de son trafic qui est plutôt l'augmentation des collisions, plus que la baisse du niveau du Lac des Deux-Montagnes, puis je pense que le document de madame Bélanger, que vous allez retrouver en arrière, va vous informer là-dessus.

1430

M. JACQUES RUELLAND :

Donc, il n'y a pas de lien entre, oh! excusez.

1435

M. LOUIS DERIGER :

Non non, allez-y.

1440

M. JACQUES RUELLAND :

Il n'y a pas de lien entre la fréquence, en fait, il y a un lien entre le nombre de chalands qui est tiré, soit 4, et la fréquence des accidents, et non pas entre les niveaux d'eau et la fréquence des accidents. Accidents étant, évidemment, comme on l'a expliqué à Hudson, pas des collisions entre les bateaux, mais des déplacements vers la paroi du sable, du chenal?

1445

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait. Monsieur Desjardins.

1450

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui. Effectivement, c'est directement lié à l'utilisation de 4 barges simultanée. Donc, le risque de collision entre 2 barges, à l'intérieur du chenal d'une largeur de 40 mètres, est plus probable, compte tenu que, lorsqu'on travaille à 4 bateaux, la rencontre de 2 bateaux à l'intérieur du chenal est inévitable à chaque traversée. Donc, à ce moment-là, on se donne une marge de sécurité, en laissant plus d'espace entre les 2 bateaux et, à ce moment-là, il arrive des collisions avec le banc de sable, qui limite aussi la manoeuvrabilité et qui peut, qui peut provoquer et qui provoque soit un échouement ou une manoeuvre manquée qui, à ce moment-là, on est obligé de retourner vers le large et de venir reprendre notre manoeuvre. Un résumé de ma longue explication d'hier.

1455

1460

M. JACQUES RUELLAND :

Oui. Mais, en fait...

1465

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1470

M. LOUIS DERIGER :

Mais, monsieur Desjardins, juste pour bien être clair. Par contre, la profondeur d'eau, elle, elle est importante? C'est-à-dire que là on parle des niveaux d'eau, mais le fait que si vous n'avez pas suffisamment de profondeur d'eau, ça reste un problème quand même.

1475

M. CLAUDE DESJARDINS :

Définitivement. C'est la source du problème en période d'étiage. Il y a certains moments où on n'est pas en période d'étiage comme tel, que le niveau d'eau est raisonnable. Par contre, avec la quantité de sédiments qui est accumulée dans le chenal, on se retrouve avec les mêmes effets que si on était en période d'étiage. Donc, les 2 effets combinés empirent la situation. Donc, si on se trouve, en plus d'avoir une quantité supplémentaire de sédiments dans le chenal et que, en même temps, on est en période d'étiage sérieuse, à ce moment-là le problème est augmenté de beaucoup.

1485

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça va, monsieur Ruelland?

1490 **M. JACQUES RUELLAND :**

1495 Ça va, mais ce serait intéressant de voir les corrélations entre les niveaux d'eau, les collisions sur les bancs de sable et aussi entre l'utilisation de 4 barges simultanément. Parce que, en fait, si, même s'il y a 4 barges, si les horaires des barges, si les barges étaient disposées de telle façon qu'elles ne se rencontrent pas dans le chenal, il n'y aurait pas de problème.

1500 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être revenir brièvement sur l'information que vous nous avez donnée hier soir, sur le fonctionnement, en fait, lorsque vous utilisez 4 barges?

1505 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

1510 C'est ça. Donc, si on repart du début, exemple, au moment où on fonctionne à 2 bateaux. À ce moment-là, il n'y a aucun problème parce qu'on a un bateau qui est au quai d'Oka et on a un bateau qui est au quai d'Hudson. Au moment où, si ces 2 bateaux-là partent en même temps, ils vont se rencontrer au milieu du lac, donc il n'y a pas de problème.

1515 À 3 bateaux, encore là, il n'y a pas réellement de problème parce que, en règle générale, les 2 bateaux vont du côté de Hudson, mais on parle bien, vont se rencontrer à l'extérieur du chenal de 40 mètres.

1520 Par contre, quand on ajoute un quatrième bateau dans cette roue-là, c'est qu'on a 2 bateaux à chacun des quais et on a 2 bateaux qui se rencontrent au centre. Du moment où celui qui est au centre, qui s'en vient vers Hudson, inévitablement va rencontrer celui qui vient de quitter Hudson, inévitablement il va le rencontrer à l'intérieur du chenal de 40 mètres, et ce, dans la zone de 485 mètres dont on parle.

1525 C'est inévitable. Si on veut, si on veut éviter ça, il faudrait retarder des bateaux au large pour permettre à celui qui quitte le quai de se rendre à l'extérieur du chenal avant de faire entrer l'autre. À ce moment-là, ça reviendrait à la même, on aurait la même productivité que si on roulait à 3 bateaux. Mais malheureusement, ou heureusement, on a trop de volume de trafic pour se permettre de rouler à 3 bateaux.

1530 L'utilisation de 4 bateaux est quotidienne depuis 2000 environ. Moi j'ai acheté en '99, et puis il y a réellement eu une augmentation très perceptible du nombre d'occasions où on travaille à 4 bateaux, versus 3, puis versus 2 aussi. Donc, c'est 10 voitures par bateau, donc

ça ne prend pas énormément de trafic supplémentaire pour nécessiter l'ajout d'une troisième ou d'une quatrième barge.

LA PRÉSIDENTE :

1535

Ça va, monsieur Ruelland?

M. JACQUES RUELLAND :

1540

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez une autre question?

1545

M. JACQUES RUELLAND :

Oui. Bien, je suis toujours dans le même domaine, je crois qu'il a été établi à Hudson qu'il n'y avait jamais eu d'accident véritable, de collision entre 2 barges. Ma question en fait c'est à quelle vitesse, quelle est la vitesse de rencontre, parce qu'on est tous familiers avec les traversiers, quand il y en a un, quand le traversier part, il part très lentement, évidemment, l'autre arrive probablement un petit peu plus vite, mais quelle est la vitesse moyenne des 2 barges qui se rencontrent, pour établir l'importance du risque et des dommages qui seraient causés par une collision entre 2 barges?

1550

1555

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Desjardins.

1560

M. CLAUDE DESJARDINS :

Le risque de collision n'a pas réellement de rapport avec la vitesse à laquelle on va, mais plutôt avec l'espace dont on a pour manoeuvrer et pour se rencontrer. Donc, les zones sécuritaires, les zones, les espaces sécuritaires qu'on a entre les bancs de sable et puis entre les 2 bateaux. On sait que, en période d'étiage, il y a un effet de squat qui se produit entre le fond de la rivière et le fond de la barge, ce qui fait que la manoeuvrabilité est réduite et même éliminée.

1565

Quand ça, quand ce phénomène-là se produit, la barge se trouve à partir de travers. La seule façon de corriger cette dérive-là, c'est de continuer à tirer avec le bateau pour que, éventuellement, que la barge se redresse par elle-même.

1570

Dans l'hypothèse où les 2 barges se rencontrent, puis qu'elles sont toutes, que les 2 aient l'effet de squat, et bien on peut mathématiquement voir qu'il n'y a pas réellement d'espace à avoir 2 barges qui sont de travers dans ce chenal-là. Donc, c'est un risque qui est

1575

trop élevé pour, c'est un risque qu'on ne veut pas prendre, finalement.

M. JACQUES RUELLAND :

1580 Mais il n'y a jamais eu d'accident?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1585 Il n'y a jamais eu de collision entre les 2 barges qui se rencontrent. Par contre, ça crée des pertes de contrôle et des collisions avec la rive et avec les autres barges qui sont à quai. Ça, il y en a eu des collisions par exemple.

1590 **M. JACQUES RUELLAND :**

Mais il n'y a jamais eu 2 chalands chargés de voitures qui se sont frappés?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1595 Non.

M. JACQUES RUELLAND :

1600 J'avais une dernière petite question, si vous permettez.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Oui, allez-y.

M. JACQUES RUELLAND :

1610 J'aimerais, c'est un peu dans le même domaine, mais ça tourne autour de la même préoccupation, puis j'aimerais connaître quel est le, en fait, du ministère des Transports, quel est le statut du chenal, au sens où, est-ce qu'il considère ça comme une route qui doit, dont la sécurité doit être, mais je ne sais pas si ça a été traité, doit être améliorée comme, par exemple, la Montée Ryan au Mont-Tremblant, où là il y a des dangers à cause de l'augmentation de la circulation, ou si, est-ce que le chenal a un statut dans le réseau routier de, et, en fonction de ce statut-là, quels sont les critères qui régissent disons le rôle du
1615 Ministère, la sécurité du chenal?

LA PRÉSIDENTE :

1620 Monsieur Tremblay.

M. DENIS T. TREMBLAY :

1625 Le statut de ce lien-là, c'est un lien local, qu'on considère comme dans le réseau local. L'obligation du ministère des Transports c'est d'assurer ce lien-là, et de l'assurer de façon sécuritaire. Il nous faut garantir, même s'il n'y a jamais eu d'accident impliquant 2 bateaux ou, en tout cas, à notre connaissance, il faut garantir, le passé n'est pas garant de l'avenir, donc les nouvelles normes de navigation, le gros bon sens nous indique qu'il ne faut probablement pas prendre de chance.

1630 Nos ingénieurs nous ont indiqué que le chenal, pour qu'il puisse avoir une sécurité, il faudrait qu'il y aurait au moins 60 mètres de large, pour éviter qu'une collision puisse se faire. Donc, il y a une marge de manoeuvre de 30 mètres entre les 2 voies de rencontre, qu'une marge qu'on a, une marge de sécurité.

1635 Nous, on, si on intervient dans ce chenal-là, c'est de cette façon-là qu'on veut intervenir, pour assurer une sécurité. Ce ne sera, s'il arrivait un accident malheureux, il va être trop tard.

1640 Est-ce qu'on peut expliquer, madame, la charte des •chenails• et puis tout ça, •la règle du pouce•, ou bien ça va?

LA PRÉSIDENTE :

1645 Bien, peut-être un petit peu plus tard.

M. DENIS T. TREMBLAY :

Oui.

1650 **LA PRÉSIDENTE :**

Puisque mon collègue voudrait peut-être ajouter des choses pour, en regard de la question de monsieur Ruelland.

1655 **M. LOUIS DERIGER :**

1660 Oui. Est-ce que, au Ministère, au niveau du réseau routier, il existe une classification hiérarchique des réseaux? Bon, on parle souvent de réseau supérieur, par exemple, autoroute, route nationale ou route provinciale, et quand on est dans les routes plus collectrices ou locales, donc on a un autre type de réseau qui vient se greffer à ça.

1665 En aménagement, souvent aussi, on va essayer de connecter des réseaux qui sont de même type, pour éviter justement d'avoir des impacts qui sont au niveau routier. Dites-moi, quand vous dites que c'est un circuit, en tout cas, une traverse, ça a une vocation locale, expliquez-moi à ce moment-là comment vous expliquez ça du fait que, du côté d'Oka, c'est lié

à la 344, donc qui est une route provinciale, donc une route du réseau supérieur, et du côté d'Hudson, on serait lié à la 342 ou à la 40, parce qu'on est tout près de la 40, donc 2 routes du réseau supérieur. Donc, comment vous faites le lien que cette traverse devient un accès ou, en tout cas, qu'elle a une vocation locale quand ça relie 2, en fait, un réseau qui est supérieur?

1670

M. DENIS T. TREMBLAY :

Le lien local est défini par le type d'usagers qui utilisent ce lien. On va nommer comme statut local, si ce sont des gens qui sont principalement de l'endroit où est-ce que la route est utilisée. Un exemple, une autoroute, et bien ce sont des gens en transit, qui viennent des grandes destinations, pour aller plus rapidement, les routes régionales, ce sont des déplacements dans la région même, et des routes d'accès aux municipalités ou des collectrices qu'on appelle, donc c'est un réseau local ou une municipalité qui va vers un point de notre réseau, puis on a le réseau local. Un réseau local ce sont des routes comme un rang ou c'est comme la traverse d'Oka, qui lie probablement 2 réseaux régionaux, qui est dans notre réseau supérieur, comme vous l'avez bien dit, la route 344 et la route 342, qui sont liées par ce réseau-là, à même titre qu'on va voir la traverse Carillon, qui est un réseau aussi considéré comme nous, un réseau local.

1675

1680

1685

M. LOUIS DERIGER :

Donc, c'est local du fait que ça dessert les gens d'Oka, par exemple?

1690

M. DENIS T. TREMBLAY :

Principalement.

M. LOUIS DERIGER :

1695

Principalement.

M. DENIS T. TREMBLAY :

Principalement.

1700

M. LOUIS DERIGER :

Et ceux d'Hudson, et non pas ceux de la MRC de Deux-Montagnes par exemple et la MRC de Vaudreuil-Soulanges?

1705

M. DENIS T. TREMBLAY :

Effectivement.

1710

M. LOUIS DERIGER :

1715

Monsieur Desjardins, juste parce que, il me semble que dans votre document, que vous avez déposé, sur votre achalandage, il me semblait que l'achalandage de la traverse était, venait de Vaudreuil, entre autres, et de la MRC de Deux-Montagnes. Est-ce que vous pouvez me préciser un peu l'achalandage de la traverse, d'où proviennent ces gens?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1720

Au niveau de l'origine des utilisateurs, si on y va avec les plus grosses proportions, la grande région des Deux-Montagnes, 22% de la clientèle provient de cette région-là, et 31% provient de la région de Vaudreuil-Soulanges.

M. LOUIS DERIGER :

1725

Ça c'est tous types d'usagers, c'est loisir ou travail?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1730

Oui, exactement. Ensuite de ça, la région de Salaberry-de-Valleyfield, 7%, Montréal, 12%, et autres peut être, j'imagine que l'Ontario est contenu dans ça, parce qu'ils ne figurent pas dans les autres descriptions, 17% au niveau des autres. Puis, ensuite, c'est des 5%, pour des...

M. LOUIS DERIGER :

1735

Donc, on a pratiquement la moitié.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1740

Définitivement que les 2 régions principales desservies au niveau de la provenance, de l'origine des utilisateurs, 22% de la région des Deux-Montagnes et 31% de la région de Vaudreuil. Pour ce qui en est de la destination, donc encore ici, 35% de la région des Deux-Montagnes et 30% de la région de Vaudreuil, pour leur destination. Donc, encore là, c'est les 2 régions, à mon sens, on a un rôle beaucoup plus régional qu'un rôle local.

1745

M. LOUIS DERIGER :

1750

Puis dans vos données, juste pour bien saisir, toutes les projections par exemple qu'il pourrait y avoir, suite à la construction de l'autoroute 30, ce n'est pas inclus dans vos projections?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1755

Non, absolument pas.

M. LOUIS DERIGER :

Monsieur Tremblay, avez-vous de quoi à rajouter sur...

1760 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

1765 Oui, je voudrais vous signifier que les réseaux routiers qui se rattachent aux débarcadères ou aux quais, se sont chez nous des réseaux locaux actuellement. On les considère comme locaux, puis les municipalités concernées, comme entre la 342 et le quai, sont du domaine municipal, puis du quai ici jusqu'à la route 344, c'est du domaine municipal pour le moment. C'est nous, le lien sur la rive, entre les 2 rivières, c'est la raison pourquoi que nous, on dit que c'est du domaine, c'est vrai qu'il y a une répercussion régionale, mais c'est un lien, pour nous, local.

1770 **M. LOUIS DERIGER :**

Ça, monsieur Tremblay, je comprends que les rues qui sont à proximité sont des routes locales?

1775 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Oui.

M. LOUIS DERIGER :

1780 Mais vous comprendrez que ces routes-là, elles viennent relier des réseaux régionaux, des routes supérieures, pour permettre, d'après ce qu'on peut comprendre jusqu'à maintenant, disons un lien inter-rives pour plusieurs personnes, donc pas juste les locaux, mais aussi des gens qui sont situés dans des territoires beaucoup plus vastes, qui utilisent ce lien comme, pour le loisir ou pour le travail, et qui s'en servent comme un lien routier essentiel en période estivale? Mais je ne veux pas qu'on tombe dans toute la hiérarchie et les mots comme tels, mais vous comprendrez que ça crée peut-être un, on essaie de savoir un peu en fait, nous, c'est à quoi sert ce lien? C'est un peu la raison, je pense, de tout ce...

1790 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

1795 Je voudrais préciser, pour nous, c'est un lien local. D'abord, il est interdit aux camions. Donc, en étant interdit au gros commerce, aux camions lourds. C'est une route qui ne permet pas tout le genre de trafic qu'on a sur notre réseau. C'est pour ça qu'il est de caractère local. Si la traverse pouvait accepter les gros bateaux, pas les gros bateaux, mais les gros camions, puis tout ça, le lien commercial, probablement que son titre changerait. Mais, étant donné qu'on ne peut pas assurer tout le transport, on ne peut pas afficher comme une route régionale.

M. LOUIS DERIGER :

1800

Parce que ce n'est pas tous les types de véhicules, c'est ça que vous voulez dire?

M. DENIS T. TREMBLAY :

1805 C'est, effectivement.

M. JACQUES RUELLAND :

1810 Pour vous donner l'exemple que, un •chalet• Hudson et, comme le traversier n'est pas en opération, j'ai fait 90 kilomètres avant-hier pour aller à Hudson. Alors que, si j'avais traversé... Donc, pour moi c'est un lien régional.

1815 Peut-être une dernière chose reliée au statut de la route du chenal. Dans l'éventualité où, comme on le voit dans DB-7, monsieur Desjardins planifie le remplacement des traversiers par 2 traversiers autopropulsés, est-ce que, qui vont requérir des quais fixes, des quais permanents, est-ce que ces quais-là feraient partie des infrastructures du ministère des Transports, comme à Tadoussac par exemple, où les quais d'embarquement sont des quais, je présume, qui appartiennent au ministère des Transports?

1820 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1825 Malheureusement, je ne peux pas répondre. On n'est pas assez avancé dans le processus du projet pour avoir défini ces paramètres-là.

LA PRÉSIDENTE :

1830 Monsieur Tremblay.

M. DENIS T. TREMBLAY :

1835 La politique navale pour le ministère des Transports concernant les traverses en dehors du Fleuve Saint-Laurent n'a pas été déposée, madame. J'ignore si le ministère des Transports prendrait à sa charge le réseau, le transformerait en régional? Actuellement, il est trop tôt, ne connaissant pas la, la politique n'étant pas prononcée sur ce sujet.

1840 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que, actuellement, le ministère des Transports joue un rôle dans d'autres traverses que celles d'Oka?

1845 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

1850 Effectivement. Nous avons des traversiers, que le ministère des Transports entretient les quais, et même les bateaux. Nous avons la Traverse Sainte-Catherine/Tadoussac, nous avons l'accès à L'Île-aux-Coudres, nous avons aussi Godbout/Matane et, récemment, depuis 2 ans, nous avons un traversier qui fait Rimouski/Forestville, qui est à la charge, ce sont des exploitants dans certains cas, en d'autres cas c'est le ministère des Transports qui en assume toute la fonctionnalité.

1855 **LA PRÉSIDENTE :**

Et ces transporteurs...

M. DENIS T. TREMBLAY :

1860 Dans le Fleuve, dans l'axe du Fleuve Saint-Laurent.

LA PRÉSIDENTE :

1865 C'est dans le Fleuve Saint-Laurent.

M. DENIS T. TREMBLAY :

1870 Oui. Oui, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1875 Donc, d'accord. Merci. Ça va?

M. JACQUES RUELLAND :

Oui, merci.

1880 **LA PRÉSIDENTE :**

Je pense qu'on va prendre une brève pause de 10 minutes, puis on va revenir après avec monsieur Lauzon, pour les questions qu'il veut adresser à la Commission. Merci.

1885 Suspension de la séance

Reprise de la séance

LA PRÉSIDENTE :

1890

1895 J'aimerais informer que, pour ceux et celles qui auraient l'intention de présenter un mémoire lors de la deuxième partie de l'audience, qui débutera le 12 mai prochain, vous devez informer madame Gélinas, la coordonnatrice de la Commission, de votre intention de présenter un mémoire. Alors, vous pouvez le faire dès ce soir ou à compter du 22 avril à nos bureaux à Québec, et la Commission demande, si vous choisissez de faire, de déposer un mémoire, qu'il nous soit transmis au plus tard le 8 mai prochain.

1900 J'aimerais revenir, monsieur Sylvain, tout à l'heure vous avez abordé la question des niveaux d'eau du lac en regard d'activités que vous faites dans la Rivière des Mille-Iles. Je sais qu'il y a un projet, que le Centre d'expertise hydrique du Québec, qui concerne le soutien des étiages par excavation à l'entrée de la Rivière des Mille-Iles, est-ce que vous pourriez nous dire si ce projet-là va avoir des impacts sur le niveau d'eau du Lac des Deux-Montagnes et quelle serait la nature de ces impacts-là?

1905 **M. JEAN SYLVAIN :**

1910 Madame la Présidente, je ne peux malheureusement pas vous dire grand-chose parce que tout ce qu'on a présentement c'est un avis de projet. La directive a été émise au Centre d'expertise hydrique, mais la directive, entre autres, leur demandait d'explorer d'autres avenues, et il y a un questionnement qui se fait présentement.

1915 Et donc, le projet, pour l'instant, il est, il peut aller dans n'importe quelle direction. On ne peut pas savoir qu'est-ce qui va se faire. Est-ce que ça va se faire ou non? Est-ce que ça va être d'autres solutions alternatives qui vont être préconisées? Présentement, c'est un questionnement qui se fait par rapport à ce projet-là.

LA PRÉSIDENTE :

1920 Est-ce que, par exemple, si ça se réalisait, et je comprends bien qu'on est dans les hypothèses, est-ce que ça pourrait avoir un impact sur une baisse du niveau d'eau dans le Lac des Deux-Montagnes? Vous nous avez dit tout à l'heure que les opérations que vous aviez faites faisaient en sorte que ça maintenait ou ça laissait à un niveau plus élevé le niveau d'eau dans le Lac des Deux-Montagnes, mais ce projet-là, est-ce qu'il pourrait avoir un impact négatif sur le niveau d'eau du Lac des Deux-Montagnes?

1925

M. JEAN SYLVAIN :

1930 Je ne peux vraiment pas vous le dire. Cependant, ce que je peux vous dire c'est que tous les impacts de ce projet-là vont être regardés et toutes les solutions aussi. Les impacts, surtout sur le Lac des Deux-Montagnes, parce que, en fait, ça va être le plan d'eau qui va être le plus touché par rapport à ce projet-là. Ça va être, tous les aspects du Lac des Deux-Montagnes vont être regardés dans ce projet-là.

1935 Les solutions, vous avez mentionné que, je veux dire, les solutions peuvent partir du délestage de barrage jusqu'à, toutes les solutions sont à être regardées présentement. C'est

1940 pour ça qu'on ne peut pas voir, mais le Lac des Deux-Montagnes n'aura fort probablement pas d'impact sur son niveau parce que ça affecte une trop grande population, c'est... Pour pouvoir régler le problème d'une prise d'eau de quelqu'un, on créerait un problème sur la prise d'eau d'un autre, c'est... Il ne faut pas que le Lac des Deux-Montagnes bouge. Il va falloir qu'ils regardent ça comme il faut.

LA PRÉSIDENTE :

1945 Merci. Peut-être une autre question. Est-ce que vous savez si les gouvernements, provincial et fédéral, ont élaboré des scénarios de précipitations et de débits dans le bassin de la Rivière des Outaouais, au regard des changements climatiques?

M. JEAN SYLVAIN :

1950 À ma connaissance, je ne le sais pas. Par contre, je peux regarder s'il y a quelque chose qui a été fait là-dessus, puis vous revenir là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

1955 D'accord.

M. JEAN SYLVAIN :

1960 Est-ce que vous pouvez me préciser cette question-là s'il vous plaît?

LA PRÉSIDENTE :

1965 Alors, ce qu'on veut savoir c'est si soit le fédéral ou le provincial a élaboré des scénarios de précipitations et de débits dans le bassin de la Rivière des Outaouais, au regard des changements climatiques?

M. JEAN SYLVAIN :

1970 D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

1975 Merci. Alors, j'inviterais maintenant monsieur Pierre Lauzon. Rebonjour, monsieur Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

1980 Rebonjour. Si vous me permettez de revenir sur ce que vous avez dit dès le retour?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1985 **M. PIERRE LAUZON :**

Vous avez dit qu'on pouvait présenter des mémoires, mais si c'est sous forme de présentation verbale, parce qu'on peut le faire sous forme de présentation verbale lors du 12 mai?

1990

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

1995 **M. PIERRE LAUZON :**

À ce moment-là, est-ce qu'il faut s'inscrire aussi?

LA PRÉSIDENTE :

2000

Oui, ce serait préférable de s'inscrire. Oui, tout à fait.

M. PIERRE LAUZON :

2005

Puis on n'a pas besoin de vous donner la teneur de la présentation verbale.

LA PRÉSIDENTE :

2010

Non, c'est votre mémoire, c'est un mémoire verbal. Par contre, évidemment, lors de la présentation des mémoires, la Commission pose des questions. Alors, lorsqu'on a un document écrit, vous comprendrez que notre questionnement est beaucoup plus fouillé que lorsque vous faites juste une présentation verbale.

M. PIERRE LAUZON :

2015

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2020

D'accord?

M. PIERRE LAUZON :

2025

Mais ce qui m'inquiète un petit peu, en tout cas, je vais y venir, mais il va y avoir un lien par rapport à ce qu'on vient de dire, parce que ma question suivante ce serait justement de

2030 dire, lors de la rencontre au mois de février, on avait dit, puis une des raisons pour lesquelles on demandait des audiences c'est parce que le ministère de l'Environnement était incapable de répondre à nos questions, puis je ne sais pas, j'ai cru comprendre, par vos questions, les questions que vous venez d'adresser à monsieur Sylvain, que le ministère de l'Environnement n'est pas plus avancé qu'il était au mois de février?

LA PRÉSIDENTE :

2035 Bien là, je ne sais pas quelle était la nature des questions que vous avez posées au mois de février, alors...

M. PIERRE LAUZON :

2040 Bien, c'était, vous en avez posé des questions, d'une façon encore plus précise, mais nous autres on voulait savoir c'était quoi les impacts à court, à moyen et à long terme, de ce dragage-là, puis on disait qu'on n'était pas en mesure de le faire parce que les études n'étaient pas encore faites. C'est parce que le, mon questionnement c'est comment on peut faire pour présenter un mémoire ou faire une présentation verbale, donner notre opinion sur quelque chose dont on n'est même pas en mesure de nous donner l'information pour qu'on puisse réagir, dire si on est d'accord, on n'est pas d'accord ou, donner notre opinion là-dessus, alors 2045 qu'on ne détient pas l'information?

LA PRÉSIDENTE :

2050 Mais quelle information vous voulez avoir?

M. PIERRE LAUZON :

2055 Bien, c'est-à-dire, vous en avez déjà posé quelques questions tantôt, qui font partie...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on a eu des réponses dans certains cas, oui.

2060 **M. PIERRE LAUZON :**

Oui, mais dans beaucoup, on ne le sait pas. Puis, hormis que ce soir, sur les impacts à court, à moyen et puis à long terme, est-ce que le ministère de l'Environnement est en mesure de nous dire c'est quoi les impacts à court, à moyen et puis à long terme, de ce dragage-là?

2065

LA PRÉSIDENTE :

Du dragage?

2070 **M. PIERRE LAUZON :**

Du dragage, sur l'environnement?

LA PRÉSIDENTE :

2075

Bien, écoutez, peut-être revenir auprès de monsieur Tremblay. Les impacts, ce n'est pas le ministère de l'Environnement qui prévoit les impacts, c'est le promoteur qui réalise un projet, qui, dans son étude d'impact, fait ressortir certaines problématiques ou certaines difficultés liées à son projet. Alors, dans un premier temps, je pourrais peut-être demander à monsieur Tremblay quels sont les impacts qu'ils ont fait ressortir dans leur étude?

2080

M. DENIS T. TREMBLAY :

Madame Lucie Labbé va répondre à cette question.

2085

MME LUCIE LABBÉ :

Les principaux impacts qui ont été identifiés sur le milieu physique sont sur la qualité de l'eau. Donc, dû aux matières en suspension qui sont remises en circulation au moment du dragage et de la déposition des sédiments.

2090

Cet impact-là a été évalué, a été jugé comme étant d'une intensité moyenne sur la qualité de l'eau. Son étendue est locale ou ponctuelle, donc elle se limite à la zone d'étude, et elle est de courte durée, étant donné qu'elle, c'est seulement durant la période des travaux qu'on va voir cet impact-là.

2095

Un autre impact qui a été jugé négligeable concerne le relâchement des contaminants qui sont absorbés sur les matières en suspension, étant donné qu'il n'y a pas de modification de la qualité physico-chimique de l'environnement des sédiments. Il n'y aura pas, il n'y a pas de risque de relâchement des contaminants.

2100

Un autre impact qui a été identifié sur le milieu physique concerne la bathymétrie. Au niveau du chenal, on va avoir un changement de la bathymétrie, et c'est ce qu'on vise, et cet impact-là a été jugé positif et d'importance mineure sur la modification de la bathymétrie du chenal, étant donné qu'on creuse le chenal pour lui redonner ses caractéristiques originales. Donc, pour obtenir une profondeur d'eau de 3 mètres.

2105

Et le changement de bathymétrie au niveau du site de dépôt a été jugé nul, étant donné qu'on prévoit une augmentation de l'élévation de seulement 30 centimètres environ sur la superficie du site de dépôt.

2110

Un autre impact sur le milieu physique concerne l'équilibre sédimentologique. Donc, après le dépôt des sédiments au site de dépôt, on a estimé que les matériaux déposés vont demeurer en équilibre sur le site de dépôt, dans des conditions d'hydraulicité moyennes et aussi d'hydrauli... en période de crue aussi. Donc, cet impact-là a été jugé d'importance

2115

mineure.

2120 Les impacts sur le milieu biologique concernent principalement l'impact, concernent
principalement la faune benthique, donc tant au niveau du site de dragage qu'au site de dépôt,
la faune benthique va être détruite temporairement étant donné qu'on excave au site de dépôt
et que, au site, pardon, au site de dragage et que, au site de dépôt, on ensevelit la faune
benthique qui est existante présentement.

2125 Toutefois, on juge qu'il va y avoir une recolonisation dans une période de temps
relativement courte, qui peut s'échelonner sur quelques semaines à quelques mois, suivant le
dépôt. Donc, on estime que la recolonisation va s'amorcer au printemps suivant. Et donc, cet
impact-là, étant donné la faible superficie par rapport à la superficie totale du lac a été jugé
faible, donc l'impact a été jugé négligeable.

2130 L'impact qu'on va avoir sur la faune, soit les poissons, les amphibiens, les reptiles et
les oiseaux a aussi été jugé négligeable durant les travaux parce que le dérangement de cette
faune-là va être, et bien concernant admettons l'avifaune, on sait que les oiseaux
s'accommodent assez bien du va-et-vient des barges, du bruit occasionné par la machinerie et,
et aussi qu'on est quand même à une certaine distance des aires où les oiseaux se tiennent.
2135 On sait qu'on va être en période automnale, donc la quantité d'avifaunes dans les parages,
bon, dépendant de la période de migration de certains, ils peuvent être présents, ou être déjà
partis à ce moment-là.

2140 Les impacts sur les poissons, bon, reviennent du fait qu'on va diminuer la qualité de
l'eau en mettant des matières en suspension dans l'eau. Donc, c'est le principal impact sur la
faune aquatique. Toutefois, les panaches de dispersion ont été simulés et il reste quand même
assez près. Les panaches de dispersion n'excèdent jamais la zone d'étude. Du côté d'Oka, ils
longent la zone, et bien la rive nord du lac, et ne rejoignent même pas le parc d'Oka, pour
revenir à un niveau normal.

2145 Et, du côté d'Hudson, lorsqu'on est près des quais, la dispersion des sédiments se fait
principalement dans la partie sud de la Baie de Como, en aval du chenal, et quand on s'éloigne
dans le chenal, et bien la dispersion des sédiments se fait un petit peu plus loin, mais ne sort
jamais jamais de la zone d'étude.

2150 On a d'ailleurs des vidéos qui montrent les simulations de ces, de la dispersion des
sédiments, et ça illustre vraiment bien à quel endroit les sédiments vont se disperser. On
pourra les montrer d'ailleurs, si c'est possible. Oui?

2155 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2160 **MME LUCIE LABBÉ :**

2165 Le temps qu'ils installent, je vais finir. Donc, les matières en suspension aussi, si on regarde les habitats comme tels, les matières en suspension n'affecteront pas la végétation des herbiers aquatiques dans la Baie de Como, étant donné que la période de dragage se faisant en octobre et novembre, la période de croissance de la végétation est terminée à ce moment-là, et donc, on n'a pas d'impact sur la végétation comme telle.

2170 Et c'est la même chose aussi au niveau des amphibiens. La majorité des amphibiens qui utilisent la Baie de Como entrent en période de dormance ou d'hibernation durant cette période-là, et donc ne seront pas dérangés par la diminution de la qualité de l'eau durant cette période.

2175 On peut peut-être regarder les, on va voir, du côté d'Oka, on voit le panache de dispersion qui s'amorce et qui longe la rive nord du Lac des Deux-Montagnes, et, à ce moment-là, ça sollicite et ça redevient à un niveau naturel. Donc, le niveau naturel est revenu à la normale après 12 heures après l'arrêt des travaux de dragage.

2180 Donc, du côté d'Hudson, près des quais, on voit que ça longe vraiment le, ça reste à l'intérieur de la baie et ça retourne à un niveau normal aussi. Et ici, lorsqu'on est au bout du chenal, et bien on va, on va un petit peu plus loin, c'est sûr, mais les sédiments sont dispersés par le courant, et c'est à peu près les zones auxquelles, où les sédiments vont sédimenter, où les matières en suspension vont sédimenter, excusez. On n'a pas les simulations au site de dépôt, malheureusement. On les a sous forme de figures à l'intérieur des réponses aux questions et on voit un peu la façon, après le rejet d'une masse qui provient d'une barge, comment les sédiments se dispersent aussi et quand est-ce qu'ils sortent du site de dépôt.

2185 Mais la majorité des sédiments, lorsqu'ils sont dragués avec une drague mécanique et qu'on a une bonne consolidation des matériaux, la majorité, plus de 80% des matériaux sédimenteront au fond et, donc, c'est sûr qu'il y en a une portion lorsqu'il n'est pas, il n'y a pas de cohésion entre les particules qui est amenée par le courant est diluée.

2190 **M. LOUIS DERIGER :**

Madame Labbé, juste un, avant de poursuivre sur la dispersion. J'ai la figure, en fait, que vous parlez pour le site de dépôt.

2195 **MME LUCIE LABBÉ :**

Oui.

2200 **M. LOUIS DERIGER :**

Expliquez-moi une chose. Pourquoi est-ce que le cercle, il est presque parfait? En fait, on se serait attendu peut-être à une forme qui suivrait le courant. Est-ce que vous tenez compte du courant quand vous faites vos simulations?

2205 **MME LUCIE LABBÉ :**

Oui oui oui, bien sûr.

M. LOUIS DERIGER :

2210

Mais pourquoi à ce moment-là est-ce qu'il est vraiment presque parfait?

MME LUCIE LABBÉ :

2215

Bien, parce que la décharge, probablement, avait une forme ronde. Je ne sais pas...

M. LOUIS DERIGER :

2220

Parce que, ici, on parle d'une simulation après 20 minutes, alors j'imagine que la forme n'est pas, elle ne peut pas être comme ceci. En fait, ce que j'aimerais savoir, est-ce que vous tenez compte, dans cette hypothèse, dans cette simulation, de la force du courant?

MME LUCIE LABBÉ :

2225

Oui. Oui, et ça a été fait en hydraulité moyenne, donc avec une, on doit donner une certaine vélocité et, oui, on tient compte de la cohésion des particules, de la vitesse du courant, de la bathymétrie du site.

M. LOUIS DERIGER :

2230

Pouvez-vous me, peut-être examiner ça et peut-être nous revenir avec une explication, pourquoi est-ce que la forme est si ronde?

MME LUCIE LABBÉ :

2235

Si régulière?

M. LOUIS DERIGER :

2240

Si régulière?

MME LUCIE LABBÉ :

2245

Oui.

M. LOUIS DERIGER :

Est-ce que c'est possible?

2250

M. DENIS T. TREMBLAY :

Est-ce que tu mets ça en 20 minutes.

MME LUCIE LABBÉ :

2255

C'est sur une heure.

M. LOUIS DERIGER :

2260

On parle, une de 10 minutes et une de 20 minutes, et les deux (2) ont la même forme.

M. DENIS T. TREMBLAY :

2265

Parce que c'est très rapide. Il vient juste d'être exécuté. Ici, vous avez vu, au tableau, c'est sur 2 jours.

M. LOUIS DERIGER :

2270

Oui, c'est peut-être ça, mais en tout cas, j'aimerais peut-être avoir une réponse, juste, pour connaître un peu.

MME LUCIE LABBÉ :

2275

Oui, sur la forme..., oui. Pour terminer au niveau des impacts, les principaux impacts sur le milieu humain, on a un impact majeur positif concernant la sécurité publique, étant donné qu'on redonne des conditions de navigation optimale et, donc, on diminue ainsi les risques d'accident. Cet impact-là a été jugé majeur.

2280

C'est sûr qu'il va y avoir quelques petits inconvénients au niveau de la qualité de vie des résidents à proximité du site de dragage. Cependant, les résidents vont être dérangés au niveau, par le bruit, occasionné par la machinerie, principalement, et par la circulation locale pour le transport des sédiments contaminés.

2285

Cependant, on a estimé que la quantité de camions nécessaires était à peu près d'une vingtaine de camions pour sortir les sédiments contaminés. Donc, ce n'est quand même pas un gros flux de circulation. Et donc, ces impacts-là ont été jugés négligeables.

2290

Il y a aussi un impact négligeable concernant l'utilisation du site. On sait qu'il y a de la navigation de plaisance qui se fait sur le Lac des Deux-Montagnes. Par contre, à la période à laquelle les travaux sont effectués, on sait quand même que l'utilisation est moins importante durant cette période-là. Donc, l'impact a été jugé négligeable.

C'est principalement les impacts qui ont été identifiés par le projet.

2295

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Lauzon?

M. PIERRE LAUZON :

2300

Oui. Est-ce que c'est la pratique courante du ministère de l'Environnement que ce n'est jamais le ministère de l'Environnement, en fait, si je comprends bien, ce n'est jamais le ministère de l'Environnement qui fait les études environnementales?

2305

LA PRÉSIDENTE :

2310

Les études, quand il y a un projet de présenté, c'est le promoteur qui doit présenter au ministère de l'Environnement les impacts et toute la, en fait, tout le projet comme tel, les impacts qu'il va avoir sur le milieu humain, biophysique ou autres. C'est le promoteur qui détermine ça, et le ministère de l'Environnement voit si, en fait, dans le projet qui nous intéresse, la première phase, c'est que le ministère de l'Environnement constate si ce projet-là est recevable. Ça ne veut pas dire si, il va être accepté. Ça veut dire que, s'il peut continuer dans la procédure.

2315

Alors, le ministère de l'Environnement a évalué que le projet pouvait continuer dans la procédure. Il y a eu une séance d'information, et là, nous sommes en audience publique pour voir, en fait, quelles sont toutes les problématiques liées au projet, et on le regarde en ayant en perspective une notion d'environnement très large, c'est-à-dire incluant les impacts sur les écosystèmes, mais aussi sur les humains, dans un contexte de développement durable.

2320

Alors, c'est pour ça qu'on est réuni ce soir. Et, dans une deuxième partie, on va demander aux citoyens d'émettre leur opinion sur le projet. Et, par la suite, la Commission va rédiger un rapport, qu'elle va remettre, transmettre au ministre de l'Environnement, et le Ministre va prendre une décision quant à la réalisation ou non du projet, et à quelles conditions. Alors, c'est l'ensemble du processus qui permet d'évaluer le projet.

2325

M. PIERRE LAUZON :

2330

Mais, à ce stade-ci, le ministère de l'Environnement ne peut pas nous dire si, ce que le promoteur avance au niveau des impacts sur l'environnement, à court, moyen et long terme, le ministère de l'Environnement n'est pas en mesure, parce qu'il n'est pas rendu là, à ce stade-là?

LA PRÉSIDENTE :

2335

C'est-à-dire que concurremment à la réalisation du mandat qu'on a et à la remise du rapport au Ministre, le ministère de l'Environnement fait une analyse environnementale du projet, qu'il remet au Ministre, et le Ministre, à la lumière des 2 documents, prend une décision et informe le promoteur de sa décision.

2340

M. PIERRE LAUZON :

Mais quand le ministère de l'Environnement fait une étude, est-ce que c'est une étude pour valider ou non ce que le promoteur apporte ou il fait son étude indépendante, de son côté?

2345

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais saisir vraiment la nuance?

2350

M. PIERRE LAUZON :

Est-ce qu'il fait ses, est-ce que le ministère de l'Environnement fait ses propres études? Le promoteur prétend des choses.

2355

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2360

M. PIERRE LAUZON :

Le ministère de l'Environnement, parce que, dans la façon de faire les choses, on peut très bien recevoir ce que le promoteur dit, ce que madame Labbé a dit, tout ce qu'elle a mentionné, puis regarder est-ce que c'est vrai ou est-ce que c'est faux?

2365

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Sylvain, peut-être répondre...

2370

M. PIERRE LAUZON :

Ça, ça peut être une approche.

LA PRÉSIDENTE :

2375

... à monsieur Lauzon?

M. JEAN SYLVAIN :

2380

Juste avant la période d'audiences publiques, le ministère de l'Environnement, c'est-à-dire la direction des évaluations environnementales, a envoyé à divers experts qui lui semble que leurs domaines sont touchés, leur a demandé leur avis, est-ce que vous avez tous les renseignements nécessaires pour juger de ce projet-là?

2385

Après les audiences publiques, on retourne vers ces mêmes experts-là, je veux dire, après la première étape, on a posé des questions au promoteur. Il nous a répondu. Vous avez

2 documents. Le premier c'est l'étude d'impact, le deuxième, réponse aux questions. Les documents, dans ce cas-ci, sont à peu près d'égale épaisseur.

2390 Le promoteur nous revient avec ses réponses. On envoie l'étude d'impact et les questions que ces experts-là ont posées et les réponses que le ministère des, c'est-à-dire, dans ce cas-ci, le ministère des Transports a répondu, puis on donne tous ces renseignements à ces experts-là et on dit: Selon vous, selon votre champ de compétence qui vous a été confié, est-ce que ce projet est environnementalement acceptable? Environnementalement, inclut, comme madame la Présidente l'a dit, le volet social, le volet nature et une validation du
2395 volet économique aussi.

Donc, c'est la façon de procéder. En même temps, c'est-à-dire après que les citoyens se sont présentés et ont eu les mêmes renseignements que les experts ont eus, les citoyens donnent leur avis sur le projet et le ministère de l'Environnement fait une appréciation de
2400 l'étude d'impact et des questions, des réponses complémentaires qui ont été fournies, et ce document-là est, à l'avis du Ministère, complet pour pouvoir prendre une décision et, après ça, le Ministre ayant ces 2 documents-là, c'est-à-dire la préoccupation de la population et l'avis de ses experts, il dit oui ou non ou à quelles conditions, le Ministre peut rajouter n'importe quelle condition de réalisation du projet à ce moment-là.

2405 Donc, c'est ça, à peu près le processus. Il y a la production des documents par le promoteur sur quels sont les impacts qui sont subis par l'environnement? Après ça, la perception du public, et le Ministère fait une validation de ces renseignements-là, et le Ministre prend une décision par la suite.

2410 **M. PIERRE LAUZON :**

Donc, on peut réagir en tant que citoyen, on peut réagir sur ce que le promoteur apporte?

2415 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2420 **M. PIERRE LAUZON :**

Mais on ne peut pas réagir sur ce que le ministère de l'Environnement apporte, parce qu'il va l'apporter après.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais ça n'a pas d'importance parce que l'important c'est que vous réagissiez sur le projet. Alors, le ministère de l'Environnement va prendre connaissance, au même titre que la Commission, de la réaction des citoyens et, s'il juge approprié de faire des validations supplémentaires, il va les faire. L'important c'est que vous donniez votre opinion.
2430

M. PIERRE LAUZON :

En tout cas, on reviendra dans l'autre partie, dans la partie du 12 mai.

2435

LA PRÉSIDENTE :

Votre autre question, monsieur Lauzon?

2440

M. PIERRE LAUZON :

Dans le, **C'est le temps de s'informer**, dans le texte **C'est le temps de s'informer**, c'était indiqué que le projet, seul un volume de sédiments de 327 mètres cubes serait sorti du milieu aquatique et éliminé dans un site approprié en milieu terrestre.

2445

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2450

M. PIERRE LAUZON :

Comment on va faire pour savoir à quelle place sont les sédiments qu'il faut, qui sont dangereux, puis qu'il faut enlever? Comment on fait pour savoir ça, c'est-à-dire, dans l'eau, que c'est là ou c'est là ou c'est là? Ça doit être pas mal éparpillé ça ces choses-là? Ça ne doit pas être concentré dans un espace restreint?

2455

LA PRÉSIDENTE :

On va demander à monsieur Tremblay de répondre.

2460

M. DENIS T. TREMBLAY :

Madame Labbé va répondre à cette question.

2465

MME LUCIE LABBÉ :

Au cours de l'été 2000, le ministère des Transports a procédé à un échantillonnage de tout le chenal, où 64 échantillons ont été prélevés et analysés. Il y a 3 échantillons qui ont été décelés comme étant contaminés, donc au-dessus du seuil d'effet néfaste. Et, subséquemment à ça, une autre caractérisation a été faite de façon à bien délimiter la zone qui était contaminée. Donc, on a procédé à un autre échantillonnage en utilisant la demi-distance par rapport à un échantillon non conta... bon, je recommence.

2470

Si on a un échantillon contaminé ici et qu'on a...

2475

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse, madame Labbé, avez-vous une acétate qui permettrait de voir?

2480 **MME LUCIE LABBÉ :**

Malheureusement, non, c'est sur les plans de dragage. On va voir. On va voir avec ça. Désolée pour la Commission, pour la présidente.

2485 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau.

2490 **MME LUCIE LABBÉ :**

Donc, au cours de l'échantillonnage, on a identifié, et bien ici, il y en a 2 zones, on est du côté d'Hudson, et on a identifié une autre zone du côté d'Oka, qui était contaminée. Donc, au moment du deuxième échantillonnage, on a procédé à l'échantillonnage autour de ce site-là ou autour de cet échantillon-là, pour voir si, jusqu'à, c'était quoi l'étendue de la contamination, et on a trouvé que ces échantillons-là n'étaient pas contaminés. Donc, ça nous a permis de restreindre la zone de contamination.

2500 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Labbé, juste pour les verbatims, peut-être quand vous présentez un endroit sur la carte, si vous étiez en mesure de bien la localiser, de dire exactement, je ne sais pas comment vous pouvez l'identifier.

2505 **MME LUCIE LABBÉ :**

Oui, il y a des numéros.

2510 **LA PRÉSIDENTE :**

Au niveau du plan, si vous avez un numéro.

2515 **MME LUCIE LABBÉ :**

Oui.

2520 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

MME LUCIE LABBÉ :

2525 Admettons, on a, l'échantillon qui était contaminé était le numéro 22, et donc, on a
procédé à des échantillonnages subséquents, qui vont du numéro 3 à 8, à 7, excusez, pour
identifier, voir si ces zones, sur le pourtour, étaient aussi contaminés. On a trouvé que non.
Donc, ça nous a permis de restreindre la zone de contamination de l'échantillon numéro 22, et
on sait exactement la position de cet échantillon-là, étant donné que ça a été localisé avec un
système de positionnement GPS.

2530 Donc, on sait exactement la position. Donc, au moment du dragage, ce sont les
premiers échantillons qui vont être sortis du milieu. Donc, on va se rendre exactement à
l'endroit précis, prélever le volume qu'on a identifié, et le mettre sur des barges et l'acheminer
jusqu'en milieu terrestre.

2535 **M. PIERRE LAUZON :**

Madame la Présidente, est-ce que ça veut dire que, est-ce qu'il faut aller les chercher,
est-ce qu'on le fait de la même façon qu'on va chercher les autres, le restant, qu'on va faire le
restant du dragage?

2540

LA PRÉSIDENTE :

Madame Labbé?

2545 **MME LUCIE LABBÉ :**

Oui, avec la même, le même type de drague et de barge.

M. PIERRE LAUZON :

2550

Est-ce que je peux poser une autre question? Non, il faut que je me réinscrive en
arrière?

LA PRÉSIDENTE :

2555

Bien, il y a d'autres personnes. Vous vous réinscrivez s'il vous plaît.

M. PIERRE LAUZON :

2560

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2565 Juste avant d'inviter la prochaine personne à poser ses questions, je voudrais juste
savoir, on a parlé de la marina tout à l'heure. J'aimerais savoir de la part de monsieur

Desjardins, la présence des bateaux de plaisance, avec la circulation de 4 bateaux de traverse, est-ce qu'il y a des contraintes et des impacts que vous avez pu identifier?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2570

On vit bien avec cette réalité-là. C'est définitivement qu'il y a certaines périodes où il y a du trafic sur le plan d'eau, mais on cohabite bien avec les plaisanciers. Il n'y a pas réellement de problème. Occasionnellement, il y a des gens qui sont un peu plus distraits, mais on les voit venir et puis on manoeuvre en conséquence.

2575

LA PRÉSIDENTE :

Il n'y a jamais eu de plaintes ou de contraintes exprimées de la part des plaisanciers?

2580

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, à quelques occasions, il y en a eu. C'est soit qu'ils ont eu peur ou quoi que ce soit, ils se sont aperçus à la dernière minute qu'ils étaient très près du traversier, donc qu'il peut y avoir un blâme qui est rejeté de l'autre côté pour différentes raisons. Mais, à ce moment-là, oui, ça peut occasionner des plaintes quelconques, mais pas de façon officielle. Pas de plainte...

2585

2590

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez des échanges avec les autorités de la marina pour assurer la sécurité de part et d'autre?

2595

M. CLAUDE DESJARDINS :

Non, pas réellement.

2600

LA PRÉSIDENTE :

Pas réellement?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2605

Non.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

2610

M. CLAUDE DESJARDINS :

Ca me fait plaisir.

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jacques Ruelland.

M. JEAN SYLVAIN :

2620

Madame la Présidente...

LA PRÉSIDENTE :

2625

Oui, monsieur Sylvain.

M. JEAN SYLVAIN :

2630

Madame la Présidente, juste une précision par rapport à ce que vous nous avez demandé tantôt, à propos des scénarios de précipitations et de débits. Vous nous avez demandé si le fédéral et le provincial le faisaient?

2635

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. JEAN SYLVAIN :

2640

Je peux vous apporter une réponse pour le provincial, mais pour les documents non officiels du fédéral, ce serait peut-être pertinent de leur demander à eux autres.

LA PRÉSIDENTE :

2645

D'accord.

M. JEAN SYLVAIN :

2650

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2655

Merci.

M. JACQUES RUELLAND :

Bonsoir, madame.

2660 **LA PRÉSIDENTE :**

Rebonsoir.

M. JACQUES RUELLAND :

2665

Alors, je voudrais revenir encore une fois sur toute la question de la pertinence de procéder maintenant au dragage, dans le contexte des plans de l'opérateur, si ça a été abordé avant, vous me le direz.

2670

Dans le document DB-7, monsieur Desjardins a une section qui s'appelle **Description du projet de remplacement des équipements, soit 2 traversiers autopropulsés**. Dans ce projet-là, il y a 5 étapes. **Première étape, compléter les plans et devis des traversiers et des quais d'embarquement; deuxièmement, définir les paramètres liés aux préoccupations des Municipalités d'Oka et d'Hudson; informer les populations ta ta ta.**

2675

Est-ce qu'on a fourni l'échéancier prévisionnel de ce projet-là, parce que là, il y a 5 étapes d'identifiées?

2680 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins.

M. CLAUDE DESJARDINS :

2685

Non, il n'y a pas d'échéancier. En fait, ce qui détermine la vitesse à laquelle le projet progresse c'est la disponibilité des fonds de ma part pour assumer le développement du projet. Actuellement, on a des dessins préliminaires, qui nous ont permis d'établir un plan financier et de vérifier la conformité des règlements municipaux en rapport avec les infrastructures terrestres qui doivent être construites, mais sans plus. Tout l'aspect de plans définitifs ou de construction et devis de construction n'ont pas été commandés.

2690

2695

En fait, depuis le mois de décembre dernier, j'ai suspendu les travaux des ingénieurs à ce niveau-là, pour le moment. Donc, ce que je disposais comme plans à l'heure actuelle me permettait suffisamment de faire une planification financière et puis aussi de définir un peu la description que j'ai faite dans mon document, à savoir quelles sont les étapes subséquentes auxquelles je vais avoir à passer à travers pour enfin réaliser le projet.

2700

Parce que, au départ, il n'était pas clair qu'on avait besoin d'une étude d'impact environnemental et puis, au fur et à mesure de l'avancement du projet, ça s'est clarifié et on

sait maintenant que c'est définitif, c'est requis. Donc, le processus en est allongé.

2705 Si je peux déborder sur la question initiale, à savoir si c'est pertinent de procéder maintenant au dragage, c'est, moi, oui, c'est un projet que j'ai et que je tiens à coeur de réaliser. Par contre, les contraintes financières ne me permettent pas de le faire dans un laps de temps assez proche. Donc, moi, ma priorité c'est de continuer d'opérer. Je ne peux pas fermer ma traverse en attendant que mon projet se réalise. Là, la réalité c'est la vie continue et puis il faut travailler avec ces équipements-là, et puis ça fonctionne, et puis...

2710 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien. Monsieur Ruelland?

2715 **M. JACQUES RUELLAND :**

2720 Ma question, je regarde les choses un peu plus à long terme, je me dis, on voit qu'il y a une croissance de la demande, je ne sais pas si ça a déjà été établi dans les jours précédents, on le voit à l'oeil depuis plusieurs années, on voit les périodes de délais qui semblent beaucoup plus longs d'Hudson que d'Oka, je ne sais pas trop pourquoi, mais il reste qu'il y a une sur..., il y a une demande supérieure à l'offre et, conséquemment, on pourrait rajouter des chalands ou remplacer les embarcations actuelles par des traversiers.

2725 Alors, je voudrais savoir quelle est la, combien de véhicules à l'heure est-ce que 4 traversiers transportent disons en moyenne actuellement et quelle serait la capacité à l'heure des 2 véhicules traversiers autopropulsés par rapport à la capacité actuelle de 4 chalands, en vue de déterminer quel serait l'impact sur les infrastructures d'accès? Parce qu'on sait que, du côté d'Hudson, puis même d'Oka, on tombe dans des rues quand on arrive au traversier, où on attend le traversier, à Hudson ça semble être un peu plus complexe qu'à Oka, mais il reste quand même que c'est très restreint comme espace.

2730 Donc, quel est l'impact de l'augmentation naturelle annuelle de la demande et qui serait, auquel s'ajouterait une capacité supérieure des traversiers autopropulsés à long terme sur les infrastructures d'accès mais aussi sur les infrastructures du ministère des Transports? Parce que, pour aller rejoindre, je pense que c'est la 342, ou la 344 ici, il faut savoir quel est l'impact de ce projet-là sur les infrastructures?

2740 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins, d'abord on va prendre la première partie de votre question.

2745 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Oui, j'ai bien saisi l'ensemble de la question.

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. CLAUDE DESJARDINS :

2750

Au niveau de la capacité actuelle, la capacité des 4 barges c'est 160 véhicules par heure. Pour ce qui est de la capacité horaire des 2 traversiers autopropulsés, théoriquement, parce que c'est non confirmé, compte tenu qu'il n'y a pas de données qui ont été finalisées et puis validées aussi, c'est des concepts préliminaires. On prétend, à l'heure actuelle, qu'on

2755

aurait une capacité horaire, avec ces 2 bateaux-là, de 180 véhicules par heure. Donc, une légère augmentation à ce niveau-là.

Pour ce qui est des impacts sur le réseau routier, et bien je pense que c'est de là l'idée de, ça va être contenu dans l'étude d'impact environnemental lié au projet. J'imagine que ça va, ça ferait partie de la teneur de l'étude, mais... Puis pour ce qui est de la croissance, et bien nous, on connaît la croissance qu'on a connue dans les années antérieures, on peut juste présumer que la croissance va continuer sensiblement de la même façon.

2760

M. JACQUES RUELLAND :

2765

Si je peux faire un petit commentaire, c'est un peu surprenant ces chiffres-là parce que, pourquoi est-ce qu'un opérateur changerait ses équipements, qui sont amortis, c'est des vieux équipements, ils sont en bon état, mais c'est des vieux équipements, qui sont amortis et qui transportent 160 véhicules à l'heure, pour encourir une dépense d'immobilisation importante pour de nouveaux véhicules, qui transporteraient 180 véhicules à l'heure, les nouveaux. Quelle est la logique de changer les équipements actuels pour augmenter la capacité de 20 véhicules à l'heure?

2770

LA PRÉSIDENTE :

2775

Monsieur Desjardins.

M. CLAUDE DESJARDINS :

2780

Il y a une foule de raisons, de justifications pour ce projet-là, puis je ne suis pas en mesure maintenant de l'élaborer, parce que je ferais juste, j'irais par mémoire comme ça, rapidement, puis j'échapperais trop de bouts pour que ce soit pertinent. Mais la justification du projet sera faite au moment opportun, lorsque le projet sera officiellement déposé.

2785

Je rappelle qu'on est vraiment en préliminaire, à établir le profil financier du projet. Advenant le cas que ce ne soit pas financièrement intéressant, vous pouvez être assuré que je vais être le premier à me retirer du projet.

2790

Et pour ce qui est de l'amortissement des bateaux, il ne faut pas présumer que ces bateaux-là sont amortis.

M. JACQUES RUELLAND :

Ah! c'est vrai, c'est un nouveau propriétaire, je m'excuse.

2795

M. LOUIS DERIGER :

Monsieur Desjardins, juste peut-être pour cet aspect-là. Hier, vous nous avez expliqué hier qu'il y avait des files d'attente et que, à l'occasion, quand les files d'attente étaient trop longues, qu'il y ait débordement sur le réseau. Est-ce que le fait d'ajouter 20 véhicules à l'heure de plus peut faire en sorte de réduire justement les débordements? Est-ce que ça c'est une évaluation que vous avez faite?

2800

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, définitivement que ça aurait un impact positif sur la réduction des files d'attente, compte tenu que les dessins préliminaires prévoient 18 voitures au lieu de 10 par bateau. Et donc, qu'avec 2 bateaux, ce serait l'équivalent de 4 bateaux actuellement, et un peu plus. Donc, le service maximum offert aujourd'hui serait rétabli au service de base, éventuellement. Donc, la fluidité, donc au moment où on a des files d'attente, ce qui se passe c'est qu'on n'est pas capable de suffire à l'arrivée des véhicules. Donc, souvent, c'est qu'on va prendre les 10 premiers véhicules et on en laisse quelques-uns à terre, et ainsi de suite. Donc, là, en prenant un nombre supérieur de véhicules, à chaque traversée, donc on contribue à réduire les files d'attente. C'est juste une partie de l'explication, mais c'est...

2805

2810

2815

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Monsieur Ruelland?

2820

M. JACQUES RUELLAND :

Ma deuxième question porte sur une hypothèse. Si le ministre de l'Environnement refusait un certificat d'autorisation au promoteur, pour quelque raison que ce soit, et que le projet de dragage était retardé pour ces raisons-là, quelles seraient les conditions d'opération nécessaires pour que ce soit sécuritaire de continuer d'opérer comme on l'opère actuellement et qui déterminerait les conditions sécuritaires?

2825

Tu sais, ça pourrait être retardé 2, 3 ans, 4, 5 ans, le dragage est refusé disons, comment est-ce que l'opérateur fonctionnerait et qui déterminerait les critères d'opération sécuritaire?

2830

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être monsieur Tremblay, au départ. Je reviendrai avec monsieur Sylvain par la suite.

2835

M. DENIS T. TREMBLAY :

2840 On peut répondre en partie à cette question-là, c'est la partie pour, actuellement, l'opérateur de bateau, en tout cas, monsieur Desjardins pourra en discuter plus grand. L'opérateur de bateau a une grande difficulté à manoeuvrer dans le chenal. Le ministère des Transports n'a pas de juridiction pour la navigation sur le, ce n'est pas de sa juridiction sur le plan d'eau.

2845 Nous, notre juridiction c'est, l'engagement qu'on a c'est de vraiment, de draguer un chenal sécuritaire, puis je ne peux pas, je n'ai pas d'autres éléments pour la réponse, pour le moment.

LA PRÉSIDENTE :

2850

Monsieur Sylvain, est-ce que vous avez un complément d'information là-dessus?

M. JEAN SYLVAIN :

2855

C'est, dans la préparation aux audiences, on a cherché à trouver les responsabilités des différents ministères face à, différents ministères et organismes, face à cette traverse-là. On en a trouvé plusieurs. Au provincial, il y a la Commission des transports du Québec. Au fédéral, on regarde le ministère des Transports et la Garde côtière.

2860

Cependant, tous ces organismes-là n'avaient pas de juridiction sur la largeur du chenal ou la confection du chenal ou la sécurité, c'est-à-dire ou la sécurité dans le chenal, n'avait pas de verdict à porter sur le chenal en question. Et, au fur et à mesure des communications qu'on a eues avec les gens, et ça confirme peut-être aussi, la confirmation peut peut-être se retrouver aussi dans le droit maritime, c'est que la sécurité revient au capitaine des bateaux, et si le capitaine dit que le chenal n'est pas sécuritaire pour circuler, c'est lui qui a raison.

2865

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Ruelland.

2870

M. JACQUES RUELLAND :

Alors, est-ce que l'opérateur opère depuis quelques années et, actuellement, va opérer ce printemps, dans des conditions qui ne sont pas sécuritaires?

2875

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Desjardins.

2880

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, actuellement, ce qu'on fait c'est qu'on fait une gestion du risque, au niveau des, si on parle au niveau du risque de collision entre 2 barges qui se rencontrent. Donc, il y a du jugement à chaque traversée qui s'effectue de la part des capitaines, à savoir si c'est le temps de décoller ou si ce n'est pas le temps de décoller. Et puis, de cette façon-là, on arrive à manoeuvrer. C'est sûr qu'on a des contraintes spécifiquement quand l'eau est basse, et c'est d'autant plus compliqué quand l'eau est basse, mais c'est, on fait une gestion du risque, finalement.

2885

2890 **M. JACQUES RUELLAND :**

Et là, on sait qu'il n'y aura pas de certificat d'autorisation d'émiss, probablement, pour la prochaine saison ou, en tout cas, une partie de la prochaine saison, comment l'opérateur va-t-il fonctionner dans un environnement qu'il juge non sécuritaire? Est-ce qu'il va retirer les bateaux, les chalands, est-ce que, il dit que ce n'est pas sécuritaire, et ce ne sera pas dragué immédiatement, ça ne le sera peut-être pas avant plusieurs années si le Ministre juge, refuse le certificat d'autorisation. Donc, quel mode d'opération est-ce qu'il va adopter d'ici à ce que les conditions deviennent, à son avis, sécuritaires?

2895

2900 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Desjardins.

2905

M. CLAUDE DESJARDINS :

Il y a eu une période où on a pensé charger moins les bateaux. Donc, au lieu de mettre 10 voitures par bateau, en mettre seulement que 8, chargé vers l'arrière. Donc, question de passer par-dessus le banc de sédiments, qui est principalement accumulé dans les zones finales d'accostage. Ça réglerait partiellement le problème.

2910

Les dragages qui ont été faits entre '84 et aujourd'hui ont permis de pouvoir continuer à travailler dans ces conditions-là. Donc, c'est un peu, c'est du jugement au fur et à mesure que la saison avance. On prend une décision au jour le jour. Tout dépend du niveau de l'eau. C'est principalement ça qui...

2915

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Desjardins, est-ce qu'il vous est arrivé ou il pourrait vous arriver, une journée, de décider que les bateaux ne fonctionneront pas?

2920

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, ça peut arriver.

2925

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça vous est arrivé?

2930

M. CLAUDE DESJARDINS :

Ça ne m'est pas arrivé.

2935

M. JACQUES RUELLAND :

Ce que je comprends c'est que la situation est toujours la même depuis, a toujours été la même au cours de, je ne sais pas, les 4, 5 dernières années. Il n'y a pas d'urgence là. Il peut y avoir un peu moins d'eau, un peu plus d'eau, mais la situation sur le plan de la sécurité n'a pas évolué de manière significative?

2940

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Desjardins.

2945

M. CLAUDE DESJARDINS :

Il y a effectivement plus de sédiments dans le chenal. Encore là, les niveaux d'eau ne sont pas statiques et les niveaux d'eau varient. L'an passé, on a eu énormément d'eau. On a même dû fermer la traverse parce qu'il y avait trop d'eau. Et puis on a pu maintenir un niveau d'eau élevé pendant un, pendant très longtemps, parce que le niveau était, tout le réseau hydrique était saturé. Donc, on avait des conditions qui étaient idéales pour naviguer l'an passé.

2950

Par contre, au moment où l'eau s'est mise à descendre, on a eu de sérieux problèmes, et puis ça s'est étiré jusqu'à la fin de la saison. On a fermé, finalement, la saison avec un manque d'eau. On était, on avait des problèmes avec ça.

2955

M. LOUIS DERIGER :

Monsieur Tremblay, dites-moi donc, pour la question de la sédimentation, hier, je pense qu'on avait parlé d'un taux de sédimentation de 3 à 5 centimètres, je pense, par année, est-ce que c'est bien ça?

2960

M. DENIS T. TREMBLAY :

C'est exact. J'aimerais, par contre, apporter une nuance, parce qu'on avait 2 sources de...

2965

M. LOUIS DERIGER :

2970

Oui.

M. DENIS T. TREMBLAY :

2975

Madame Labbé.

MME LUCIE LABBÉ :

2980

La référence qui donnait un taux de sédimentation de 0.3 centimètre par année provient d'un document de 1978 et qui donne les taux de sédimentation dans le lac en général, alors que le taux de sédimentation de 3 à 5 centimètres par année est attribué pour le chenal. C'est une évaluation qui a été faite par notre, le département d'hydrologie de Genivar sur le taux de sédimentation dans le chenal.

2985

M. LOUIS DERIGER :

Mais le taux de 3 à 5, est-ce que c'est uniforme ou c'est pour les quais?

2990

MME LUCIE LABBÉ :

Non, c'est 5 centimètres environ du côté d'Oka et de 3 centimètres par année du côté d'Hudson.

2995

M. LOUIS DERIGER :

Mais, est-ce que près des quais, est-ce que le taux est plus élevé ou si c'est uniforme?

3000

MME LUCIE LABBÉ :

Oui oui, il est plus élevé près des quais.

3005

M. LOUIS DERIGER :

Ça peut aller à combien, est-ce que vous avez des données sur ça?

MME LUCIE LABBÉ :

3010

Non, c'est une valeur moyenne qui a été identifiée. Mais, étant donné que le taux de, qu'on voit que c'est plus épais près des quais et que la profondeur est plus faible, le taux de sédimentation est plus élevé de par la topographie, ou la bathymétrie, et les courants qui sont moins forts aussi dans ces zones-là, qui favorisent la sédimentation.

3015

M. JACQUES RUELLAND :

3020 Disons que je vais me réinscrire, mais on n'arrive pas à savoir les échéanciers pour les nouveaux bateaux. Il n'y a pas d'urgence pour draguer, par rapport aux années précédentes, mais s'il y avait un projet d'implanté dans 2 ans et que les quais étaient faits en même temps que le dragage et tout ça, il n'y aurait pas des interventions en milieu hydrique 2 fois de suite inutilement, il y en aurait une, puis ce serait réglé.

LA PRÉSIDENTE :

3025 J'aimerais savoir, monsieur Sylvain, le projet de monsieur Desjardins, on a des phases qui sont présentées. De façon réaliste, comme il doit passer dans le processus d'évaluation environnementale, il n'y a rien actuellement, il n'y a pas d'étude d'impact, il n'y a pas d'avis de projet, il n'y a rien sur la table si je comprends bien. Est-ce que, au minimum, dans un horizon
3030 de combien de temps ce projet-là pourrait-il être réalisé? Évidemment, si on tient compte que monsieur Desjardins a tout le financement qu'il faut?

M. JEAN SYLVAIN :

3035 À la direction des évaluations environnementales, à cause du nouveau règlement sur l'industrie, qui a été adopté il y a quelques années, on tient des statistiques sur le temps que ça nous prend pour faire les étapes, où nous on a une réponse. Cependant, ce chronomètre-là, ce calendrier-là s'arrête aussitôt que c'est au promoteur à faire une étape.

3040 Il y a des projets qui ont passé en 200 jours, mais il n'y a pas eu de demande d'audiences publiques. Des études d'impact, il y en a qui se font plus rapidement que d'autres, dépendamment des ressources qui sont identifiées ou de la difficulté du problème aussi. Généralement, on pourrait peut-être avancer 3 ou 4 ans, à partir du moment où il y a une étude d'impact à faire. Et, comme on peut voir de ce côté-ci, il va y avoir peut-être une étude socio-
3045 économique peut-être un petit peu plus pointue qui va être demandée, probablement. Mais la rapidité avec laquelle ces études-là sont faites, un, ne dépendent pas de nous et, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

3050 Donc, à partir du moment où, par exemple, monsieur Desjardins aurait le financement nécessaire à l'acquisition des bateaux, et bien il y a toute la procédure, et aussi la réalisation de l'infrastructure qui doit se faire par la suite. Alors, on doit comprendre que ce n'est sûrement pas avant 4 ans, 3, 4 ans, que ce projet-là pourrait être réalisé. Oui?

3055 **M. JEAN SYLVAIN :**

On pourrait même s'avancer jusqu'à 5.

LA PRÉSIDENTE :

3060

D'accord. Merci.

M. LOUIS DERIGER :

3065 Donc, si on prend 5 ans, ça veut dire qu'on pourrait penser qu'il pourrait y avoir 25 centimètres de sédiments supplémentaires qui pourraient venir s'accumuler sur ce qu'on a actuellement?

M. DENIS T. TREMBLAY :

3070 C'est un bon calcul.

M. LOUIS DERIGER :

3075 Pas trop difficile, mais...

LA PRÉSIDENTE :

3080 J'inviterais monsieur Pierre Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

3085 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

3090 Bonsoir, rebonsoir, monsieur Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

3095 Rebonsoir. Si j'ai bien compris, on a droit à peu près à 2 questions à la fois.

LA PRÉSIDENTE :

3100 Oui, c'est ça.

M. PIERRE LAUZON :

3105 C'est ça, bon. On va les choisir dans l'ordre. Peut-être en complément de ce que monsieur Ruelland vient de poser comme questions, dans l'optique où on dit que ce n'est pas sécuritaire actuellement, puis que le dragage c'est pour rendre ça sécuritaire, et dans l'optique où, admettons, le certificat d'autorisation n'est pas donné, est-ce que c'est possible, en 2003, 2004, 2005, dans les années où on est rendu, est-ce que ça se peut qu'on puisse faire encore

du dragage non autorisé, comme on l'a fait par le passé, ou bien donc si des règles et ainsi de suite, ça interdit toutes ces choses-là?

LA PRÉSIDENTE :

3110

Monsieur Sylvain.

M. JEAN SYLVAIN :

3115

La réponse officielle c'est non comme la réponse est vous ne devez pas faire plus que 100 kilomètres/heure sur l'autoroute qui est la limite de vitesse. Je veux dire, la possibilité qu'il y ait des infractions, c'est, on ne peut pas compter là-dessus.

Par contre...

3120

M. PIERRE LAUZON :

Qu'est-ce qui arrive s'il y a infraction?

3125

M. JEAN SYLVAIN :

Le, excusez, est-ce que...

LA PRÉSIDENTE :

3130

Oui oui, monsieur Sylvain.

M. JEAN SYLVAIN :

3135

Le ministère de l'Environnement donnera un avis d'infraction au contrevenant.

M. PIERRE LAUZON :

3140

Mais c'est parce que, un avis d'infraction, on envoie une lettre et puis on dit, mais tu n'es pas correct. Tu sais, est-ce que c'est style admettons avertissement de la police qui nous arrête puis qui ne nous donne pas de **ticket**, mais qui fait juste nous dire **la prochaine fois ne roule pas trop vite?**

LA PRÉSIDENTE :

3145

Monsieur Sylvain.

M. JEAN SYLVAIN :

3150

Il y a des **tickets**. Je pourrais m'informer à la direction régionale, la nature des

pénalités qui sont infligées aux contrevenants et puis vous revenir là-dessus. Ou, encore, vous pouvez toujours vous informer directement à la direction régionale, vous allez avoir la réponse un peu plus rapidement.

3155 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais, oui, monsieur Renaud.

3160 **M. MICHEL RENAUD :**

J'aimerais intervenir, tantôt je parlais d'habitats fauniques, on a quand même une législation nous aussi, à la Société faune et parcs, à appliquer, qui est la Loi de la Conservation de la faune, qui s'applique sur les cours d'eau dont le lit est du domaine public. Et, dans les cas des cours d'eau sur le domaine privé, la Loi sur les pêches fédérales est appliquée par la Société de la faune et des parcs. Donc, il y a également, du côté de la Société de la faune et des parcs.

3165 **LA PRÉSIDENTE :**

3170 Donc, est-ce que vous nous dites...

M. MICHEL RENAUD :

3175 En cas de travaux illégaux.

LA PRÉSIDENTE :

3180 Est-ce qu'il y a des pénalités qui s'appliquent, au même titre que par le ministère de l'Environnement?

M. MICHEL RENAUD :

3185 Oui. Absolument, oui.

LA PRÉSIDENTE :

3190 Dans les 2 cas, messieurs Sylvain et Renaud, même si on dit à monsieur Lauzon de peut-être vérifier, j'apprécierais que vous déposiez l'information à la Commission s'il vous plaît.

M. MICHEL RENAUD :

3195 O.k.

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à votre question, monsieur Lauzon?

3200 **M. PIERRE LAUZON :**

Disons que...

LA PRÉSIDENTE :

3205

Bien, c'est-à-dire que vous aurez l'information, elle sera déposée dans les prochains jours. Alors, si vous consultez la documentation, vous aurez l'information exacte.

M. PIERRE LAUZON :

3210

Mais ça c'est pour le montant de la contravention.

LA PRÉSIDENTE :

3215

Oui. Bien, il y a un processus et des contraventions, comme vous a dit monsieur Sylvain.

M. PIERRE LAUZON :

3220

Parce que, à ce qu'on assiste en ce moment c'est parce qu'on a voulu procéder dans les règles de l'art. C'est-à-dire...

LA PRÉSIDENTE :

3225

Ce n'est pas parce qu'on a voulu, c'est parce que l'on doit.

M. PIERRE LAUZON :

3230

D'accord, mais je veux dire, s'il y a eu une séance d'information au mois de février, puis si on se retrouve ici aujourd'hui, c'est parce que, à l'origine, on a voulu procéder dans les règles de l'art, on n'a pas voulu draguer sans en parler à personne ou on n'a pas voulu attendre des avis d'infraction ou quoi que ce soit?

3235 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, ce n'est pas parce qu'on a voulu, c'est parce qu'on est obligé de faire ça. Quand on fait un dragage, peut-être monsieur Sylvain préciser l'importance du dragage qui nécessite une autorisation?

3240

M. JEAN SYLVAIN :

3245 C'est un dragage ou un creusage sur plus de 300 mètres linéaires ou 5 000 mètres carrés. Dans ce cas-ci, ça dépasse amplement. Par contre, ça c'est où on se retrouve dans le processus actuel. Par contre, tout creusage ou tout dragage dans un lac doit obtenir un certificat d'autorisation, mais à ce moment-là c'est un certificat d'autorisation que nous on appelle sous l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, et c'est les directions régionales qui les autorisent ces travaux-là. Mais dans tous les cas, il y aura un certificat d'autorisation qui doit être émis.

3250

M. PIERRE LAUZON :

3255 Mais excepté que, ce que j'essaie de dire c'est que, pas nécessairement, oui, monsieur Desjardins et monsieur Léger je pense, dans le passé, à ce qu'on nous a dit un peu plus tôt, ont déjà fait du dragage non autorisé.

LA PRÉSIDENTE :

3260 C'est ce qu'on a entendu.

M. PIERRE LAUZON :

3265 C'est ça. Donc, ils ont fait du dragage non autorisé, et là, s'il était devant une problématique de non sécurité, ou même d'être obligé de garder le traversier, c'est-à-dire, au quai, à ce moment-là, il pourrait décider, comme par le passé, c'est-à-dire, de creuser un peu pour s'aider et puis rendre ça un petit peu plus sécuritaire?

LA PRÉSIDENTE :

3270

Écoutez, monsieur Sylvain?

M. JEAN SYLVAIN :

3275 Je ne voulais pas m'avancer tantôt trop loin, mais là je pense qu'il faut. L'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement permet d'autoriser des travaux dans le cas de catastrophes appréhendées. Donc, dans le cas où on nous dit que le traversier doit fonctionner et qu'il y aurait catastrophe, c'est-à-dire possibilité d'accidents maritimes, il pourrait y avoir un dragage le plus minimum possible pour pouvoir assurer une sécurité du traversier. Mais il faut vraiment qu'il y ait une justification sur la catastrophe appréhendée.

3280

M. PIERRE LAUZON :

3285 Est-ce que, aux yeux du ministère de l'Environnement, à l'heure actuelle, on trouve qu'il y a un risque de catastrophe appréhendée?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Sylvain.

3290

M. JEAN SYLVAIN :

Ce n'est pas au ministère de l'Environnement de faire l'évaluation, mais de l'examiner. L'évaluation de la catastrophe doit être présentée en même temps qu'une demande de soustraction de la procédure. C'est toujours au promoteur à faire la démonstration qu'il y a une catastrophe.

3295

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être en complément à votre question, monsieur Sylvain, dans le cas dont vous venez de faire mention, est-ce que la demande devrait être faite par le ministère des Transports ou par monsieur Desjardins?

3300

M. JEAN SYLVAIN :

Je ne suis pas au fait des contrats qui lient les 2 intervenants. À ce moment-là, je ne sais pas de qui est la responsabilité dans ce cas-là.

3305

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay.

3310

M. DENIS T. TREMBLAY :

Le ministère des Transports.

3315

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Oui, monsieur Renaud.

3320

M. MICHEL RENAUD :

J'aimerais juste me relier avec le ministère de l'Environnement, toujours au niveau de la Société de la faune et des parcs. Il y a un guichet unique qui existe entre les 2 organismes et on est rattaché, dans les procédures, avec le... Donc, on analyserait les dossiers un peu dans le même sens que l'Environnement, dans les cas soit de catastrophes ou de non catastrophes.

3325

LA PRÉSIDENTE :

3330

Merci, monsieur Renaud. Votre deuxième question, monsieur Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

3335

Oui. Deuxième question. Le 5 février dernier, lors de la période d'information, il a été démontré, à mon avis, qu'on n'avait pas étudié toutes les techniques de dragage. On privilégie une technique de dragage, mais qu'on n'avait pas étudié toutes les techniques de dragage. Est-ce que, depuis le 5 février dernier, on a étudié toutes les techniques de dragage?

3340

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay.

3345

M. DENIS T. TREMBLAY :

La réponse est oui.

M. PIERRE LAUZON :

3350

Oui. Puis, on en vient à la conclusion que celle qui avait été retenue en février est toujours la meilleure de toutes les techniques de dragage?

LA PRÉSIDENTE :

3355

Monsieur Tremblay.

3360

M. DENIS T. TREMBLAY :

C'est celle qui a le moins d'impacts pour l'environnement.

LA PRÉSIDENTE :

3365

C'est l'information que monsieur Tremblay vous donne.

M. PIERRE LAUZON :

3370

Donc, j'ai fini mes 2 questions.

LA PRÉSIDENTE :

3375

Merci. Monsieur Ruelland. Écoutez, juste à titre de précision, j'accepterais encore 2 questions de chacun des 2 intervenants, après les questions de monsieur Ruelland.

M. JACQUES RUELLAND :

3380 Bien, je vais revenir encore sur la sécurité parce que je pense que c'est important,
avant de passer à ma deuxième question. Là, on s'engage dans une saison d'opération des
traversiers, dans les conditions actuelles qui sont jugées non sécuritaires par l'opérateur. Est-
ce que le ministère des Transports, donc, conséquemment, il n'y aura pas de dragage avant
l'automne prochain, à la fin, s'il y avait une autorisation, avant la fin de la saison de transport
sur la rivière. Est-ce que le ministère des Transports juge que la situation est suffisamment
3385 dangereuse pour demander, en vertu de 31.6 je crois, d'être, de procéder à des travaux
d'urgence, de manière à enlever, je présume, une partie des sédiments, qui serait nécessaire à
des opérations plus sécuritaires?

LA PRÉSIDENTE :

3390 Avant de donner la parole à monsieur Tremblay, j'aimerais juste vous rappeler que
monsieur Desjardins a dit tout à l'heure que l'année dernière, puis j'aimerais ça peut-être que
vous le rappeliez, monsieur Desjardins, que vous avez fonctionné une bonne partie de l'été, en
tout cas jusqu'à, sans aucun problème. Est-ce que j'ai bien compris?

3395

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, c'est exact, parce que le niveau d'eau nous, à ce moment-là, était très haut et
c'était une bénédiction pour nous à ce moment-là.

3400

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Monsieur Tremblay.

3405 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

Monsieur Alibay va répondre à cette question.

M. ALI ALIBAY :

3410

C'est-à-dire qu'on a regardé attentivement le processus de l'analyse, de l'étude
d'impacts et, d'après les nouvelles qu'on peut percevoir, c'est qu'on va avoir une autorisation,
probablement, au mois de septembre. Si le projet est recevable, on risque d'avoir des
autorisations favorables à ça. Si on se retrouve dans une situation convenable, avec tous les
3415 critères, que l'analyse va être faite par le ministère de l'Environnement. S'il voit que ce n'est
pas recevable, on va connaître la réponse de toutes les façons au mois de septembre, la mi-
septembre ou la fin septembre.

3420 Nous planifions faire le dragage durant cette période d'automne-là. Donc, si on se
trouve dans une impasse, on le saura en septembre.

M. JACQUES RUELLAND :

3425 La saison va être presque terminée. Ma question c'est, si l'opérateur juge que les
opérations à 4 chalands ne sont pas sécuritaires, il anticipe qu'elles ne sont pas sécuritaires si
les conditions étaient normales, c'est-à-dire pas celles de l'année dernière, où les niveaux
d'eau étaient très élevés, mais si les conditions étaient normales, et il n'y a pas eu de neige, il
n'a pas plu beaucoup, on peut présumer que les niveaux d'eau ne seront pas très élevés, est-
ce que, pour les mois qui viennent, est-ce que le ministère des Transports, le promoteur juge
3430 nécessaire de procéder immédiatement à des travaux visant à accroître la sécurité des, sur les
2 berges?

LA PRÉSIDENTE :

3435 Monsieur Tremblay.

M. DENIS T. TREMBLAY :

3440 Nous allons entendre le capitaine quand il va se manifester, s'il appréhende une
catastrophe. S'il appréhende des catastrophes, on fera la demande au ministère de
l'Environnement pour utiliser ce que monsieur Sylvain nous a mentionné tout à l'heure.

M. JACQUES RUELLAND :

3445 Bon, juste avant de passer à ma deuxième question, si je suis sur le traversier avec ma
voiture et que, par hasard, il arrive une collision entre 2 chalands et que ma voiture est
endommagée, est-ce que je poursuis l'opérateur ou le ministère des Transports? Ma
compagnie d'assurance va revenir contre qui?

3450

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay.

3455 **M. DENIS T. TREMBLAY :**

L'opérateur.

LA PRÉSIDENTE :

3460

Ça va?

M. JACQUES RUELLAND :

3465 Bien.

LA PRÉSIDENTE :

Votre deuxième question.

3470

M. JACQUES RUELLAND :

Ma deuxième question, je reviens sur, et je présume, vous me le direz, encore une fois, sur les techniques de dragage, page 8, PR-5.1, à la page 8, les tableaux a, b et c, on est déjà revenu là-dessus: **Résume les avantages et les inconvénients sur les plans environnemental, technique, économique et social des équipements de dragage, les options de transport et des modes de mise en dépôt des sédiments.**

3475

3480

Le promoteur a répondu à la question précédente que la technique proposée était supérieure sur le plan environnemental, entre autres, et aussi sur le plan économique, aux autres. Alors, j'aimerais demander à madame Labbé, qui, je crois, a étudié la technique de dragage hydraulique avec pipeline, entre autres, il y a des compagnies comme Amphibex, qui utilisent ces techniques-là, à Terrebonne, à différents endroits, à Saint-Hilaire, pas à Saint-Hilaire, mais sur le Richelieu, je ne me souviens plus de l'endroit, est-ce qu'elle juge que, effectivement, la technique, la technique de dragage hydraulique avec pipeline sur les 3 plans, c'est-à-dire sur le plan environnemental, technique, économique et social, est moins avantageuse que celle que le promoteur propose?

3485

LA PRÉSIDENTE :

3490

Monsieur Tremblay.

M. DENIS T. TREMBLAY :

3495

Madame Labbé va répondre à cette question.

MME LUCIE LABBÉ :

Oui, on juge quand même que la drague mécanique est plus efficace au point de vue environnemental, étant donné qu'on peut maintenir la densité du matériel in situ. Donc, on peut maintenir la cohésion des particules lorsqu'on fait du dragage mécanique. Et donc, quand on fait la mise de dépôt en eau, la majorité des sédiments vont au fond et se maintiennent au fond, alors qu'une faible proportion est amenée par le courant.

3500

3505

Lorsqu'on fait du dragage hydraulique, on perd toute la cohésion dans le matériel dragué. On se retrouve avec une boue liquide, qui contient entre 10 et 20% de matières solides, et lorsqu'on fait le dépôt, même par pipeline, de ces matériaux-là, une grande majorité est amenée par le courant, étant donné qu'il n'y a aucune cohésion entre les particules. Donc, on a estimé que la drague mécanique était plus avantageuse au niveau environnemental, pour ces raisons-là.

3510

3515 On a fait aussi une évaluation de la littérature qui, de l'équipement Amphibex et, donc, malheureusement, il n'y avait aucune donnée concernant le dragage mécanique avec cet équipement. On sait qu'ils peuvent équiper leur drague avec un godet étanche. On a aussi mis en lumière qu'on peut obtenir un bon contrôle du bras hydraulique et donc draguer à une profondeur très précise et faire un bon travail de dragage, de façon mécanique, aussi avec cet équipement-là, étant donné qu'ils peuvent avoir un godet étanche.

3520 Il y a des données environnementales qui ont été étudiées pour la drague hydraulique et on arrivait à la conclusion aussi qu'il y avait quand même entre le pourcentage de matériaux, de matières solides qu'on obtenait variait de, excusez, je ne m'en rappelle pas tout par coeur, était de 20 à 50% de matières solides à l'intérieur des boues. Donc, bien que les pompes semblent efficaces pour avoir une bonne concentration de matières solides, c'est quand même juste 50%. Et, encore là, on perd de la cohésion entre les particules, ce qui est bien important pour éviter la dispersion des sédiments. C'est une...

LA PRÉSIDENTE :

3530 Si vous permettez, monsieur Ruelland. Monsieur Sylvain, est-ce que le ministère de l'Environnement a déjà comparé les différentes méthodes de dragage et est-ce que vous avez une opinion là-dessus?

M. JEAN SYLVAIN :

3535 Je vais tenter un début de réponse, si ça vous satisfait, on pourra arrêter là. Sinon, il y a quelqu'un d'autre qui pourra répondre. Le ministère de l'Environnement s'est associé avec, je veux dire, avec d'autres partenaires dans le plan Saint-Laurent, qui ont produit des documents sur les répercussions des, avantages et inconvénients des différents types de dragages. C'est un document qu'on a déposé à la première séance d'audience publique. Mais 3540 je ne peux pas vous donner le contenu de ce document-là. Si vous voulez que quelqu'un vienne en parler, on peut...

LA PRÉSIDENTE :

3545 Bien, est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut en parler?

M. JEAN SYLVAIN :

3550 Monsieur Michont est dans la salle, qui...

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3555 **M. JACQUES RUELLAND :**

En attendant que monsieur Michont s'approche.

LA PRÉSIDENTE :

3560

Oui.

M. JACQUES RUELLAND :

3565

Moi, ce que j'avais compris, je suis loin d'être un spécialiste du dragage, mais ce que j'avais compris c'est que le dragage hydraulique avec pipeline canalisait, retirait les matières liquides et solides de la rivière et les envoyait dans un, en terre ferme, dans un genre de bassin de sédimentation, de décantation. De sorte qu'il n'y a pas de rejet des matières en aval du site un peu plus loin, ce qui me semble, pour un profane, moins dommageable que de rejeter les matières un peu plus loin dans la rivière.

3570

LA PRÉSIDENTE :

3575

Écoutez, on va écouter monsieur Michont et je vous reviendrai, madame Labbé, s'il y a d'autres précisions à apporter. Monsieur Michont.

M. PIERRE MICHONT :

3580

Oui. Bon, de façon générale, effectivement, lorsqu'on utilise des dragues hydrauliques, ce n'est pas pour rejeter en eau libre. L'utilisation d'une drague hydraulique peut être justifiée, justement, surtout pour des dragages qui, pour un rejet en milieu terrestre par exemple. Si on avait, par exemple, des sédiments ou une problématique surtout particulière, qui empêcherait le dépôt en milieu aquatique, un impact sur un habitat, ou si on voulait limiter par exemple la remise en, la suspension des matériaux au site de dragage, parce que la drague hydraulique a quand même une certaine efficacité pour le dragage, puisqu'on n'a pas, il n'y a pas de remise, c'est-à-dire qu'il n'y a pas un transport sur toute la colonne d'eau. Le tuyau est au fond, puis les sédiments sortent du milieu aquatique sans, si on veut, être traînés sur toute la colonne d'eau. C'est quand même un avantage. Il y a moins de remise en suspension des sédiments au site de dragage.

3585

3590

Ça a été des raisons, dans certains cas, lorsqu'il y avait des prises d'eau, je peux nommer par exemple le cas de Bécancour, le port de Bécancour, qui est situé juste en amont d'une prise d'eau, où on a obligé le dépôt en milieu terrestre. Il faut dire aussi qu'on avait l'avantage d'avoir les terrains pour recevoir ces sédiments-là.

3595

3600

Donc, en gros, on prend, pour la décision au niveau du rejet en eau libre, il y a les critères, il y a la question de la contamination qui est importante, mais aussi, évidemment, on cherche à savoir si on a un impact significatif au niveau du rejet en eau libre. Mais aussi, il faut considérer qu'il y a quand même des aspects importants à prendre en compte aussi en milieu terrestre. Donc, l'espace, quand on utilise une drague hydraulique, il y a, malgré que, surtout si

on prend même l'efficacité de la drague Amphibex, on se retrouve quand même avec des volumes d'eau qui sont plus importants, qu'il faut assécher avant de retransporter dans un site de dépôt. Donc, il y a une double manipulation qui est nécessaire si on veut.

3605 Il y a comme un dépôt qui doit se faire quand même à proximité du milieu aquatique, puis après ça il y a un assèchement avant qu'il y ait, de façon générale, un dépôt définitif soit dans un site d'enfouissement sanitaire ou, généralement c'est le cas. C'est des matériaux de recouvrement, c'est l'option qui est la plus envisagée. Sauf, évidemment, quand on a les terrains, comme par exemple dans le site, c'est-à-dire à Bécancour, où c'est déposé
3610 directement sur des terrains industriels. Il y a l'espace pour mettre ces sédiments-là. Mais...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, continuez.

3615

M. PIERRE MICHONT :

Plus précisément, pour les techniques, j'abonde un peu dans le même sens que madame Labbé. C'est sûr que le rejet en eau libre, on ne ferait pas du rejet en eau libre avec
3620 une drague hydraulique, ça c'est certain, à moins que les sédiments soient déposés, le tuyau soit vraiment à, qu'on le porte au fond, ou le débit aussi de la drague hydraulique soit très faible. Parce que, évidemment, on se retrouverait avec une dispersion assez importante, à cause de l'effet, si on veut, de cohésion qui n'est plus là.

3625 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Écoutez, oui monsieur Sylvain?

3630

M. JEAN SYLVAIN :

J'aimerais juste apporter une précision. Dans le cas de l'exemple que monsieur Michont vient d'apporter, le port de Bécancour, la prise d'eau qui était en danger c'est la prise
3635 d'eau de refroidissement de la centrale nucléaire de Gentilly. Ce n'est pas, c'est juste, c'était très important et le traitement de l'eau avant le refroidissement ne pouvait pas suffire à plus que tant de milligrammes par litre de matières en suspension. Donc, c'était très dangereux de faire autrement.

3640 Et pour donner une autre précision, quand on parle de terrain nécessaire pour assécher ça, on parle en dizaine de terrains de football. C'est grand. Il faut trouver ces terrains-là.

LA PRÉSIDENTE :

3645 C'est bien. Peut-être, monsieur Renaud, est-ce que vous aviez quelque chose à

ajouter par exemple en regard de, je ne sais pas, la position de la FAPAQ par rapport à la disposition des sédiments en milieu aquatique?

M. MICHEL RENAUD :

3650

Nous, par rapport à la disposition en milieu aquatique, on est préoccupé par l'impact possible sur l'habitat de l'esturgeon. L'esturgeon jaune qu'on a mentionné tantôt, au début, qui est susceptible d'être désigné menacé et vulnérable.

3655

On a une préoccupation de ce côté-là. On se demande, il y a un impact sur, on parle d'une trentaine de centimètres, en moyenne, je crois, sur l'aire de déposition, c'est des aires d'alimentation qui vont être perdues pour l'esturgeon. C'est évident que ce n'est pas des grandes superficies, mais dans le contexte que l'espèce elle-même est sensible, on a une préoccupation à laquelle on n'a pas eu de réponse très précise.

3660

Si les matériaux étaient disposés à l'extérieur, par la méthode hydraulique, de pompage hydraulique, et disposés à l'extérieur, sur des terres agricoles, mis en valeur de cette façon-là finalement, il y aurait, pour nous, c'est sûr que ce serait une situation qui serait beaucoup plus avantageuse.

3665

M. LOUIS DERIGER :

3670

Monsieur Renaud, il y a un document que votre confrère nous a transmis hier, c'est un document qui positionne un peu les esturgeons dans le Lac des Deux-Montagnes, par contre, ce document-là date de '79. Est-ce qu'il y a eu d'autres documents plus récents qui nous indiqueraient peut-être un peu mieux les populations actuelles?

M. MICHEL RENAUD :

3675

Il n'y a pas de nouvelles études qui ont été faites de façon plus précise, mais, comment dire, ces poissons-là ont un historique, comment dire, les esturgeons sont, ont, lors des inventaires, les esturgeons ont des comportements qui sont, comment dire, millénaires. Un esturgeon dont l'habitat préférentiel est de 9, 10 ou 15 mètres...

3680

M. LOUIS DERIGER :

3685

Mais je vous pose la question à cause que le site de dragage a déjà été utilisé en '84. Est-ce que, à ce moment-là, vu que ça date d'avant '84, est-ce qu'il est possible qu'il y ait encore des esturgeons ou si le fait qu'il y a déjà eu dragage et dépôt en '84, de sédiments, à cet endroit-là, est-ce qu'ils sont encore là? C'est un peu ma...

M. MICHEL RENAUD :

3690

Ah! absolument, absolument.

M. LOUIS DERIGER :

Oui.

3695 **M. MICHEL RENAUD :**

Ils sont encore là, et l'habitat s'est recréé. On parlait d'années ou, après quelques années, la faune benthique est certainement réapparue en diversité et puis en abondance.

3700 **M. LOUIS DERIGER :**

Et l'esturgeon, à ce moment-là, il est revenu?

3705 **M. MICHEL RENAUD :**

À ce moment-là, oui, il est revenu.

M. LOUIS DERIGER :

3710 Et, actuellement, est-ce que ça pourrait être la même chose qui peut se produire, si c'est fait à nouveau?

M. MICHEL RENAUD :

3715 Je pense qu'on peut parler de, comment, de perte temporaire d'habitats en termes d'alimentation, oui.

M. LOUIS DERIGER :

3720 Tantôt, on a eu l'estimation, je pense de madame Labbé, de quelques mois, est-ce que c'est réaliste, quelques mois, selon vous?

M. MICHEL RENAUD :

3725 Moi, je ne suis pas un spécialiste de faune benthique. Peut-être que des personnes qui auraient un meilleur avis à donner là-dessus, mais il me semble en tout cas que, et peut-être d'avoir, que toutes les espèces soient présentes, je pense que ça peut être plus que quelques mois. Mais quand même, en termes de diversité et d'abondance, c'est des impacts majeurs. On a quand même des surfaces importantes en jeu. Il y a quand même des délais qui sont à
3730 considérer.

M. LOUIS DERIGER :

3735 Il y a monsieur Michont qui veut peut-être intervenir.

M. PIERRE MICHONT :

3740 Oui, il n'y a pas beaucoup d'études qui ont été faites, du moins au Québec, pour
déterminer la capacité de recolonisation des sites après rejet. Mais il y a eu une étude qu'on
avait fait faire, et bien en fait, en collaboration avec la FAPAQ, madame Gouin de la FAPAQ,
Hélène Gouin. On avait fait faire une étude justement sur l'impact physique et puis là, c'était
plus une recherche de littératures. Puis ce que ça démontrait c'est que, effectivement, il y a
une recolonisation assez rapide, mais ça pouvait varier de, les données que, certaines
données parlaient de quelques mois et d'autres parlaient d'une année, deux années.

3745

C'est, comme disait mon collègue, monsieur Renaud, effectivement, ce qui va arriver
rapidement, c'est qu'il va y avoir une recolonisation d'une espèce ou des espèces plus
tolérantes, mais c'est au niveau de la diversité où ça prend plus de temps. Alors, la quantité
d'organismes revient à peu près équivalente à ce qui est au départ, avant dépôt, assez
3750 rapidement, mais au niveau de la diversité ça prend plus de temps.

M. LOUIS DERIGER :

Monsieur Renaud, oui.

3755

M. MICHEL RENAUD :

J'aimerais peut-être ajouter, il y a peut-être quand même des personnes qui ont, j'avais
pensé à cet aspect-là de la question et il y a des spécialistes, des limnologues par exemple,
3760 qui pourraient peut-être être consultés par la Commission pour obtenir un avis peut-être plus
précis là-dessus. On pourrait soumettre peut-être des références, une personne.

LA PRÉSIDENTE :

3765 Est-ce que ce n'est pas des gens qui sont à la Société des faune et parcs?

M. MICHEL RENAUD :

Non, j'ai en tête quelqu'un à l'Université de Montréal.

3770

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, vous pouvez toujours transmettre le nom et puis on verra.

3775

M. MICHEL RENAUD :

J'ajouterai peut-être que, en termes d'impact, ce qu'on ne retrouve pas peut-être, et qui
pourrait être, comme on a dit tantôt, si on a une perte temporaire d'habitat, il y aurait peut-être
une mesure de compensation qui pourrait être envisagée.

3780

M. LOUIS DERIGER :

Pouvez-vous nous expliquer un peu qu'est-ce que ça pourrait être?

3785 **M. MICHEL RENAUD :**

Ce serait, dans mon esprit, ce serait à la charge du promoteur de nous proposer, de le mesurer et de nous proposer quelque chose.

3790 **M. LOUIS DERIGER :**

Mais est-ce que ça peut être une compensation, est-ce que ça peut être simplement un suivi, ça peut aller jusque là, ou ça peut être une compensation plus, créer un nouveau milieu? Ça peut aller jusqu'où? C'est quoi les limites un peu de?

3795

M. MICHEL RENAUD :

Bien, écoutez, tout est en mesure de, tout est en rapport, en relation avec l'impact de la perte d'habitats qui va être envisagée. Mais ça peut être, dans le cas de l'esturgeon, ça se prête peut-être mal, mais ça pourrait être un ensemencement de poissons, dans un autre contexte. À ma connaissance, il n'y a pas d'élevage d'esturgeon, à ma connaissance en tout cas, mais ça pourrait être des ensemencements. Ça pourrait être, effectivement, des mises en valeur d'habitats avoisinants. Une amélioration d'habitats.

3800

3805 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Michont, est-ce que vous voulez ajouter quelque chose?

3810

M. PIERRE MICHONT :

Tout à l'heure, oui, je voulais juste dire que j'aurais pu déposer, je pourrais déposer le document dont je parlais, la revue de littérature.

3815

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien. Madame Labbé, est-ce que vous aviez quelque chose à ajouter?

3820 **MME LUCIE LABBÉ :**

Non.

3825

LA PRÉSIDENTE :

Non, c'est parfait. Monsieur, merci. Pendant que monsieur Lauzon s'avance, mon collègue va poser une question à monsieur Renaud, je crois.

M. LOUIS DERIGER :

3830

Oui, monsieur Renaud. Concernant l'étude d'impact, on fait aussi mention de la tortue, la tortue géographique. Dans l'étude, on spécifie, entre autres, que la tortue pourrait être présente en permanence dans la Baie de Como. Quel est votre avis sur l'impact que pourrait avoir les travaux de dragage dans la période d'octobre, novembre, sur la tortue géographique?

3835

M. MICHEL RENAUD :

J'ai de la difficulté, j'ai perdu une partie de votre question.

3840

M. LOUIS DERIGER :

Je vais répéter. Dans l'étude d'impact, on fait mention de la tortue géographique qui pourrait être présente dans la Baie de Como. On aimerait savoir un peu quel est votre avis sur la tortue et sur les impacts que pourraient avoir les travaux de dragage sur celle-ci?

3845

M. MICHEL RENAUD :

Bon, écoutez, le dragage, s'il se fait l'automne, il peut arriver en période où l'espèce, la tortue géographique, entre en hibernation, c'est-à-dire s'enfouit dans les sédiments. Donc, on peut tout simplement, elle peut être draguée et déplacée. L'impact physique est là, est possiblement, est potentiellement là.

3850

M. LOUIS DERIGER :

3855

Si le dragage est hydraulique, est-ce que ça pourrait causer plus de dommages?

M. MICHEL RENAUD :

On va la siphonner. Elle va être dans les sédiments, donc la tortue va être...

3860

M. LOUIS DERIGER :

Donc, pour vous, ce n'est pas une inquiétude, ce n'est pas...

3865

M. MICHEL RENAUD :

Bien, écoutez, il y a un aspect, il y a un aspect qui, peut-être, un, en termes quantitatif, ce qu'on a c'est qu'on a des données de présence, mais on a peu d'information physiquement. Peut-être qu'il y aurait une campagne d'échantillonnage qui serait nécessaire l'été prochain pour vraiment mieux évaluer et cerner cet impact-là pour, éventuellement, soit le compenser

3870

ou autrement.

3875 Mais, actuellement, on a très peu d'observations, très peu de données. Si on avait, écoutez, si on avait des populations très importantes ou majeures de cette espèce-là, on pourrait, on serait plus en mesure de répondre à ça et dire écoutez, il y aurait un impact significatif et puis il faudrait trouver une méthode ou une façon de, au moment du dragage, de filtrer, je ne sais pas comment on peut imaginer ça, mais tamiser les sédiments pour faire, pour récupérer les tortues en question, les tortues qui sont susceptibles d'être désignées dans le site de drague.

3880 En passant, il y en a dans Baie de Como, mais il y en a également dans la, au Parc d'Oka, plus en aval.

3885 **M. LOUIS DERIGER :**

Dans le parc, plus du côté du parc.

M. MICHEL RENAUD :

3890 Oui.

M. LOUIS DERIGER :

Mais près du quai d'Oka, à votre connaissance, est-ce que...

3895 **M. MICHEL RENAUD :**

Non, il n'y a pas d'occurrence ou d'observations qui ont été faites.

3900 **M. LOUIS DERIGER :**

3905 Madame Labbé, avez-vous fait d'autres inventaires ou d'autres relevés depuis l'étude d'impact sur cet aspect-là? Avez-vous observé autre chose?

MME LUCIE LABBÉ :

3910 Non.

M. LOUIS DERIGER :

Non.

3915 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

3920

Justement, ma question était par rapport à ce que, en lien avec ce que vous venez de demander. C'est que, en tout cas, ce qui m'apparaît, à partir des réponses qui ont été données, c'est qu'il n'y a pas de, on s'inquiète pour certaines espèces, mais, finalement, il n'y a pas plus d'impacts, on les dit menacées, on dit que c'est des espèces menacées. Parce que, en dehors de l'esturgeon jaune et la tortue géographique, est-ce qu'il y a d'autres espèces qui sont dites menacées, ou s'il y a juste ces 2 espèces-là puis que, finalement, et bien elles vont se replacer. On va peut-être les bardasser un peu, mais c'est tout?

3925

LA PRÉSIDENTE :

3930

Monsieur Renaud.

M. MICHEL RENAUD :

3935

J'ai peut-être manqué le début de la question. Monsieur demande s'il y a seulement 2 espèces?

LA PRÉSIDENTE :

3940

Oui, qui sont menacées.

M. MICHEL RENAUD :

3945

L'esturgeon.

LA PRÉSIDENTE :

3950

L'esturgeon jaune et la tortue...

M. PIERRE LAUZON :

L'esturgeon jaune et la tortue?

3955

LA PRÉSIDENTE :

... et la tortue géographique?

M. MICHEL RENAUD :

3960

On a ces deux-là. Non, on n'en a pas d'autres observations, madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3965 D'accord. Il n'y a pas d'autres observations.

M. PIERRE LAUZON :

3970 O.k. Donc, elles sont menacées, il y a sûrement, parce qu'il y a d'autres espèces dans le lac.

LA PRÉSIDENTE :

3975 Oui.

M. PIERRE LAUZON :

3980 Mais ces deux-là, on s'inquiète plus pour ceux-là et, finalement, elles pourraient vivre, elles pourraient continuer à vivre, il n'y a pas de problème?

LA PRÉSIDENTE :

3985 Monsieur Renaud.

M. PIERRE LAUZON :

3990 C'est juste qu'elles vont avoir une petite période d'adaptation. Exemple, la tortue, elle risque de s'endormir à un endroit X puis se réveiller à Y.

M. MICHEL RENAUD :

3995 Écoutez, votre, c'est une façon de voir les choses, mais c'est parce que, dans ce qui est mentionné c'est qu'on parle d'une séquence de 480 mètres de dragage, avec 60 mètres de large, ça fait quand même une bonne superficie qui est affectée. Et, en plus, on la prend là puis on la déplace dans un site de dépôt qui serait pas mal loin de son aire de, de son milieu de vie. Parce que la tortue géographique, elle fréquente les herbiers en bordure des rivages et tout ça, comme on retrouve dans la Baie de Como.

4000 Si on regarde le site de dépôt, et bien elle va avoir un long chemin à faire au printemps, si on peut dire. Je pense que c'est une situation qui est difficile pour, dans le cas présent.

M. PIERRE LAUZON :

4005

Mais on ne sait pas trop trop qu'est-ce qui en est?

M. MICHEL RENAUD :

4010 Bien, ce qu'on sait...

M. PIERRE LAUZON :

4015 On sait qu'elle n'aimera pas...

LA PRÉSIDENTE :

Un instant. Monsieur Renaud va continuer.

4020 **M. MICHEL RENAUD :**

4025 Ce qu'on sait, madame la Présidente, c'est qu'il y a déjà eu des observations de mentionnées. Là, monsieur Desjardins, tantôt, il me parlait, puis il me disait qu'il en voyait souvent le printemps. S'il y en a...

M. CLAUDE DESJARDINS :

Non, pas souvent, mais j'en ai déjà vu.

4030 **M. MICHEL RENAUD :**

4035 Non, et bien en tout cas, l'espèce a été mentionnée. C'est pour ça que, si l'espèce a une certaine abondance, et bien écoutez, l'impact est plus important. Mais actuellement, ce que je vous dirais, c'est que, pour avoir parlé avec mon, discuté avec mon confrère, Michel Letendre, qui était présent à Hudson, ce serait intéressant s'il y avait une campagne d'échantillonnage pour essayer de quantifier un peu plus cet impact-là ou ce problème-là, en l'espèce.

LA PRÉSIDENTE :

4040 C'est bien. Monsieur Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

4045 Oui. Dernière question. Pour revenir au tout début, au sujet de la définition d'un quai, est-ce qu'un quai ça se veut une structure, ça doit être une structure permanente ou non?

LA PRÉSIDENTE :

4050 Monsieur Sylvain?

M. PIERRE LAUZON :

Dans le fait, tu sais, pour les impacts et puis, il peut y avoir des études?

4055

M. JEAN SYLVAIN :

Je pense que tous les propriétaires, puis tous les constructeurs de quai voudraient que leurs structures soient permanentes, mais il y en a plusieurs qui se font briser. Mais la définition que nous on a, comment je dirais ça, établie au fil des ans et au fil des problèmes qu'on a rencontrés, c'est qu'un quai pour nous c'est un ouvrage. C'est, premièrement, un ouvrage, un ouvrage d'ingénierie. C'est une structure fixe, donc, plantée dans le sol. Présentement, les débarcadères de monsieur Desjardins ne sont pas considérés comme un quai.

4060

4065

Donc, c'est une structure fixe, qui permet l'accostage d'embarcations ou de navires. Accoster c'est venir s'attacher à un quai. Donc, ça permet l'accostage d'une embarcation ou d'un navire, et le transbordement, soit de personnes ou de marchandises.

4070

Donc, c'est les termes de la définition d'un quai dans le règlement, qui est arrivé. Donc, c'est un ouvrage, une structure fixe, qui permet l'accostage d'embarcations et de navires pour le transbordement de personnes ou de biens.

M. PIERRE LAUZON :

4075

D'accord. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

4080

Avant de mettre fin à la séance, mon collègue a peut-être une ou deux questions concernant les oiseaux. Alors, monsieur Renaud.

M. LOUIS DERIGER :

4085

Monsieur Renaud, en introduction aujourd'hui, vous nous aviez dit que vous avez, je pense, identifié des aires de protection d'oiseaux aquatiques qui semblaient, je pense, être différentes de celles de l'étude d'impact. Est-ce que vous pouvez nous préciser un peu ce qui en est?

4090

M. MICHEL RENAUD :

Oui, monsieur le Commissaire. C'est que, au niveau de l'étude d'impact, particulièrement la, en tout cas, la dernière carte, cet après-midi je regardais la zone identifiée pour la sauvagine, l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques était en bordure de la rive nord

4095

4100 du Lac des Deux-Montagnes et ce que je voulais apporter comme précision c'est que les aires de concentration d'oiseaux aquatiques sont définies sur presque toute la largeur du couloir du Lac des Deux-Montagnes et la Rivière des Mille-Iles, des Mille-Iles, excusez, l'heure est tardive. L'aire de concentration d'oiseaux aquatiques, il y en a 2. Il y en a une du côté de la rive sud, en Montérégie, et qui, et il y en a une en rive nord, et les 2 se rejoignent vers le centre. C'est juste le centre de la rivière. Donc, ce sont 2 aires de concentration d'oiseaux aquatiques qui sont en pleines eaux, en pleine eau. Elles ne sont pas juste limitées à une rive ou à une petite portion.

4105 **M. LOUIS DERIGER :**

Mais est-ce qu'il y a un statut à cette aire, est-ce que c'est protégé, de quelle façon est-ce que c'est géré?

4110 **M. MICHEL RENAUD :**

4115 L'aire de concentration d'oiseaux aquatiques en rive sud est sur terre publique, a une tenure publique. Toute la rive sud est identifiée comme étant publique. Celle de la rive nord est identifiée en partie publique et en partie privée. Je ne pourrais pas vous donner la localisation précise du statut sur la rive nord, de celle de la rive nord, en face du quai d'Oka, mais elle peut être publique ou privée. Je l'ignore.

M. LOUIS DERIGER :

4120 Mais vous l'ignorez parce que vous ne l'avez pas actuellement ou parce que, c'est quelque chose que vous pouvez obtenir?

M. MICHEL RENAUD :

4125 Oui. Oui, je pourrais obtenir la tenure de l'aire de concentration.

M. LOUIS DERIGER :

4130 Et la localisation aussi des aires, on peut aussi avoir cette localisation-là?

M. MICHEL RENAUD :

La localisation?

4135 **M. LOUIS DERIGER :**

Oui.

M. MICHEL RENAUD :

4140

De?

M. LOUIS DERIGER :

4145 Des aires de...

M. MICHEL RENAUD :

Je vous les ai déposées ce soir.

4150

M. LOUIS DERIGER :

Parfait.

4155

M. MICHEL RENAUD :

Elles sont déposées.

M. LOUIS DERIGER :

4160

Et croyez-vous que le projet, comme il est prévu, la méthode de dragage et de disposition, pourrait avoir des impacts sur ces aires-là?

M. MICHEL RENAUD :

4165

À mon avis, il va avoir comme effet de déplacer les, il va avoir tendance à déplacer les oiseaux qui, durant la période de dragage.

M. LOUIS DERIGER :

4170

Puis j'imagine que c'est temporaire ou c'est un...

M. MICHEL RENAUD :

4175

C'est un impact très temporaire.

M. LOUIS DERIGER :

4180

Très temporaire.

M. MICHEL RENAUD :

4185

Déplacer en termes de, probablement de déplacement de bâtiments, d'activités, et

également, avec la turbidité, c'est possible. Les oiseaux aquatiques, s'ils plongent pour aller chercher des organismes, ils plongent à vue, ils travaillent, ils vont chasser à vue si vous voulez. Donc, si c'est turbide, et bien... ils ne peuvent pas voir.

4190 **M. LOUIS DERIGER :**

Madame Labbé, avez-vous des commentaires à apporter?

4195 **MME LUCIE LABBÉ :**

Non.

4200 **M. LOUIS DERIGER :**

Non. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4205 Bon. Alors, ceci met fin aux travaux de la première partie de l'audience publique. Alors, je remercie tous les participants qui ont bien voulu écouter et poser des questions. Je remercie également le promoteur et les personnes ressources qui ont bien voulu collaborer à la meilleure compréhension possible du projet qui est proposé. Et je remercie aussi le, en fait, le sténographe, les gens de la sonorisation et de l'organisation, et le personnel qui a bien voulu collaborer avec la Commission pour la réalisation de cette partie.

4210 Je vous rappelle que vous pouvez toujours poser, c'est-à-dire présenter des mémoires. Alors, si c'est le cas, vous en informez madame Gélinas, soit encore ce soir ou à nos bureaux à partir de la semaine prochaine. Alors, merci à tout le monde et on se reverra le 12 mai prochain pour entendre vos mémoires.

4215

4220 Je soussigné, **ANDRÉ BOUDREAU**, sténographe officiel, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de la preuve et du témoignage pris dans cette cause au moyen du sténomasque.

Le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé,

4225

L.L.

ANDRÉ BOUDREAU, s.o.

a.b.
