

Séance de la soirée du 12 mai 2003

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT

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

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

---

DEUXIÈME PARTIE

---

VOLUME 4

---

Séance tenue le 12 mai 2003, à 19 h  
Centre communautaire d'Hudson  
394, rue Principale  
Hudson (Québec)

TABLE DES MATIÈRES	
MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	1
PRÉSENTATION PAR Mme MAVIS MARTIN, citoyenne .....	3
PRÉSENTATION PAR M. NORMAND FULLUM Comité de citoyens d'Hudson .....	7
PRÉSENTATION PAR Mme NAOMI HENSHAW, citoyenne .....	13
PRÉSENTATION PAR M. JACQUES RUELLAND, Conseil régional de l'environnement des Laurentides .....	17
PRÉSENTATION PAR Me SANDRA MIRON, citoyenne .....	27
PRÉSENTATION PAR M. PIERRE LAUZON, Comité de citoyens d'Oka .....	33
PRÉSENTATION PAR Mme NELLY DANDINE, citoyenne .....	36
PRÉSENTATION PAR M. CLAUDE DESJARDINS Traverse d'Oka inc .....	41
PRÉSENTATION PAR Mme JUNE PENNEY, citoyenne .....	60
PRÉSENTATION PAR Mme JULIE BRODEUR ET M. JACQUES FAULKNER, Advanced Marine Technology .....	63
PRÉSENTATION PAR Mme MARY JEFFERIES, citoyenne .....	73
PRÉSENTATION PAR M. BENOÎT LAPORTE, Citoyen .....	75
PRÉSENTATION PAR Mme ELIZABETH CORKER, Ville de Hudson .....	81
DROIT DE RECTIFICATION	
M. ALI ALIBAY, ministère des Transports .....	91
Mme ELIZABETH CORKER, Ville de Hudson .....	92
Mme ANNIE BÉLANGER, ministère de l'Environnement .....	93
MOT DE LA FIN PAR LA PRÉSIDENTE .....	93
SERMENT .....	94

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5

Mesdames, messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique concernant le projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux-Montagnes. Je suis Nicole Boulet et je préside cette commission d'enquêtes et d'audiences publiques; je suis accompagnée de monsieur Louis Dériger, commissaire.

10

Je vous rappelle que le mandat de tenir une enquête et audiences publiques sur le projet a été confié au BAPE par le ministère de l'Environnement.

15

Nous avons tenu ici même les quinze (15) et seize (16) avril derniers de même qu'à Oka le dix-sept (17) avril la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet.

20

Ce soir, la Commission est accompagnée de monsieur Guy Fortin, analyste qui est ici à ma gauche, et de madame Monique Gélinas, coordonnatrice au secrétariat de la Commission, qui vous a accueillis ce soir et qui est disponible pour répondre à vos questions à l'arrière de cette salle.

25

La Commission est également assistée d'une équipe du Service des expositions et des techniques audiovisuelles du ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration, ce sont messieurs Jean Métivier, Georges Leclerc et Ray Hage. Bonsoir, messieurs. Elle est aussi accompagnée de monsieur André Boudreau, sténographe, qui enregistrera tous les propos des séances de cette deuxième partie d'audience, ainsi que de madame Lynda Balantyne et de monsieur Bernard Proulx, interprètes.

30

Les centres de consultation mis sur pied par le BAPE pour le bénéfice de tous les citoyens depuis le début de la période d'information resteront ouverts jusqu'à la remise du rapport de la Commission au ministre, soit le sept (7) août deux mille trois (2003).

35

En plus des documents issus de la première partie, les mémoires, incluant ceux qui ne seraient pas présentés publiquement, ainsi que les transcriptions de cette deuxième partie d'audience, quand elles seront disponibles, seront déposés dans tous les centres de consultation au cours des jours qui suivent cette séance.

40

Dans les prochaines semaines, toute nouvelle information qui serait obtenue par la Commission sur le projet sera également rendue public dans les centres de consultation. Je vous rappelle que ces centres sont situés 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 et au Conseil de bande Mohawk de Kanesatake. Le dossier est également disponible à la bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal, de même qu'au bureau du BAPE à Québec. Les versions électroniques de

45

tous les documents sont aussi accessibles sur le site Internet de la Commission.

50 Enfin, l'ensemble du dossier est encore disponible dans cette salle pour la séance de ce soir. Vous pouvez le consulter en vous adressant à madame Gélinas. Cependant, nous vous demandons de le consulter sur place de manière à ce qu'il reste accessible à tous.

Permettez-moi maintenant de vous expliquer le déroulement de la séance de cette deuxième partie.

55 D'abord, rappelons que cette séance est la seule séance que tiendra la Commission. Les personnes et groupes qui ont signifié à la Commission leur intention de présenter un mémoire seront appelés à venir présenter leur position selon un ordre que nous avons convenu avec eux. Tel qu'entendu avec chacun des interlocuteurs, la présentation ne doit pas dépasser dix minutes et je serai stricte à cet égard.

60 Suite à chacune des présentations, la Commission se réserve toute la latitude voulue pour approfondir les sujets et pour questionner les positions soulevées par les participants afin de bien les comprendre. Il ne faudrait pas interpréter le questionnement de la Commission comme étant révélateur de sa position.

65 Je précise que la Commission est en enquête et qu'elle s'intéresse aux arguments invoqués dans les mémoires, qu'ils soient en faveur ou contre le projet; elle s'intéresse aussi aux suggestions qui pourraient permettre de bonifier certains aspects du projet. Dans ce contexte, le nombre de présentations favorables ou défavorables au projet n'a pas d'importance pour la  
70 Commission.

À la fin de la séance, une période de rectification des faits est prévue, ceci pour permettre au promoteur, aux requérants de l'audience, aux personnes-ressources ou à toute autre personne qui serait concernée par le projet, de rectifier des faits qui auraient été dits ou  
75 exprimés par écrit et relatifs au dossier, des faits erronés qui auraient été mentionnés et non pas des opinions.

Si des personnes veulent se prévaloir de ce droit de rectification, tel que le stipulent les règles de procédure relative au déroulement des audiences publiques, elles sont invitées,  
80 lorsqu'elles prendront connaissance d'informations qui ne sont pas exactes, à se prévaloir de ce droit en s'inscrivant au registre auprès de madame Gélinas. Ainsi, à la fin de la soirée, j'inviterai la ou les personnes qui se sont inscrites à corriger les faits erronés.

Je souligne que le droit de rectification ne permet pas de débattre des positions qui sont  
85 exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Alors, je peux donner un exemple, une personne qui affirme que le dragage se fera sur toute la largeur du lac entre Hudson et Oka, c'est une information qui n'est pas exacte, donc elle peut être rectifiée. Si, par ailleurs, quelqu'un disait que le chenal ne doit pas être élargi, c'est une opinion que la personne exprime, donc ce n'est pas une information qui peut être rectifiée. Lorsqu'une personne utilise le droit de rectification,  
90 ses propos doivent donc être brefs et factuels. Je le répète, ce n'est pas un débat.

Après cette deuxième et dernière partie publique, la Commission exprimera dans un rapport ses constatations, son analyse et ses conclusions sur le projet. Il est important de se rappeler que la Commission qui est devant vous ce soir n'est pas décisionnelle. Son mandat  
95 consiste à transmettre au ministre de l'Environnement une appréciation environnementale et sociale du projet, à la lumière des opinions émises par les citoyens, groupes et organismes qui participent à l'audience publique.

Le rapport de la Commission sera transmis au ministre le sept (7) août deux mille trois  
100 (2003). De plus, le ministre dispose de soixante (60) jours pour le rendre public.

Parallèlement à la partie publique de cette procédure, le ministère de l'Environnement procède à sa propre analyse environnementale et c'est à la lumière des deux évaluations que le ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres; la décision d'autoriser ou non le  
105 projet et à quelles conditions appartient au Conseil des ministres du gouvernement du Québec.

Enfin, afin d'assurer le respect de tous les participants de cette salle, les manifestations d'approbation ou de désapprobation, ainsi que des attitudes qui seraient désobligeantes de la part de participants envers d'autres interlocuteurs ne sont pas tolérées.  
110

Je vous rappelle qu'il n'est pas permis de fumer dans cette salle et il est important, si vous avez des téléphones cellulaires de les garder fermés pour le bénéfice de toute la salle.

Alors, nous allons maintenant débiter la présentation des mémoires. Alors, j'invite  
115 comme première participante madame Mavis Martin. Bonsoir, Madame Martin.

Mme MAVIS MARTIN :

Bonsoir. Comme ça?  
120

LA PRÉSIDENTE :

Vous n'avez pas besoin d'y toucher. Nos spécialistes vont s'en occuper.

125 PRÉSENTATION PAR Mme MAVIS MARTIN,  
citoyenne :

(Traduction) *Je m'appelle Mavis Martin. Je vis dans un petit coin bien tranquille et rural tout près du traversier d'Oka, et en tant que propriétaire occupante dans cette collectivité, je suis  
130 inquiète de penser que notre petit coin de pays paisible sera peut-être bouleversé et peut-être changé à jamais à cause d'une expansion possible du service du traversier.*

*Alors, même si le ministre des Transports et monsieur Desjardins, le propriétaire du traversier ont indiqué qu'il n'y a aucune intention à l'heure actuelle qui consisterait à modifier le  
135 fonctionnement du traversier. Malgré tout cela, il est difficile pour moi de comprendre tout l'argent,*

*tout le temps qu'on a consacré à ce service en vue tout simplement de réaliser ce qu'on appelle un dragage d'entretien.*

140 *Bien sûr, il faut faire preuve de respect vis-à-vis des questions de sécurité, mais sans aborder les questions de faits et les chiffres dont nous sommes au courant, je voudrais vous dire que je reste engagée, en faveur des efforts collectifs qui visent à faire en sorte que les conséquences environnementales du dragage soient réduites au minimum et de faire en sorte que la possibilité qu'il y ait expansion des services du traversier et de circulation dans notre quartier tombent à zéro.*

145 *En terminant, je veux vous dire qu'en tant que contribuable, je veux que nos impôts servent plutôt à l'usine de traitement des égouts pour laquelle nous cherchons du financement du gouvernement, mais sans succès jusqu'à présent. Merci.*

150 LA PRÉSIDENTE :

Madame Martin, s'il vous plaît, nous avons quelques questions à vous poser. D'entrée de jeu, vous nous avez dit que, bon, vous habitez pas très loin de la traverse.

155 Mme MAVIS MARTIN :

Hum, hum.

160 LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous habitez, bon, sur la Main ou sur la rue Bellevue? Est-ce que vous êtes vraiment à proximité?

165 Mme MAVIS MARTIN :

Sur la rue Sanderson.

170 LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Mme MAVIS MARTIN :

C'est juste devant le traversier.

175 LA PRÉSIDENTE :

180 Est-ce que, pour vous, l'expérience que vous avez vécue depuis quand même un certain nombre d'années avec le traversier, est-ce qu'il y a eu une augmentation de l'achalandage et, de mémoire, peut-être depuis combien d'années, si c'est le cas?

Mme MAVIS MARTIN :

Il y a un mot que je ne comprends pas.

185

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a eu une augmentation de la circulation, et si oui, depuis combien d'années?

190

Mme MAVIS MARTIN :

*(Traduction) Eh bien, de temps à autre, il y a eu effectivement des problèmes du côté de la circulation, mais en général, c'est lié au fait qu'il y ait eu des travaux sur les ponts dans la zone... et très certainement - comment dire - de temps à autre, il y a eu des problèmes du côté de l'achalandage, de la circulation, mais rien qui soit devenu ingérable dans l'état actuel des choses. Simplement, nous sommes inquiets et nous voudrions qu'il n'y ait pas trop de circulation, pas plus que nécessaire, qui passe par notre région. D'accord?*

195

200 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

D'accord. Concernant justement le fait qu'il y avait peut-être plus d'achalandage, ou en fait qu'il semble y avoir des périodes de pointe où qu'on a beaucoup plus d'achalandage au niveau de la traverse, est-ce qu'il y a des débordements de temps à autre qui peuvent se produire? Est-ce que ça peut nuire? Est-ce que ça nuit à votre tranquillité?

205

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse. Est-ce qu'on pourrait apporter un appareil qui permet d'entendre la traduction s'il vous plaît? On va vous en remettre un autre à l'arrière, Monsieur. Allez, prenez votre temps!

210

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, de temps à autre, j'imagine qu'il y a des périodes de pointe où on retrouve beaucoup plus de véhicules dans le secteur de la traverse. Est-ce que lorsqu'il y a beaucoup de véhicules en attente, est-ce que ça déborde sur les réseaux, sur les rues qui sont à proximité? Est-ce que ça peut nuire à votre tranquillité lorsqu'il y a des périodes de pointe?

215

220 Mme MAVIS MARTIN :

*(Traduction) Oui, la circulation déborde parfois dans les rues. Ça n'arrive pas souvent.*

225

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que c'est plus les fins de semaine à ce moment-là? est-ce que c'est plus... est-ce que c'est lors des périodes de fins de semaine, lors des week-ends?

230

Mme MAVIS MARTIN :

*(Traduction) Oui, en général, c'est la fin de semaine, mais pas toutes les fins de semaine, absolument pas. Et quand on a vécu des problèmes sur le pont Yellow ..., parfois la circulation, ça crée des embouteillages.*

235

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est lorsqu'il y a des accidents sur le pont ou encore s'il y a des travaux, ça peut se présenter à ce moment-là?

240

Mme MAVIS MARTIN :

*(Traduction) Oui lorsqu'il y a des accidents sur le pont.*

245

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pendant la période de la cueillette des pommes en octobre, est-ce que, durant cette période-là, est-ce que vous avez remarqué plus d'achalandage?

250

Mme MAVIS MARTIN :

*(Traduction) C'est la circulation habituelle depuis des années maintenant. Donc, on y est habitué. Le seul moment où il y a eu des problèmes côté circulation, c'est quand justement il y a eu des problèmes sur le pont.*

255

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

260

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame Martin. Je ne veux pas être déplaisante, mais j'apprécierais qu'il n'y ait pas d'applaudissements s'il vous plaît dans la salle par respect pour l'ensemble des gens qui vont venir présenter des mémoires.

265

Alors, j'inviterais maintenant du Comité de citoyens d'Hudson, monsieur Normand Fullum. Bonsoir, Monsieur Fullum.

270



PRÉSENTATION PAR M. NORMAND FULLUM

Comité de citoyens d'Hudson :

275 Bonsoir, Madame Boulet, Monsieur Dériger. Alors voici! Mon nom est Normand Fullum, et je représente un comité de citoyens qui s'est formé il y a plus d'un an, alors que le projet de dragage pour le traversier de Hudson/Oka commençait à faire des vagues un peu dans la communauté.

280 Alors, en effet, lorsque les citoyens ont appris que monsieur Desjardins, le nouveau propriétaire de la traverse, avait des intentions plus élaborées que la simple maintenance du chenal déjà existant, nous avons donc décidé de creuser un peu plus sur le sujet, et de savoir de quoi il en ressortait.

285 C'est alors que nous avons appris que le projet était déjà bien élaboré, avec présentation vidéo, et qu'il avait été présenté au maire de Hudson. Des demandes d'étude du ministère de l'Environnement et des Transports avaient déjà été demandées par monsieur Desjardins, le propriétaire de la traverse, avant même cette présentation. Alors, nous apprenions aussi que les barges déjà existantes pourraient être remplacées par des nouveaux bateaux plus gros et plus performants, que les quais devraient être plus grands et que notre petit coin tranquille à la campagne serait perturbé par un grossissement du traversier.

290 Nous avons donc demandé aux responsables municipaux de nous appuyer dans notre démarche afin d'en savoir plus sur l'avenir de notre voisinage.

295 Nous avons appris que le ministère des Transports prévoyait draguer le lit de la rivière beaucoup plus large que le dragage précédent qui avait été effectué il y a dix-huit (18) ans. Nous croyons que le service de la traverse déjà existant est très bien et que tout élargissement du chenal n'est pas justifié. Les anciens propriétaires de la traverse qui ont opéré le service de la traverse durant plusieurs décennies n'ont jamais eu de problème d'embouteillage ou même de sécurité majeure qui pourrait justifier un élargissement du chenal.

300 En plus, la traverse opère dans une région rurale et résidentielle de Hudson et jouit d'un droit acquis pour pouvoir offrir le service de traverse. Monsieur Desjardins ne peut donc pas agrandir sur les terrains avoisinants et est confiné à sa propriété seulement et ne peut absolument pas changer ce droit acquis.

305 Alors, pourquoi un élargissement du chenal? Il y a aussi le coût du dragage qui en est gonflé démesurément. Les fonds publics devront déboursé deux cent cinquante mille dollars (250 000 \$) de plus en moyenne pour effectuer les travaux selon leurs projections alors que les travaux de mil neuf cent quatre-vingt-cinq (1985) étaient très adéquats, sans compter l'impact beaucoup plus important sur l'environnement.

310 Nous croyons que les raisons données par monsieur Desjardins et le ministère des Transports pour élargir le chenal ne sont pas fondées et que ce serait une dépense additionnelle que les contribuables pourraient très bien se passer.

315

320 Le simple fait que monsieur Desjardins n'a jamais fait l'effort de s'enquérir de l'opinion des résidants avoisinants de la traverse et des citoyens de Hudson nous démontre bien qu'il ne pense qu'à son profit personnel dans l'opération de son commerce et que le bien-être de notre communauté est loin de ses pensées.

325 Nous sommes persuadés que la traverse doit rester dans le même cadre autant historique que touristique, car celle-ci est vraiment la dernière traverse de ce genre au Canada. Le fait que ce soit une attraction touristique est aussi très attrayante pour les commerces de Hudson, mais nous ne voulons pas non plus devenir un parc d'attraction. Le côté pittoresque de Hudson en fait son charme, il ne faut donc pas en faire un centre d'achats à ciel ouvert.

330 Il ne faut pas oublier non plus que la traverse est saisonnière et que le plus gros de sa clientèle se concentre lors des congés ou les fins de semaine. Le Ministère a aussi déclaré que la traverse était non essentielle. Le contrôle plus efficace du trafic sur les aires de stationnement de la traverse était mieux géré lorsque c'était l'ancien propriétaire. Alors, monsieur Desjardins pourrait apprendre beaucoup s'il prenait en considération l'expérience de ses employés qui étaient déjà sur place avant qu'il en soit propriétaire.

335 Les rénovations sur le pont de l'Île-aux-Tourtes n'ont pas aidé durant les deux dernières années, mais les travaux sont terminés maintenant et tout est redevenu normal.

340 Depuis le début des débats concernant l'agrandissement du chenal, il n'y a aucune personne ou groupe de personnes, à notre connaissance, qui soit en faveur de l'élargissement du chenal dans la communauté de Hudson, alors nous nous demandons pourquoi est-ce que le ministère des Transports s'acharne à vouloir dépenser un quart de million de dollars de plus pour quelque chose que, nous, les citoyens de Hudson ne voulons pas.

345 Cet argent pourrait servir beaucoup mieux sur la réfection des routes avoisinantes de la traverse pour en rendre l'accès plus agréable. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

350 Merci beaucoup, Monsieur Fullum. Vous nous avez dit d'entrée de jeu que, bon, le Comité de citoyens avait été formé il y a à peu près un an. Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire quelle est la représentativité, là, de ce comité de citoyens-là, combien de citoyens participent...

M. NORMAND FULLUM :

355 Au départ... Excusez!

LA PRÉSIDENTE :

360 Oui.

M. NORMAND FULLUM :

365 Au départ, il y a environ un petit peu plus qu'un an, on était environ, je crois que c'était  
neuf ou dix résidants. La majorité était voisin du traversier encore, la majorité des personnes du  
comité sont des propriétaires qui restent avoisinants du traversier. Si vous voulez avoir les noms  
exacts, je pourrais les avoir.

LA PRÉSIDENTE :

370 Non. Je ne suis pas intéressée.

M. NORMAND FULLUM :

375 D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

380 Je voulais tout simplement éclaircir cette question-là. Vous nous avez dit que le fait que  
ce soit une attraction touristique, c'est très intéressant pour les commerces. Est-ce que vous  
pourriez expliciter davantage cette affirmation-là?

M. NORMAND FULLUM :

385 Il y a beaucoup de gens qui viennent à Hudson de Oka, ou vice versa, à Oka de Hudson,  
pour expérimenter justement cette petite traverse-là pittoresque, là, de barge tirée par le bateau,  
et puis par le fait même, en profitent pour aller au village, pour aller voir les boutiques au village,  
et tout. On trouve ça très bien. C'est bon pour les commerces de Hudson autant que de Oka.

390 On est habitués, on est un peu fiers de ça aussi, parce qu'on est quand même une petite  
ville un peu spéciale sur le côté commerce. Mais comme je le dis dans mon mémoire, si ça vient  
trop gros, ça ne sera plus pittoresque, ça va être un free for all pour tout le monde, je pense.  
On a sondé l'opinion publique des citoyens de Hudson, et puis je crois que les gens de Hudson  
veulent rester une petite communauté et non un gros village touristique.

395 LA PRÉSIDENTE :

400 Quand vous dites on a sondé l'opinion publique des citoyens de Hudson est-ce que  
c'est l'opinion de l'ensemble de la population de Hudson?

M. NORMAND FULLUM :

405 Je crois bien que oui, parce qu'on a été... on est venu à les assemblées de la Ville  
presque à tous les mois. Et puis au début, depuis un an, et puis à toutes les assemblées, on n'a  
pas vu, je pense, une personne autre que les propriétaires de la traverse qui étaient pour

justement ce projet d'élargissement. Tout le monde est pour... Je ne crois pas qu'il n'y a pas personne, qu'il y ait eu une seule personne qui soit contre que le chenal soit dragué. On est très conscients de la chose qu'il faut que ce soit fait.

4 1 0 Mais c'est l'élargissement auquel on s'oppose parce qu'on se doute qu'il y a des projets non dits dans tout ça. Puis on trouve que la grosseur du commerce qui se fait en ce moment à Hudson par la traverse est suffisante. On n'a pas besoin de plus de trafic.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4 1 5

Moi, Monsieur Fullum, juste avant de... une petite question.

M. NORMAND FULLUM :

4 2 0

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4 2 5

Vous dites aussi dans votre mémoire que le trafic était, en fait les aires de stationnement étaient mieux gérées anciennement. Dites-moi un peu, qu'est-ce que vous entendez par mieux géré ? Est-ce que c'est au niveau des files d'attente, au niveau des...

M. NORMAND FULLUM :

4 3 0

Exactement. Les files d'attente, étant donné qu'on demeure près du traversier, depuis un an, on observe, et puis on s'est aperçu que, quand il y avait beaucoup de trafic, monsieur, je ne sais pas si c'est monsieur Desjardins ou les personnes en charge cette journée-là de la traverse, attendaient avant d'ouvrir d'autres... Ils ont quatre sections pour faire rentrer les automobiles, les faire attendre, et puis bien souvent ils attendaient que le trafic, là, remonte sur Main, sur Bellevue avant d'ouvrir une autre ligne. Donc, ça créait un embouteillage à l'entrée de la traverse.

4 3 5

Et puis on a observé que c'est arrivé, je ne dirais pas plusieurs fois, mais quelques fois que ça aurait... les embouteillages auraient pu être éliminés si les lignes de stationnement avaient été ouvertes plus rapidement.

4 4 0

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous parlez des lignes de stationnement.

4 4 5

M. NORMAND FULLUM :

Bien, de stationnement, d'attente.

4 5 0

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Lignes d'attente.

4 55 M. NORMAND FULLUM :

Des automobiles.

4 60 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais est-ce que c'est aussi avec la fréquence du nombre de barges, de traversiers?

M. NORMAND FULLUM :

4 65 Pas si vous avez quatre lignes disponibles puis vous en ouvrez juste deux pour les autos en attente, puis vous avez une ligne de trafic sur la rue, vous pourriez ouvrir les deux autres lignes tout de suite puis faire rentrer les autos pour qu'elles attendent dans l'aire de stationnement au lieu de sur la route. C'est ça qu'on a remarqué.

4 70 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4 75

Dites-moi, Monsieur Fullum, si, par exemple, il était impossible de continuer les opérations du traversier sans un élargissement, est-ce que ça modifierait votre position à l'égard du projet?

4 80 M. NORMAND FULLUM :

4 85 Moi personnellement, non, ça ne changera pas ma position, parce que je ne veux pas vivre dans un endroit avec trop de trafic, trop d'achalandage. J'ai acheté une maison où que je suis en ce moment parce que c'était tranquille. Et puis j'aime, j'aime comment c'est en ce moment. Je ne voudrais pas que ça devienne trop gros même si...

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

4 90

M. NORMAND FULLUM :

4 95 Les gens, un moment donné, s'ils voient qu'il y a une liste d'attente de, il y a une attente d'une heure ou deux au traversier, ils ne viendront pas. J'aime autant rester tranquille chez moi que d'avoir une lignée de trafic toujours en avant de chez moi, là. Ce n'est pas ça que je voulais.

LA PRÉSIDENTE :

500 Peut-être une dernière question. La fin de semaine, est-ce que vous avez noté si l'achalandage qu'il y avait sur la rue Principale était majoritairement lié à la traverse ou si le fait que ce soit une ville qui est pittoresque, si aussi les gens ne venaient pas se promener sur la rue Principale pour justement profiter de cet attrait?

M. NORMAND FULLUM :

505 L'attrait vient du fait de la traverse en tant que telle qui est une barge tirée par un bateau. Et puis l'attrait aussi, c'est... c'est sûr, c'est les belles maisons sur le bord de l'eau, mais il y a des belles maisons sur le bord de l'eau jusqu'à Ottawa, là. Mais le village en tant que tel, il n'est pas connecté directement à la traverse. Donc, le trafic qui est entre la traverse et puis le village de Hudson, c'est autant les résidants que les gens qui vont débarquer de la traverse, mais ce n'est pas là que se fait le commerce; ce n'est pas entre la traverse et Oka.

515 Les gens prennent le traversier, ils se rendent à Oka... à Hudson, puis ils s'en vont au village magasiner, après ça, ils peuvent revenir. Mais le trafic qui se fait là, qui augmente, qui augmente, qui augmente, je ne crois pas qu'il y ait bien, bien des résidants justement sur le bord de l'eau, ces belles maisons-là, qui sont bien, bien intéressés d'avoir ça. Je ne sais pas si j'ai bien compris votre question. Ça répond à votre question, là.

LA PRÉSIDENTE :

520 Bien, je voulais savoir si c'était lié à la présence de la traverse ou s'il n'y avait pas des gens qui viennent tout simplement pour se balader le dimanche, le samedi.

M. NORMAND FULLUM :

525 Oui, oui, comme dans n'importe quelle petite ville. Je crois qu'il y a des... Justement, venir voir les belles maisons sur le bord de l'eau et puis venir magasiner à Hudson. C'est sûr. Mais il y a beaucoup justement de ces gens-là qui vont... qui vont prendre la peine de prendre la traverse autant pour aller visiter Oka pendant le temps des pommes ou venir à Hudson pour justement visiter les petites boutiques puis le marché de Finnegans puis toutes les attractions qu'on a déjà implantées dans Hudson. Mais je ne crois pas que ce soit juste pour venir faire le tour de la traverse. C'est plus que ça.

LA PRÉSIDENTE :

535 Merci beaucoup, Monsieur Fullum. J'inviterais maintenant madame Naomi Henshaw. Madame Henshaw. Bonsoir, Madame Henshaw.

540

PRÉSENTATION PAR Mme NAOMI HENSHAW,  
citoyenne :

545           Bonsoir. (Traduction) *Je suis une résidante de Hudson. Écoutez, je ne sais pas si je lis le bon document. Est-ce que je ne suis pas censée d'abord vous donner mon nom?*

LA PRÉSIDENTE :

550           (Traduction) *Pas forcément.*

Mme NAOMI HENSHAW :

555           (Traduction) *Quoi qu'il en soit, vous me connaissez. Écoutez, je vous énonce les raisons pour lesquelles je suis là. Je suis née ici en mil neuf cent trente et un (1931) et j'ai vécu à peu près toute ma vie ici. Je vis sur la route Principale à environ un demi-mille à l'ouest de la traverse. Et je vis toutes les conséquences des quantités incroyables de circulation dans nos petites routes de campagne sinueuses qui n'ont pas de trottoirs. Il y a trop de circulation le long de cette route, et cela empêche que les piétons ou les cyclistes puissent l'utiliser, et ça entraîne aussi*  
560 *beaucoup de bruit et d'inconfort.*

*Je devrais vous signaler que nous vivons dans une des maisons que les gens viennent voir, j'imagine. Quoi qu'il en soit, je veux signaler aussi, d'après le mémoire de Genivar, ils disent, là, que s'il n'y avait pas ce dragage qu'alors il faudra fermer la traverse. C'est donc une possibilité*  
565 *qu'ils envisagent. À mon avis, il y a peut-être bien des gens qui ne seraient pas d'accord avec moi, mais pour ma part, je serais tout à fait... je recevrais bien l'idée qu'on ferme cette traverse parce que ça devient une véritable nuisance dans le village.*

*Et le genre d'achalandage que ça attire, par exemple la fin de semaine, la fin de semaine*  
570 *passée, on a pu compter plus d'une centaine de motocyclistes qui venaient de la traverse qui roulaient en vrombissant dans la petite ville, dans la municipalité. Et ils viennent tous évidemment sur la traverse. Vous pouvez poser la question à monsieur Desjardins, ils viennent à cause de la traverse. Il pourra vous confirmer ça. Et, ça, ça entraîne des modifications sur notre mode de vie et sur la vie paisible qui est la nôtre dans le quartier.*

575           *Toujours dans le rapport Genivar, ils disent un certain nombre de choses qui sont erronées. Ils disent que c'est pour transporter des travailleurs, comme si les gens venaient d'Oka pour travailler à Hudson, et vice versa. Or, nous savons que ce n'est pas ce qui se produit. Il semble plutôt que la traverse soit là pour les gens, qu'ils puissent aller d'une autoroute à l'autre,*  
580 *de l'autoroute 40 vers la Laurentienne, sur la route 640. Il n'y a pas beaucoup de gens qui viennent à Oka à partir de Hudson ou l'inverse.*

*Je reconnais que c'est agréable de faire ça de temps à autre. Mais le genre de bateau, le genre de barge qui servent, c'est attirant, bien sûr, mais je ne sais pas si ça sera un attrait*  
585 *touristique pendant longtemps, si ça pourra continuer de fonctionner alors que ça coûte très cher.*

Évidemment, on ne fait plus fonctionner les locomotives à vapeur sur les voies ferrées. Donc, cette idée qu'on maintienne le service et qu'on lui donne une plus grande ampleur, je pense que c'est plutôt pour servir la circulation automobile entre les deux autoroutes. Alors, la  
590 640 qui vient de Montréal qui se termine au parc du côté Oka, et ça semble aller droit vers la rivière, mais ça s'arrête là, et l'autoroute 40, on peut le voir sur la carte, il y a un beau petit... j'ai un beau petit livre ici, et on peut voir sur la carte que l'autoroute 40 vient tout près, tout près aussi.

Si on voulait établir un lien entre ces deux autoroutes, je ne pense pas que ça devrait traverser Como, la petite baie peu profonde qu'il faut draguer constamment. Si on veut établir une autre route, une voie de remplacement pour contourner Montréal ou pour aller vers les Laurentides, peut-être qu'il faudrait envisager un autre emplacement pour un tel lien routier qui serait moins gênant pour la paix et la tranquillité de la vie à Oka, aussi bien qu'ici même.

Donc, nous devons vérifier s'il y a un plan qui consisterait à élargir ce service, cette traverse. Le rapport de Genivar ou les rapports Genivar sont trompeurs à mon avis. Ils disent qu'ils veulent faire ça pour des raisons historiques et culturelles. J'aimerais bien, moi, connaître les véritables raisons à cet élargissement et à ce dragage très poussé. C'est beaucoup plus qu'il  
600 605 n'est nécessaire pour offrir une navigation sécuritaire en vertu du système actuel.

Et si les véritables raisons à ce dragage aussi poussé ne sont pas les mêmes que celles qui figurent dans ce rapport, eh bien alors, je crois qu'il faudrait mettre de côté, tableter tout ce rapport jusqu'à ce qu'un rapport de remplacement soit soumis. Si les véritables raisons s'avèrent  
610 être liées au souhait du propriétaire, monsieur Desjardins, qui consisteraient à acquérir de plus grands bateaux, de plus grands traversiers que ce qui est là à l'heure actuelle, et peut-être d'avoir un nouveau système autoroutier afin qu'il y ait un plus grand accès autoroutier, eh bien, je pense que les municipalités d'Oka et de Hudson devraient en être informées de manière adéquate et devraient pouvoir avoir leur gros mot à dire vis-à-vis de ces propositions.

Si l'intention en bout de piste, c'est de faire en sorte qu'il y ait un très grand traversier avec des bateaux qui ont un grand tirant d'eau, eh bien, je me demande s'il est sage de faire en sorte que ça se produise dans une baie peu profonde. Pourquoi ne pas aller du côté de Carillon, par exemple, où l'eau est beaucoup plus profonde?

Étant donné tout ce qu'on trouve dans ce rapport, étant donné le côté inapproprié des propositions quant au dragage d'un chenal élargi, alors que personne ne veut qu'il n'y ait de plus gros bateaux, qui n'ont d'ailleurs pas été acquis, et on ne veut pas tolérer non plus d'autoroute élargie même si c'était proposé, l'idée est soumise que ce plan de dragage, tel qu'il est rédigé à  
625 l'heure actuelle, soit abandonné et que le dragage soit toléré uniquement pour maintenir en service le système de traverse actuel.

LA PRÉSIDENTE :

630 Merci beaucoup, Madame Henshaw. Écoutez, vous nous avez dit que, si j'ai bien



compris, que c'était particulièrement la fin de semaine qu'il y avait un achalandage qui était bruyant, en particulier les motocyclettes. Est-ce que j'ai bien compris?

Mme NAOMI HENSHAW :

635

*(Traduction) C'est bien ce que j'ai dit.*

LA PRÉSIDENTE :

640

Alors, j'essaie de voir comment on peut lier le fait que l'achalandage soit particulièrement présent la fin de semaine au fait que ce soit des travailleurs qui veulent joindre la 640 ou la 40, là. J'essaie de voir le lien entre ces énoncés-là.

Mme NAOMI HENSHAW :

645

*(Traduction) Eh bien, c'est un rapport de Genivar qui affirme qu'on a besoin de la traverse pour transporter des travailleurs. Or, je rejette cette allégation. Je ne pense pas que cela soit juste. Et c'est la raison pour laquelle je m'oppose à certaines choses qui sont dites dans ce rapport qui ne sont pas vraies. Ce ne sont pas des travailleurs qui passent de Hudson à Como qui utilisent la traverse.*

650

LA PRÉSIDENTE :

655

Vous faites référence dans votre mémoire au fait que l'achalandage important pourrait contribuer à une dévaluation de votre propriété. Est-ce qu'il y a eu une telle dévaluation au cours des dernières années?

Mme NAOMI HENSHAW :

660

*(Traduction) Non, ça n'a pas été le cas. Je vous dirais que ça entraînerait un effet négatif parce que... mais qu'il y a d'autres forces en jeu qui font en sorte que les valeurs immobilières sont à la hausse. Or, je ne peux pas dire que ça entraîne de grandes conséquences pour l'instant. Mais si c'était un grand traversier, s'il y avait beaucoup de circulation entre ces deux autoroutes, alors qu'il y aurait sans doute en fin de compte des camions, eh bien alors, ça pourrait entraîner des conséquences sur la valeur de nos terrains.*

665

670

*Moi, j'ai toujours vécu à cet endroit. Notre maison a été construite par l'arrière-grand-père de mon époux. Mais je veux déménager parce que c'est devenu trop bruyant. Je ne peux plus endurer cela. Et on ne peut pas utiliser la route. Moi-même, j'aime faire du vélo, j'aime marcher le long de la route, mais ce n'est pas possible à l'heure actuelle à cause de la circulation. C'est donc impossible. Et je ferai tout ce que je pourrai pour réduire cet achalandage.*

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

675

Est-ce que vous croyez que la municipalité pourrait, d'une certaine façon, réglementer,

680 par exemple, l'accès aux motocyclistes sur les rues? Est-ce que vous pensez qu'il pourrait y avoir une réglementation qui ferait en sorte qu'il pourrait y avoir aucune moto qui puisse circuler dans, par exemple sur le chemin Main ou dans certaines rues plutôt à caractère plus, où qu'on veut garder certaine tranquillité? Est-ce que vous croyez que ce serait une façon de faire de mettre une réglementation qui interdirait ce type de véhicule?

Mme NAOMI HENSHAW :

685 (Traduction) *Eh bien, je pense que oui. Mais je n'ai jamais réussi, et personne d'autre d'ailleurs n'a jamais réussi, abordant la municipalité, à faire en sorte qu'on fasse quoi que ce soit à l'égard de cet achalandage. On a demandé qu'il y ait des dos-d'âne. Mais les gens nous bloquent constamment. Ça ne semble pas les intéresser. Je crois franchement que le conseil municipal, je dirais, prend plaisir à cette circulation qui passe par notre municipalité.*

690 *Ils trouvent que c'est une belle ville; ils veulent faire la promotion de Hudson d'un point de vue commercial. Je sais que la question des motards, c'est passablement récent comme phénomène. Et je sais qu'à Saint-Sévère, ils empêchent les motards. Donc, la municipalité a réagi pour les empêcher d'être trop présents. Et peut-être que, tôt ou tard, le conseil municipal de Hudson prendra acte de nos plaintes.*

695 *Mais c'est la raison pour laquelle j'ai noté dans la lettre que j'ai rédigée que s'ils veulent véritablement de grandes installations qui serviront une grande circulation, et ce sera du trafic transitaire tout cela, eh bien alors, ils devraient consulter les municipalités avant que d'approuver ce dragage pour des bateaux plus grands. Je pense que les citoyens devraient participer à cette prise de décision.*

700

LA PRÉSIDENTE :

705 *Peut-être une dernière question. Est-ce que vous croyez que la présence des motocyclettes est uniquement le fait de la présence de la traverse ou si les gens ne l'utilisent pas pour justement voir le paysage, là, sur la route Principale qui mène d'une ville à l'autre?*

Mme NAOMI HENSHAW :

710 (Traduction) *Oui, ça semble être la mode, les motos. Et les motos nous viennent de partout. Mais pour beaucoup, ils nous viennent, ces motards, en prenant le traversier. Et monsieur Desjardins vous le confirmera. Lui non plus ne les aime pas. Mais il se trouve que c'est une des conséquences de la présence de la traverse. Lui non plus ne les aime pas, moi non plus. Mais qu'est-ce qu'on peut y faire!*

715

*Il y a une chose que je n'ai pas signalé. Alors, s'ils décidaient d'augmenter l'achalandage à ces endroits, ça ferait en sorte que l'utilisation de la rivière ou du fleuve, bon, à des fins récréatives en subirait aussi des conséquences sans doute. Ça devient donc une zone récréative importante. Et s'il y avait des traversiers plus gros et beaucoup de circulation, alors qu'il faudrait plutôt que ça passe par la route 13, et caetera, ça prend le même temps, soit dit en passant, par*

720

*le traversier ou par la route, et ça pourrait peut-être même coûter moins cher de prendre la route.*

725 *Je ne crois pas donc que ça vaut la peine d'utiliser nos cours d'eau de la sorte, non plus que ces deux petites municipalités. Il y a d'autres routes de remplacement qui permettraient à ces gens qui, pour la plupart, vont de ce côté-là vers là-bas. Bon. C'est du trafic transitaire. Ils pourraient parcourir la même distance en prenant d'autres voies, à longueur d'année d'ailleurs et pas simplement de manière saisonnière.*

730 *La traverse à Pointe-Fortune, par exemple, fonctionne à longueur d'année et ce n'est que douze (12) kilomètres ou quinze (15) kilomètres d'ici là en passant par l'autoroute 40; la 40 passe tout près de Pointe-Fortune. Et il y a donc un service de traverse à longueur d'année. Et on peut aussi prendre la 13, passer de ce côté si on va disons de Hudson à Saint-Eustache. C'est le même temps qui est requis.*

735 LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame Henshaw. J'inviterais maintenant, du Conseil régional de l'environnement des Laurentides, monsieur Jacques Ruelland. Bonsoir, Monsieur Ruelland.

740 PRÉSENTATION PAR M. JACQUES RUELLAND,  
Conseil régional de l'environnement des Laurentides :

745 Bonsoir, Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire. Je suis aussi résidant de Saint-Placide près d'Oka. J'ai une maison de campagne depuis vingt (20) ans. Donc, j'apprécie beaucoup le traversier, mais je constate, effectivement, qu'au cours des années, il y a eu une augmentation relativement importante du trafic. Je vais y revenir un peu plus tard. Je vais résumer simplement les points qui m'apparaissent importants, parce que vous avez pris connaissance de notre mémoire.

750 Le promoteur évoque trois motifs pour procéder au dragage et à l'élargissement du chenal : question de sécurité, qui est le motif principal; deuxièmement, la nécessité d'élargir le chenal pour accommoder un prochain type de traversier; et troisièmement, un aspect secondaire mais lié au deuxième qui est celui de l'augmentation des activités économiques et touristiques entre les trois zones.

755

760 Sur la question de la sécurité, c'est une question qui est restée relativement floue lors de la première partie. Il nous semble que les problèmes, les problèmes de sécurité d'abord qui sont reliés strictement à l'accostage des traversiers sont directement proportionnels au nombre de traversiers qui sont utilisés évidemment surtout en fins de semaine. Quand il y a seulement deux traversiers, il n'y a pas de problème de sécurité, excepté si la barge va se cogner sur les parois du chenal comme monsieur Desjardins nous l'a expliqué.

765 Même à trois traversiers, l'horaire peut être établi de manière à ce qu'il y ait un traversier au centre de la rivière et un à chaque extrémité. Donc, conséquemment, il n'y a pas de problème de sécurité majeur si les traversiers ne se rencontrent pas. Et même, à date, il n'y a pas eu

d'accident significatif autrement que des collisions entre la barge et la paroi.

770 Comme c'est le motif principal qui est évoqué par le promoteur pour procéder à l'opération, nous croyons que la Commission devrait obtenir un avis professionnel désintéressé sur la nature, l'ampleur, l'urgence et la gravité des problèmes de sécurité évoqués par la condition du chenal et l'opération des traversiers.

775 Ça permettrait de déterminer la nature spécifique des travaux de prélèvement de sédiments qui pourraient être requis pour l'opération. En d'autres mots, s'il y a effectivement des problèmes liés à la collision des chalands, des barges sur la paroi, sur les berges, bien, peut-être que, puisque, éventuellement, il y aura possiblement un nouveau traversier qui sera... un projet de traversier qui sera présenté, bien, si c'était nécessaire de procéder à du nettoyage, bien, là, peut-être que ça minimiserait les impacts sur le milieu, ça réduirait les coûts.

780 Mais pour le savoir, il faudrait vraiment déterminer s'il y a un problème de sécurité. On n'est pas en mesure de le dire. Et les informations obtenues lors de la première partie ne nous permettent pas de le savoir non plus. Mais dans le cas où il y aurait nécessité de procéder au dragage, et je parle du dragage pour les bateaux actuels, l'élargissement est nécessaire pour, principalement pour le nouveau type de traversier qui serait mis en service. C'est une proposition  
785 hypothétique comme il l'a été établi lors de la première partie puisque, avant cinq ans, on peut envisager. qu'il n'y aura pas de nouveaux traversiers, je pense qu'il ne serait pas logique de procéder à un élargissement du chenal.

790 Si on avait à draguer ou à approfondir le chenal actuel, je pense qu'il faudrait regarder de manière beaucoup plus rigoureuse les options qui ont été envisagées et surtout la façon de disposer des matériaux. Nous, on est des profanes dans ce domaine-là et on a fait une brève recherche sur les techniques de dragage. Et on constate... Et la disposition des matériaux. Et on constate que des organismes relativement importants, un organisme américain, entre autres, qui s'appelle le *Great Lakes Commission*, et qui a produit un rapport qui s'appelle le *Great Lakes Dredging Team Beneficial Use Task Force Report*, suggère que le gouvernement fédéral  
795 américain développe un code d'utilisation actualisé pour l'utilisation des matériaux de dragage, de manière à les valoriser.

800 Une deuxième principale recommandation précise que la Commission dit : *Testing protocols specific to dredging material should be developed and adopted by all Great Lakes States... because dredged material vary widely in its physical and chemical properties, a process should be established to test the material on indentify appropriate beneficial uses*. Donc, il y a toute une nouvelle approche. Et cette approche-là est partagée par un organisme international qui regroupe les opérateurs de drague, qui s'appelle *International Association of Driling Contractors* et la *Central Dredging Association*, qui établissent tout un protocole pour minimiser  
805 les impacts sur le milieu et pour utiliser, valoriser les boues recueillis lors des opérations de dragage.

810 Donc, il semble... et ces techniques-là sont appliquées de manière courante partout en Amérique du Nord même au Québec, il y a des travaux à l'Isle-Verte, il y en a eu à Bécancour, et

tout ça. Donc, il semblerait, selon les spécialistes qu'on a consultés, que cette technique-là n'est pas plus coûteuse globalement, est beaucoup moins dommageable pour l'environnement que la technique proposée par le promoteur.

815           Donc, évidemment, nous recommandons à la Commission de faire approfondir et d'approfondir toute la question des techniques de dragage si jamais le dragage était nécessaire pour la sécurité des opérations du traversier actuel. Il n'y a pas eu beaucoup d'informations non plus sur la valorisation des boues en milieu agricole ou, par exemple, dans les sites d'enfouissement de matériaux, de déchets et, conséquemment où il est nécessaire d'utiliser des  
820 boues ou des matériaux... de la terre ou du sable de manière à faire des couches, là. Donc, on pense que cette piste de valorisation-là devrait être approfondie dans le cadre de l'analyse de la Commission et du ministère de l'Environnement.

          Enfin, on constate qu'il n'y a pas eu d'inventaire faunique de fait des milieux visés. Et  
825 nous retrouvons dans ces eaux, entre autres, des tortues et de l'esturgeon, une espèce qui semble menacée. Et nous croyons qu'un inventaire faunique approprié devrait être effectué par le promoteur et qu'aucuns travaux ne soient entrepris avant que des conclusions sur cet inventaire n'aient été faites.

830           Finalement, je vois que la Commission s'intéresse particulièrement aux nuisances causées par le trafic dans les deux villages, et en particulier à Hudson. Je ne l'ai pas traité directement dans notre mémoire, mais il y a une façon relativement simple de régler, de départager les véhicules qui traversent pour le travail de ceux qui sont là pour des raisons récréatives, surtout en fins de semaine. C'est de tripler ou de quadrupler le prix, le tarif en fins de  
835 semaine, et en particulier pour les motocyclistes, si c'est une nuisance majeure.

          Au lieu de charger en fins de semaine trois dollars soixante-quinze (3,75 \$) pour une motocyclette, on pourrait leur charger dix dollars (10 \$) leur passage. Et augmenter considérablement le prix, c'est une règle économique de base quand la demande est trop forte,  
840 on augmente les prix de manière à réduire la demande.

          Donc, je pense que, ça, c'est une technique relativement efficace pour réduire les nuisances et départager les personnes qui ont, effectivement, à traverser pour se rendre à leur travail de ceux qui sont là pour des raisons récréatives. Voilà, Madame la Présidente.

845

LA PRÉSIDENTE :

          Merci beaucoup, Monsieur Ruelland. Dans votre mémoire, vous nous dites que, en fait, le ministère des Transports et les promoteurs qui réalisent de tels projets doivent adopter une  
850 approche de développement durable.

M. JACQUES RUELLAND :

Oui.

855

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais vous entendre sur ce qui serait, dans le cas du projet actuel, une approche de développement durable.

860

M. JACQUES RUELLAND :

Bien, une approche de développement durable, c'est une approche qui envisage les problèmes dans une perspective de long terme et qui, d'une part, il y a plusieurs paramètres au développement durable, qui internalise les coûts sociaux et les coûts environnementaux à l'ensemble des coûts et des inconvénients que cause un problème particulier, qui tente de minimiser, de trouver des solutions qui minimisent les impacts sur les milieux sociaux et physiques, tant les milieux humains que sur la faune, et qui agit en fonction d'un principe de précautions si on pense qu'il peut avoir des problèmes qu'on ne peut, on n'identifie pas ou qu'on identifie mal. Bien, on agit sur un principe fondamental, c'est le principe de précautions. On fait attention à la façon de procéder.

865

870

J'ai donné l'exemple de la morue, je ne suis pas revenu là-dessus, mais si on avait agi avec une certaine précaution dans le cas de la morue, bien, là, il n'y aurait pas cinq provinces ou quatre provinces et demie où il y a des problèmes socio-économiques majeurs parce qu'on a surpêché la morue puis, là, bien, finalement, il n'y en a plus.

875

Donc, il y a une... il y a différents paramètres mais, ça, ce sont les principaux paramètres. Et le promoteur propose une solution traditionnelle. C'est sûr que, en apparence, il ne semble pas générer de problèmes majeurs en draguant le lit de la rivière. Mais aujourd'hui, et on le voit par l'industrie même, on adopte des critères qui correspondent davantage aux valeurs contemporaines. Les gens veulent minimiser les impacts sur le milieu, éviter la disparition des espèces, éviter les perturbations sur les milieux physiques, réduire les nuisances pour la population.

880

885

Donc, ça, ça a un coût. Et ce coût-là, bien, il faut que la société l'absorbe pour être en mesure d'avoir des bénéfices à long terme qui sont supérieurs aux bénéfices à court terme. Il est possible que la technique qui est... les techniques, par exemple, de dragage hydraulique avec pipeline puis avec dispositions en milieu terrestre sont peut-être plus encombrantes, peut-être plus complexes à mettre en place, peut-être plus difficiles. Les promoteurs n'ont pas nécessairement l'habitude.

890

Mais quand on veut changer les façons de faire de manière à minimiser nos impacts sur le milieu puis à préserver l'intégrité des milieux, bien, on fait des efforts pour adopter des techniques qui ne sont pas révolutionnaires, là. Dans la recherche qu'on a faite, ça semble des pratiques courantes et c'est appliqué ailleurs au Québec et en Ontario et partout en Amérique du Nord et en Europe.

895

Donc, on pense que le promoteur agit un peu par... utilise une technique traditionnelle. Il l'a toujours utilisée. Bon. Bien, ça ne crée pas trop, trop de problème. Mais, ça, en fonction des

900

critères antérieurs, peut-être que c'était vrai, peut-être qu'on avait... C'est un peu comme les pesticides, là. Avant, on mettait des pesticides même dans les cours d'école pour tuer les pissenlits. On pensait que ce n'était pas grave. On fumait dans des salles comme ici. Bon.

905 Mais la connaissance scientifique s'est développée. On a réalisé que la cigarette causait le cancer. On a réalisé que les pesticides causaient des problèmes majeurs pour les animaux et surtout les enfants. Il y en avait plein les pelouses auparavant. Là, avec la connaissance scientifique, on a passé des réglementations. D'ailleurs, c'est Hudson qui est le précurseur dans ça. C'est Hudson qui a fait changer la réglementation en gagnant son procès en Cour suprême  
910 pour obtenir une... qui avait imposé une réglementation sur l'épandage des pesticides sur son territoire.

Bien, il faut donner suite à la connaissance scientifique puis adopter des mesures qui ont l'air plus complexe et souvent peut-être plus dispendieuse, mais qui, en termes de santé  
915 publique, de tranquillité, de qualité de vie, de protection des milieux naturels sont plus avantageuses. Et on pense que le promoteur, certainement pas par mauvaise foi, mais propose des solutions conventionnelles, traditionnelles qui, bon, qui font l'affaire sur le plan technique, mais qui ne sont pas optimales selon les critères modernes d'aujourd'hui que auxquels la société s'attend.

920

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Ruelland, la traverse Hudson-Oka existe depuis un siècle. Au-delà de la circulation ou de l'achalandage que génère cette traverse, je présume que si elle a duré aussi  
925 longtemps, c'est qu'il doit y avoir des impacts ou, en tout cas, et aussi des nuisances peut-être de part et d'autre pour les communautés riveraines. Est-ce que vous êtes en mesure de nous préciser, là, à votre connaissance, quelles seraient les plus importantes nuisances?

M. JACQUES RUELLAND :

930

Les impacts positifs ou négatifs?

LA PRÉSIDENTE :

935

Les deux, positifs et négatifs.

M. JACQUES RUELLAND :

Bien, moi, je pense que, sur le plan positif, c'est un lien très important entre deux  
940 communautés qui sont relativement, qui sont séparés par une voie d'eau, puis qui, autrement, ne seraient pas en lien. Donc, ça, ça m'apparaît très important. Puis c'est une façon très, très pittoresque, comme un intervenant précédent l'a mentionné, de passer d'une rive à l'autre. Moi, je trouve ça merveilleux ce petit traversier-là. Bon.

945

C'est certain que... Et c'est pratique aussi pour ceux qui ont à se déplacer. Moi, si je pars

de chez moi et je viens ici, je fais à peu près quatre-vingt (80), quatre-vingt-cinq (85) kilomètres pour faire le tour. Si je prends le traversier, bien, je fais onze (11) kilomètres l'autre côté puis peut-être une couple de kilomètres ici, puis je suis rendu. Donc, en termes de pollution, de consommation d'essence, de temps d'utilisation, c'est sûr que c'est très avantageux. Sur le plan  
950 environnemental, sur le plan social, en termes d'utilisation du temps, c'est très avantageux.

Maintenant, si je le fais strictement par plaisir pour m'amuser, bien, il devrait y avoir un coût relié à ça. Actuellement, une motocyclette qui traverse à trois et soixante-quinze (3,75 \$), bien, c'est une affaire de rien, ça, pour s'amuser. Il y a des circuits qui font le tour, on passe par  
955 le traversier de Pointe-Fortune où on va à Hawksbury, on revient, on fait le tour comme ça, on traverse.

Donc, souvent, on fait des ballades les fins de semaine. Et le problème, c'est un problème de fins de semaine. Alors, s'il y a un trafic régulier, je crois que les gens de Hudson ne  
960 seront pas irrités par la circulation durant les jours de semaine, là. Je ne suis pas certain mais... En tout cas, la circulation durant les jours de semaine est probablement pas très, trop élevée d'après ce qu'on a entendu. Bon. Je ne sais pas, là. Moi, je suis de l'autre côté.

Mais c'est sûr que les fins de semaine, je le vois à Oka, je le vois ici, il y a une accumulation de véhicules qui débordent dans les rues du côté de Oka, c'est certain, et du côté  
965 de Hudson aussi. Donc... Et pourquoi? Parce que le traversier est beaucoup plus connu qu'il l'était, et que c'est devenu un attrait touristique. Les gens traversent pour aller de l'autre côté, vont aux pommes ou ils font simplement une ballade parce que c'est agréable d'être sur l'eau une belle journée d'été sur ces barges-là.

Donc, je pense qu'il faut maintenir le service pour toutes sortes de considérations, mais s'assurer que ça ne devient pas une nuisance majeure pour la communauté de Hudson, et en  
970 particulier par les résidants qui sont autour.

Puis une des façons, comme vous l'avez mentionné, c'est de passer une réglementation qui, intelligente mais qui n'est pas trop contraignante mais qui est en même temps efficace, puis  
975 probablement utiliser une structure de prix. Je ne sais pas si c'est permis, je ne sais pas si c'est réglementé par la Commission des transports. Mais d'avoir une structure de prix qui pénalise les traversées en fins de semaine, parce qu'il y a énormément de gens qui traversent juste pour leur plaisir.

S'il y en a trop, qu'ils augmentent les prix, et en particulier pour des types de véhicules qui sont particulièrement nuisibles comme, par la pollution sonore, comme les motocyclettes. Il  
980 me semble que c'est une solution relativement facile à appliquer, là.

985 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Ruelland, dans votre mémoire, ce qu'on peut, je pense, peut comprendre, c'est le fait que, ce que vous dites, c'est d'attendre, d'attendre qu'un projet de modernisation, si on  
990 peut l'appeler comme ça, des traversiers soit mis en place avant de procéder à un dragage



comme il est proposé dans l'étude d'impact du promoteur, donc un dragage, un mixte d'entretien et, si on veut, d'agrandissement, donc d'attendre à ce qu'il y ait un projet concret?

M. JACQUES RUELLAND :

995

Exactement. S'il n'y a pas de problème de sécurité majeur, puis je pense qu'il n'y en a pas, mais ça n'a pas été clair, là, la première partie, s'il n'y a pas de problème de sécurité majeur et si les horaires des traversiers peuvent être agencés de manière à éviter de se rencontrer, à trois traversiers, je pense que ça se fait, s'il y en a quatre, c'est parce qu'il y a des débordements puis il est obligé d'en mettre un quatrième pour fournir, à ce moment-là, et qu'il y ait un projet dans l'air pour remplacer le traversier qui aurait une plus forte capacité, il va y avoir de nouvelles audiences publiques parce qu'il va y avoir la nécessité, entre autres, de construire des quais permanents sur les deux rives.

1000

1005

Alors, pourquoi ne pas regarder le projet dans son ensemble, attendre, faire des travaux mineurs s'ils sont nécessaires pour accroître la sécurité des opérations si c'est nécessaire, puis attendre qu'il y ait vraiment un projet sur la table, que l'opérateur ait démontré sa viabilité et sa faisabilité économique, et ensuite de ça de regarder l'ensemble du dossier puis de faire des opérations en rivière si nécessaires une seule fois plutôt que deux fois, là.

1010

Parce que, là, on va avoir un dragage qui va comprendre soit un élargissement ou pas, et l'opérateur va nous revenir dans quelques années en disant : bien, là, je veux remplacer mes traversiers. Il va falloir revoir tous les impacts. Donc, ça me semble être, de procéder... on va procéder en tranches et on va faire possiblement plusieurs interventions en rivière alors qu'on pourrait les éviter totalement ou en avoir une seule éventuellement qui tiendrait compte de l'ensemble de la problématique, de la sécurité et des impacts sociaux et sur l'environnement d'un nouveau traversier avec les impacts de la construction de quais permanents sur chaque rive.

1015

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1020

Si le projet proposé, si, en fait, le projet du promoteur proposé était plutôt un programme plutôt qu'un projet comme tel, c'est-à-dire un programme d'entretien sur une période de dix ans ou cinq ans, bon, qu'importe, mais que ce soit un programme qui soit présenté et non pas un projet aussi, disons aussi peut-être d'envergure que celui qu'on a présentement, est-ce que, pour vous, ça vous semble plus acceptable...

1025

M. JACQUES RUELLAND :

Bien, je pense que le promoteur...

1030

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... que le traversier actuel. Par exemple, on est dans l'hypothèse qu'on garde le traversier actuel.

1035

M. JACQUES RUELLAND :

1040 Excusez-moi! Bien, il me semble que, dans l'étude d'impact, le promoteur demande l'autorisation, dans son certificat d'autorisation, il y a une clause qui lui permettrait de redraguer au bout de cinq ans. Je ne me souviens pas exactement...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1045 Mais ça semblait que c'était plus... Le Ministère nous avait dit que, bon, que cette clause-là n'était pas, ne faisait plus partie du projet. Donc, pour l'instant, ça serait seulement un projet sans dragage additionnel.

M. JACQUES RUELLAND :

1050 Moi, je n'ai pas d'opinion technique, je ne connais pas ça. Mais il me semble qu'il faudrait arriver à une solution qui minimise les impacts sur le milieu tout en assurant l'opération sécuritaire. Bon. Si l'opérateur choisit de mettre quatre traversiers en service, ça, c'est son problème. S'il y a des problèmes de sécurité dus à l'utilisation de quatre traversiers, ça, c'est son  
1055 problème.

Mais s'il est capable d'agencer trois traversiers de manière sécuritaire et que ça demande certains travaux d'entretien de temps à autre et que ça minimise l'impact sur l'ensemble du milieu, bien, tant mieux. Moi, je pense qu'il faut poursuivre un objectif, il faut que  
1060 ce soit sécuritaire. Mais ce n'est pas à la société, à la communauté de payer pour la mise en service du quatrième traversier.

Le quatrième traversier a probablement un rendement économique très important pour l'opérateur. Et ce n'est pas à la collectivité de payer pour le coût incrémental de la sécurité reliée  
1065 à la mise en service du quatrième traversier. Parce que c'est là qu'il y a un gros problème. C'est qu'il y a une corrélation étroite entre l'augmentation des problèmes de sécurité et le nombre de traversiers en service, d'après ce que j'ai compris lors de la première partie.

LA PRÉSIDENTE :

1070 Monsieur Ruelland, juste une précision peut-être. Actuellement, les dragages qui ont eu cours depuis quatre-vingt-quatre (84) étaient, entre guillemets, des dragages illégaux puisque non autorisés par le Ministère. On est devant la situation où... bien, en fait, ce qu'on a entendu lors de la première partie de l'audience, si jamais le propriétaire de la traverse décidait de  
1075 poursuivre ses démarches et de construire des quais, on en a au bas mot, là, pour au moins cinq, six ans avant que ça se réalise.

Alors, est-ce que vous croyez qu'il est réaliste d'attendre encore tout ce temps-là avant de procéder à un dragage qui soit autorisé par le Ministère?

1080

M. JACQUES RUELLAND :

1085 Je ne le sais pas. Ça revient toujours à la question : Quelle est la nature du problème de sécurité? Est-ce qu'il est absolument essentiel? Parce que c'est ça que le promoteur nous dit, puis il n'en a pas fait la démonstration. Il nous dit, il y a un problème de sécurité.

1090 L'opérateur, il nous donne une autre version. Il nous dit, moi, quand j'accoste, je me cogne sur les parois et ça peut faire dériver ma barge vers l'autre traversier. Au pire, c'est une nuisance pour lui s'il se cogne sur la paroi, parce qu'il est obligé de refaire sa manoeuvre et revenir. Il perd un peu de temps. Ce n'est pas grave.

1095 Mais ce qui est problématique, c'est que la barge puisse aller frapper soit le caboteur ou la barge dans l'autre sens. Alors, il a simplement à agencer son horaire de telle manière à ce que les barges ne se rencontrent pas. S'il y a une barge au centre, une barge sur une rive puis une barge sur l'autre rive, comme ça arrive fréquemment quand il y a trois traversiers en opération, à ce moment-là, il n'y a pas de rencontre dans le secteur problématique.

1100 Maintenant, si, même juste avec une barge, il y a un problème de sécurité, bien, je ne sais pas lequel c'est. Le problème de sécurité, est-ce que c'est de se frapper sur les flancs du chenal que la barge se frappe? C'est-tu un problème de sécurité? Je ne sais pas techniquement. Moi, ça me semble plus une nuisance dans l'opération du traversier.

1105 Mais c'est pour ça que notre recommandation, c'est, demandons à des spécialistes impartiaux de définir exactement quelle est la nature du problème de sécurité. Parce qu'il y a un problème clairement identifiable qui est celui du nombre de traversiers en service qui se rencontrent. Ça, c'est une décision de l'opérateur de fonctionner comme ça. C'est le Ministère qui nous dit qu'il y a un problème de sécurité. Or, quelle est la nature du problème de sécurité?

1110 S'il y a effectivement un problème de sécurité dans une opération normale et qu'il y a des travaux nécessaires, moi, je suis favorable à ce qu'il y ait des travaux nécessaires pour assurer une sécurité, la sécurité nécessaire, et qu'on utilise à ce moment-là des techniques qui minimisent les impacts sur le milieu. Et d'après ce que j'ai lu, mais je ne suis pas du tout un spécialiste, qu'on utilise du dragage hydraulique avec pipeline puis que, dans la mesure du possible, on valorise ces matériaux-là en les mettant dans des bassins de décantation sur des terres agricoles ou ailleurs, là.

LA PRÉSIDENTE :

1120 Justement, vous nous parlez du dragage hydraulique. À votre connaissance, que ce soit du côté d'Oka ou de Hudson, je sais qu'il n'y a pas eu d'inventaire de fait, de disponibilité de terrain, est-ce que, à votre connaissance, il y aurait des disponibilités soit à Oka ou à Hudson pour de tels dépôts de sédiments?

1125

M. JACQUES RUELLAND :

1130 Ça me semble plus problématique à Oka. Mais à Hudson, je crois qu'il y a plusieurs terres agricoles. Et plus tard, ce soir, il y a un agriculteur qui va vous présenter un mémoire, puis qu'il cultive des terres qui sont connexes au traversier. Donc, lui, il peut probablement vous dire s'il y a des terres qui sont disponibles. Et ça prend des surfaces beaucoup moins grandes que celles qu'on a alléguées d'après nos recherches lors de la première partie des audiences.

1135 Donc, ça, on pourra vous fournir de l'information là-dessus. Mais ce qui est significatif, c'est que le promoteur n'a pas jugé bon de faire une recherche pour trouver, pour identifier ou cerner les possibilités qui s'offrent dans la région pour faire de la valorisation de sédiments. Il a simplement écarté cette solution-là en disant, on procède comme d'habitude, on creuse puis on va dumper ça un peu plus loin puis, bon, personne ne s'en rend compte puis, au bout de  
1140 deux mois, bien, il n'y a plus de problème. Je pense qu'il faut être plus exigeant que ça quand on intervient dans un milieu naturel aujourd'hui puis dans un milieu social, une petite communauté comme Hudson ou Oka, surtout si ce n'est pas plus coûteux.

LA PRÉSIDENTE :

1145 En terminant, Monsieur Ruelland. Vous dites, on a allégué en première partie que... Est-ce que vous voulez dire le promoteur ou...

M. JACQUES RUELLAND :

1150 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1155 Oui. D'accord. Alors, merci beaucoup, Monsieur Ruelland.

M. JACQUES RUELLAND :

1160 C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes.

1165 SUSPENSION DE L'AUDIENCE  
REPRISE DE L'AUDIENCE

LA PRÉSIDENTE :

1170 J'inviterais maintenant madame Sandra Miron.

Me SANDRA MIRON :

Bonsoir, Madame.

1175

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Madame Miron.

1180

PRÉSENTATION PAR Me SANDRA MIRON,  
citoyenne :

1185

*(Traduction) À titre de résidante de Saint-Lazare et utilisateur régulière de la traverse entre Hudson et Oka, je vous soumetts ce mémoire en faveur du projet de dragage sur le chenal entre Hudson et Oka. Mon intérêt à cet égard est lié au fait que mon mari utilise tous les jours la traverse pour aller travailler et que, moi-même, j'utilise souvent ce service.*

1190

*Je crois que ce dragage, tel que proposé, est requis pour les raisons actuelles : afin de maintenir la traverse; afin de faire en sorte que la traversée, les procédures d'accostage soient plus sûres pour les passagers et pour les employés, et pour des raisons d'ordre environnemental. La traverse d'Oka offre un service essentiel à plusieurs de ses clients qui utilisent ce service pour faire la navette au quotidien.*

1195

*Ce service raccourcit le temps de déplacement, offre une solution de remplacement sûre et sans stress à l'utilisation des routes, et réduit le risque d'accident pour les automobilistes. Nous sommes au courant des accidents qui... que si un accident se produit sur le vieux pont de l'Île-aux-Tourtes, ça peut entraîner toutes sortes de conséquences, ça déborde jusqu'à la frontière de l'Ontario, et ces accidents le long des autoroutes 40 et 20 sont souvent liés à la conduite, à des vitesses trop accrues et à des chauffeurs qui souffrent de la rage au volant et ainsi de suite.*

1200

*Et les chauffeurs peuvent donc relaxer en passant quinze minutes sur la traverse au lieu de vivre ces problèmes et seront plus calmes au moment de débarquer de la traverse. Donc, il faut draguer ce chenal en vue que le service puisse être maintenu. C'est nécessaire pour maintenir la sécurité des passagers et des employés.*

1205

*La traverse d'Oka utilise des pilotes qui ont une grande expérience. Et d'après ce qu'on comprend, ces pilotes vivent les difficultés d'accostage à cause de l'accumulation de vases, de limons dans le chenal. Et si on ne fait pas le dragage, le risque à la sécurité sera augmenté d'autant. Et, par conséquent, la question de la sécurité devrait occuper un rôle de premier plan dans cette audience.*

1210

*Aujourd'hui, les gens qui se préoccupent de l'environnement s'inquiètent de la dégradation de la couche d'ozone, et les gouvernements insistent qu'on doit réduire les gaz à effet de serre dus au carburant fossile. L'utilisation de la traverse entraîne une réduction de ces émissions, et on se trouve à réduire d'environ deux heures le déplacement par automobile.*

1215

1220

*Et si on multiplie par dix, soit le nombre d'autos qui prennent place sur le traversier pendant l'heure de pointe et qu'on multiplie en fonction du nombre de traversiers qui traversent ce cours d'eau dans une journée, ça signifie qu'il y a beaucoup d'automobiles qui ne produisent pas d'émissions nuisibles pendant des heures et des heures.*

1225

*Hudson est une ville qui est connue pour sa politique environnementale progressiste; elle devrait donc accueillir l'amélioration du service du traversier au lieu de lui faire obstacle. Au fil des audiences du BAPE, les résidents de Hudson ont exprimé des préoccupations quant aux conséquences environnementales du projet de dragage.*

1230

*Les spécialistes en environnement les ont rassurés à l'effet que les conséquences du dragage sur la faune et la flore dans cette zone seraient minimes. Ce chenal, on l'a dragué dans le passé. Pourtant, il y a toujours des tortues, des hérons, des canards, des poissons dans la zone. Les spécialistes nous ont rassurés qu'on va réussir à faire le plein de stocks de poissons, que mère nature fera le nécessaire.*

1235

*Et si on envisage le scénario où il n'y a pas de dragage, eh bien alors, l'envasement pourrait entraîner plus de mal que de bien pour la faune et la flore. Cet envasement aussi, ça entraînera des odeurs désagréables de plus en plus prononcées, et les gens ne pourront pas marcher le long de la rive sans enfoncer jusqu'aux genoux dans la vase. Ce sont des choses qui se sont produites dans d'autres voies d'eau dans cette province.*

1240

*Autre question, combien d'envasement dans le lac des Deux-Montagnes ne nous vient pas du fait que la municipalité de Hudson pollue la rivière en lui déversant des millions de litres d'eaux usées brutes à chaque année? Donc, la municipalité devrait se demander quelles sont les conséquences sur l'environnement de cette activité. Si on drague, à ce moment-là, on aura retiré une partie des polluants qui sont présents dans la région.*

1245

*En guise de conclusion, je dirai qu'il est nécessaire de faire le dragage afin de maintenir la sécurité de la navigation, de maintenir le service de traverse entre Hudson et Oka. Les conséquences environnementales du dragage seraient minimes. J'implore les résidents de Hudson de réfléchir sérieusement sur ces questions d'ordre environnemental et de tenir compte de la sécurité des passagers et des équipages sur ces traversiers pendant l'audience.*

1250

*J'aimerais ajouter que, peut-être, la Commission devrait se demander si le traversier de Carillon est ouvert à longueur d'année. Je crois que ça ferme le premier (1er) décembre - si l'interprète a bien compris - et ouvre en février. Merci.*

1255

LA PRÉSIDENTE :

1260

*Merci beaucoup, Madame Miron. Vous nous avez dit que votre conjoint et vous-même utilisiez de façon courante les services du traversier. Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire depuis quand, est-ce que ça fait longtemps que vous faites ça?*

Me SANDRA MIRON :

1265 Ça fait cinq ans qu'on utilise le traversier pour aller travailler à Oka. On travaille dans des écoles là-bas. Moi, je suis une suppléante. Moi aussi, j'utilise le traversier. Si je fais de la suppléance pour mon mari, je prends sa place. Si je fais de la suppléance pour un autre professeur, j'embarque avec mon mari.

LA PRÉSIDENTE :

1270 Donc, le temps de trajet, en fait, vous partez de Saint-Lazare pour vous rendre à Oka, donc la traverse, pour vous, c'est un lien, là, privilégié?

Me SANDRA MIRON :

1275 C'est un lien privilégié et essentiel.

LA PRÉSIDENTE :

1280 L'hiver, est-ce que vous utilisez le pont de glace ou si vous faites le tour par l'autoroute?

Me SANDRA MIRON :

1285 Pont de glace. Carillon, jusqu'à temps que ça ferme et, après ça, le pont de glace. Jusqu'à temps que ça ouvre. Quand ça ouvre puis quand ça ferme.

LA PRÉSIDENTE :

1290 Est-ce que vous avez déjà fait le trajet par l'autoroute? Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire de combien de temps ça réduit ou ça augmente, dans le fond, votre trajet?

Me SANDRA MIRON :

1295 Oh! Ça, ça dépend de la journée. Vraiment, si on prend la journée normale, vraiment normale, sans accident, ça peut prendre une heure et dix minutes pour faire le tour. Si on a des accidents, un problème sur la 13, un problème sur la Transcanadienne, n'importe où, ça a déjà pris trois heures et demie. Nous autres, on prend le traversier, c'est quinze minutes sur le traversier, dix minutes de chez nous, quatre minutes l'autre bord. Ça fait une grosse différence pour le monde qui travaillent. Le matin, sur le traversier, on est souvent dix, les mêmes voitures.  
1300 C'est tous les gens qui travaillent l'autre côté.

LA PRÉSIDENTE :

1305 Est-ce que, en général, ce sont des gens de Saint-Lazare ou si...

Me SANDRA MIRON :

1310 Ça peut être des gens de Saint-Lazare. J'en ai connu de Hudson; j'en connais de les Cèdres, Saint-Polycarpe. Pour eux autres, c'est plus facile de prendre le traversier.

LA PRÉSIDENTE :

1315 J'aimerais peut-être savoir de votre part, lors de la première partie de l'audience, le propriétaire de la traverse a évoqué les difficultés de manoeuvre qu'il avait avec ses bateaux, particulièrement lorsqu'il fonctionnait à quatre barges. Est-ce que, dans vos trajets, vous avez eu connaissance de ce genre de difficulté-là?

Me SANDRA MIRON :

1320 Dans ma connaissance, ce n'est pas sur la traverse même de la rivière, c'est plutôt quand on arrive au bord qui se trouve à être un problème, surtout quand les eaux sont basses. On voit qu'il faut manoeuvrer un peu plus que quand les eaux sont hautes. On a plus d'espace pour le bateau.

1325

LA PRÉSIDENTE :

1330 Est-ce que vous avez trouvé, en tout cas, est-ce que ça vous a fait craindre d'une façon quelconque, ces difficultés de manoeuvre-là, est-ce que vous avez eu peur ou si ce n'était pas assez important pour que ça vous inquiète?

Me SANDRA MIRON :

1335 Plus qu'on y va, plus que c'est inquiétant, parce que plus qu'on manoeuvre, il y a plus de manoeuvrage. Ce qui m'inquiète plus, c'est les gens qui sont là avec les voiliers dans le milieu de la rivière qui essaient de traverser avant que la traverse arrive. Puis tu les vois avec la bouteille de bière, les enfants en avant sans ceinture de sécurité. Ça, ça m'inquiète plus. Sur le bord, on voit des problèmes.

1340 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais, ça, c'est le matin ce que vous nous dites?

Me SANDRA MIRON :

1345

Pas le matin. Souvent, on revient l'après-midi à trois heures et demie (3 h 30).

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1350 O.K. Donc, c'est en fin de journée.



Me SANDRA MIRON :

En fin de journée, on voit souvent ça, surtout quand il fait beau.

1355

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dites-moi, quelle est la voie d'accès que vous prenez pour vous rendre à la traverse?  
Est-ce que vous prenez le chemin, le lac du chemin Manson avec Daoust et Bédard?

1360

Me SANDRA MIRON :

Je prends Daoust, je prends Daoust, Bédard pour descendre. Après ça, c'est la 342 jusqu'à Bellevue.

1365

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous prenez Bellevue aussi, là?

1370

Me SANDRA MIRON :

On n'a pas le choix.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1375

On n'a pas le choix.

Me SANDRA MIRON :

Je peux prendre Cameron si je veux faire la rue touristique, là. Mais c'est Bellevue, puis on fait toujours attention, parce que les enseignes sont quarante (40) kilomètres à l'heure, c'est quarante (40) kilomètres à l'heure. Depuis qu'on a perdu les policiers, les polices municipales, il y a moins de policiers, mais quand même, on sait qu'il y a des autobus, on sait qu'il y a des enfants. D'abord, c'est quarante (40). On roule à quarante (40). Il y en a souvent qui ne le font pas, mais... La plupart du monde que je vois le matin, c'est quarante (40), entre quarante (40) et cinquante (50).

1385

LA PRÉSIDENTE :

Lorsque, en fait, vous utilisez le traversier la semaine, plus particulièrement, est-ce que lors de vos trajets les motocyclettes sont présentes de façon importante ou s'il y en a juste à l'occasion?

1390

Me SANDRA MIRON :

1395

Il y a un monsieur qui traverse toujours avec sa moto, toujours. C'est son moyen de transport, c'est sa moto.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

14 00

Concernant la question du milieu aquatique, ce qui est les impacts sur le milieu. Ce qu'on peut comprendre dans votre mémoire, en fait, ce que vous nous dites, c'est que, étant donné que ça a déjà été dragué dans le passé, donc, pour vous, c'est une certaine, disons, garantie que le futur dragage, si jamais il y avait un nouveau dragage, que les impacts seraient minimales et que la faune pourrait se rétablir rapidement, est-ce que c'est ça qu'on peut comprendre?

14 05

Me SANDRA MIRON :

Moi, je viens de Pierrefonds. Ça fait quarante-trois (43) ans que je prends le traversier avec ma famille. On a toujours vu les hérons, les canards, les tortues, ils sont toujours là, même après les dragages. Ils vont se tasser pour un petit peu, puis ils vont revenir.

14 10

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, vous avez vu les tortues, vous?

14 15

Me SANDRA MIRON :

Oui. Mais pas aujourd'hui, c'est moins pire parce que c'est tellement boueux sur le côté, là, ce n'est plus la même chose.

14 20

LA PRÉSIDENTE :

Juste une précision. Vous les avez vues dans la baie de Como ou?

14 25

Me SANDRA MIRON :

Plus sur la pointe.

14 30

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Me SANDRA MIRON :

14 35

Mais c'est rare de les voir de toute façon.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame.

14 40

Me SANDRA MIRON :

Merci.

1445

LA PRÉSIDENTE :

Du Comité de citoyens d'Oka, monsieur Pierre Lauzon. Bonsoir, Monsieur Lauzon.

1450

PRÉSENTATION PAR M. PIERRE LAUZON,

Comité de citoyens d'Oka :

1455

Bonsoir, Madame la Présidente, Monsieur le Commissaire. Le cinq (5) février dernier, quant à Oka, on a eu la présentation, ça a été la séance d'informations sur ce projet de dragage-là, l'animateur de la soirée nous disait d'entrée de jeu que nous étions les experts, c'est-à-dire qu'aux yeux du BAPE, la population était les experts.

1460

Mais, pour nous autres, pour être experts, il faudrait avoir l'information. Quand plusieurs membres du Comité de citoyens d'Oka se sont présentés à la rencontre d'informations du cinq (5) février, comme dans la lettre qu'on a envoyée, que vous avez peut-être copie, là, en tout cas la lettre qu'on avait envoyée au ministre de l'Environnement du temps pour demander les audiences qui se tiennent actuellement, nous disions au ministre : nous n'avons rien contre ce projet de dragage-là. En tout cas, quand nous sommes arrivés, excepté que quand nous sommes sortis de là, c'est là que... on n'est pas rentrés à cette séance d'informations-là avec l'intention de demander des audiences publiques.

1465

1470

Mais on est sortis, on avait l'intention de demander des audiences publiques. Puis même, j'avais dit aux gens qui étaient présents : vous ne nous donnez pas tellement le choix que de demander des audiences publiques parce que, au niveau du ministère de l'Environnement, et sur plusieurs autres questions, on ne pouvait pas nous répondre. Alors, c'est pour ça que ces audiences publiques-là se tiennent aujourd'hui.

1475

Le Comité de citoyens d'Oka, en principe, n'est pas opposé au dragage comme tel. Encore faut-il que ce soit dans ce qui est nécessaire. On a beaucoup de doute à savoir, est-ce que ça doit se faire d'une façon élargie ou non. On ne le sait pas, mais sur le principe, on dit, il y a un traversier, donc il y a du dragage qui doit se faire.

1480

Ce contre quoi on en a, c'est contre la méthode. On en a contre la méthode parce que, actuellement, que ce soit dans ce projet-là ou que ce soit dans n'importe quel autre projet, en tout cas, qui semble, en tout cas, qui, à notre connaissance est porté devant le BAPE ou devant le ministère de l'Environnement, c'est que le processus environnemental, on demande toujours au promoteur de voir à faire les études environnementales.

1485

Et le ministère de l'Environnement vérifie pour voir si tout est correct. En tout cas, c'est la compréhension qu'on en a. C'est ce qu'on... La dernière fois, à Oka, c'est ce qu'on nous a

expliqué. Et à nos yeux, ça nous apparaît comme étant un non-sens et comme étant tout à fait anormal que ce soit un processus qui se fasse de cette façon-là. Nous ne voyons pas de quelle façon un promoteur a intérêt, O.K., à présenter les aspects sombres d'un dossier puisque, à ce moment-là, il se tirerait dans le pied.

1490

Donc, nous autres, au niveau du Comité de citoyens, nous croyons que la responsabilité doit être assurée par le ministère de l'Environnement aux frais du promoteur. D'ailleurs, à qui que ce soit qu'on parle dans ce dossier-là ou dans d'autres dossiers au niveau environnemental, quand on parle que c'est le promoteur qui fait, c'est-à-dire, les études environnementales, qui paie, qui engage des gens à ce niveau-là, les gens trouvent ça, le citoyen ordinaire, et même des gens un peu informés, trouvent ça tout à fait aberrants.

1495

On a... Parce que si le Comité de citoyens d'Oka existe, c'est parce qu'il y a plus de cinq ans, il y a une compagnie minière qui s'appelle la compagnie Niocan qui a voulu, qui voulait, et qui veut toujours venir s'installer, c'est-à-dire, à Oka pour ouvrir et opérer une mine de niobium sur des terres agricoles. Et c'est comme ça qu'est né le Comité de citoyens d'Oka.

1500

Et la compagnie Niocan a déposé, c'est-à-dire, des études, O.K., faites par une firme avec des experts. Excepté qu'on n'a jamais eu d'études indépendantes. Les seules études indépendantes qui sont venues, sont venues parce que suite à la décision de la Commission de protection du territoire agricole de donner le feu vert au dézonage de ces terres agricoles-là pour des fins minières. L'UPA, c'est-à-dire l'Union des producteurs agricoles, de la Fédération Outaouais/Laurentides ainsi que le Conseil de bande de Kanesatake ont décidé d'aller en appel de cette décision-là devant le Tribunal administratif du Québec.

1505

1510

Comme ils ont été en appel, ils ont donc engagé des experts pour amener eux autres aussi, c'est-à-dire, un point de vue. Donc, d'un côté, on avait les experts, on a les experts de la compagnie Niocan qui donnent un point de vue, puis les gens de Roche, de SNC-Lavalin, tout ça, qui disent qu'il n'y a pas de problème, c'est quasiment une mine écologique ça; ça va être la mine écologique de la planète Terre.

1515

Et de l'autre côté, c'est-à-dire, on a les experts de l'Union des producteurs agricoles et du Conseil de bande de Kanesatake qui disent : Wouh! pouh! pouh! il y a un paquet de problèmes dans ça, faites attention, ce n'est pas aussi écologique, il y a du danger, il y a du danger au niveau environnemental sur plusieurs aspects.

1520

Que, là, de part et d'autre, on a des experts qui se contredisent. Qui qui dit la vérité dans ça? O.K. D'un côté, on va dire que les experts de la compagnie Niocan ont des intérêts. O.K. Ils prêchent pour leur paroisse. Puis on va dire que les experts, c'est-à-dire, de l'UPA, du Conseil de Kanesatake, prêchent également pour leur paroisse.

1525

Si on revient à notre projet actuel, O.K., les gens qui ont travaillé, qui ont fait des études environnementales, c'est-à-dire, pour le ministère des Transports, le ministère des Transports n'est pas là pour venir dire que son affaire n'a pas de bon sens ou que ce n'est pas nécessaire, ainsi de suite. Ils vont de l'avant puis ils trouvent que c'est nécessaire. Donc, ils trouvent les

1530

arguments puis ils ont engagé les gens pour faire en sorte, c'est-à-dire, que ce soit approuvé de cette façon-là, O.K., devant le gouvernement, devant le ministère de l'Environnement.

1535 Et le ministère de l'Environnement regarde ça et vérifie seulement. Nous autres, on pense que le ministère de l'Environnement doit cesser d'être un peu le second violon ou jouer seulement un rôle de vérificateur. À notre avis, le ministère de l'Environnement doit être le maître d'oeuvre de la bonne marche environnementale de notre société. Pour savoir, parce que ça doit être un peu notre police d'assurance.

1540 Si le ministère de l'Environnement n'est pas là pour nous dire qui a raison, parce que si je reviens toujours au dossier Niocan, qui a raison entre les deux? On ne peut pas le savoir parce qu'il n'y a pas d'études indépendantes de gens qui ne sont pas attachés ni à un groupe ni à un autre qui peut se prononcer là-dessus puis qui peut regarder ça d'une façon objective.

1545 Donc, dans ce dossier-là, c'est la même chose. Nous autres, on dit, parce que quand j'ai posé des questions encore la dernière fois à Oka, ça semblait se résumer à la fin au niveau environnemental, là, à la fameuse tortue qui s'endormait à une place puis qui se réveillait à une autre place. Vous vous rappelez. Nous autres, on dit, il doit y avoir d'autres problèmes, mais le ministère de l'Environnement est incapable de répondre à nos questions.

1550 Donc, on veut bien, nous autres, en tant que citoyens à être les experts, mais encore faudrait-il que quelqu'un, qui est objectif, puisse nous donner l'heure juste. Puis à l'heure actuelle, dans ce dossier-là comme dans beaucoup d'autres, c'est-à-dire, il n'y a personne qui est capable de nous donner l'heure juste. Nous autres, ce qu'on réclame, c'est que le ministère de l'Environnement prenne ses responsabilités et prenne vraiment en charge, c'est-à-dire, des études, non pas d'aller vérifier des études du promoteur, mais faire ses propres études d'une façon indépendante sans être guidé, c'est-à-dire, par le promoteur. Grosso modo.

1560 LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Lauzon. Écoutez, vous nous dites que, bon, vous n'êtes pas d'accord avec le processus, c'est-à-dire avec le fait que les études d'impact soient faites par le promoteur. Par ailleurs, vous nous dites que vous n'êtes pas opposé au projet de dragage comme tel.

1565 M. PIERRE LAUZON :

Le principe.

1570 LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a des choses dans le projet qui est présenté pour lesquelles vous êtes, avec lesquelles vous êtes en accord ou en désaccord?

1575 M. PIERRE LAUZON :

1580 C'est que, nous autres, au niveau du Comité de citoyens, pour en avoir discuté plusieurs ensemble, on dit, comment peut-on dire qu'on est... est-ce que, exemple, sur le plan environnemental, au niveau de la tortue, au niveau de l'esturgeon jaune qui était soulevé, est-ce que... nous autres, on n'a pas l'expertise, on n'a pas les moyens techniques, on n'a pas les moyens financiers, c'est-à-dire, d'aller vérifier si c'est vrai au niveau de la tortue ou si c'est vrai au niveau de l'esturgeon jaune ou de d'autres espèces au niveau de la faune puis de la flore.

1585 Donc, qu'est-ce qu'on a comme information à l'heure actuelle? On a l'information qui vient de la firme engagée par le promoteur. C'est tout ce qu'on a comme information. Donc, comment voulez-vous, c'est-à-dire, qu'on se prononce puis qu'on vous dise qu'il y a telle, telle, telle chose, c'est-à-dire, qui ne fonctionne pas. Qu'on ait à draguer, à partir du moment où il y a un traversier, puis qu'on ait à draguer, c'est-à-dire, ce chenal-là, on dit, bon, soit, c'est-à-dire, ça va, il n'y a pas de problème, ça devrait se faire. Mais de quelle façon? Puis est-ce que la façon dont on va le faire actuellement, est-ce qu'il y a lieu de le faire immédiatement? Ou comme disait 1590 monsieur Ruelland tantôt, est-ce qu'il y a lieu de retarder ça?

On n'est pas en mesure, c'est-à-dire, de vous répondre. C'est pour ça que je vous disais au départ, on est supposé d'être les experts. Mais pour être les experts, il faut être bien informés. Puis, nous autres, on trouve qu'on n'est pas informés, c'est-à-dire, comme tel. On peut dire des 1595 choses, on peut poser des questions, mais on peut rien dire d'autre.

LA PRÉSIDENTE :

1600 Merci beaucoup, Monsieur Lauzon.

M. PIERRE LAUZON :

D'accord. Merci.

1605 LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant madame Nelly Dandine. Bonsoir, Madame.

1610 PRÉSENTATION PAR Mme NELLY DANDINE,  
citoyenne :

1615 Nelly Dandine, je réside à quelques pas du traversier Oka-Hudson, ce qui explique mon inquiétude devant l'ampleur du projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux-Montagnes.

1620 Lors des deux réunions qui se sont tenues le quinze (15) et seize (16) avril deux mille trois (2003) au Centre communautaire de Hudson, de nombreuses questions ont été posées aux différents représentants du projet de dragage. Cependant, les réponses données ne m'ont en aucun cas ni rassurée, assurée ou même éclairée sur le pourquoi de l'envergure du projet.

1625 Je ne suis pas contre le fait qu'il doit y avoir un dragage d'entretien du chenal, j'en suis consciente de sa nécessité, mais c'est son ampleur et les raisons données dans sa présentation actuelle, me laisse croire qu'il y aurait une anguille sous roche et que cela cache d'autres raisons beaucoup plus commerciales et financières que sécuritaires. Il n'y a qu'à lire le rapport préparé et présenté en mars deux mille un (2001) par le promoteur (je rajoute) qui s'intitulait *La traverse Oka-Hudson vers l'avenir*, pour comprendre.

1630 Premièrement, le promoteur a répondu à une de mes questions en utilisant ce dernier rapport, ce qui n'aurait plus rien à voir avec le débat actuel, en principe, et que la seule raison de ce dragage d'entretien du chenal serait une raison de sécurité. Je vois plutôt une façon détournée de faire passer et accepter son projet dans un avenir rapproché, et je parle de sa présentation de mars deux mille un (2001).

1635 Donc, moi, j'aimerais avoir la certitude du ministère des Transports qu'il n'y aura pas de super traversier qui amènerait un flot de voitures, de camions, qui rendrait la vie des résidents de ce secteur, ainsi que de Hudson, absolument intolérable. Et n'oublions pas que nous sommes une zone résidentielle, on n'est pas commercial ou industriel.

1640 Ma suggestion, en fait, serait que peut-être on devrait créer une ceinture verte dans la région de Vaudreuil-Hudson afin de préserver l'enregistrée de la région, puisqu'on n'a pas d'industries ni manufacturières dans la région. Donc, la ceinture verte serait idéale.

LA PRÉSIDENTE :

1645 Merci beaucoup. Écoutez, j'aimerais savoir, Madame Dandine, vous nous dites que vous résidez à quelques pas du traversier Hudson-Oka, quelle est votre expérience de la présence de ce traversier-là. Je ne sais pas si vous y habitez depuis de nombreuses années, là. J'aimerais savoir quelle est votre expérience.

1650 Mme NELLY DANDINE :

1655 J'y suis depuis novembre quatre-vingt-dix-sept (97). J'habite la région depuis mil neuf cent quatre-vingt (1980), quatre-vingt-un (81). Donc, je connais le traversier depuis ce temps-là. Mais là où j'habite, je suis la première maison sur Sanderson, c'est-à-dire c'est la rue qui fait face au traversier, donc je suis la première maison sur Sanderson.

1660 J'en subis les conséquences du traversier, parce qu'il y avait une précédente intervenante qui disait que les gens respectaient le quarante (40) kilomètres à l'heure, je ne sais pas où elle a vu ça, peut-être dans ses rêves, peut-être à Saint-Lazare, mais pas à Hudson, pas sur Main Road, pas sur Sanderson, parce que je suis là et je le vois, les vitesses qui sont faites.

1665 Donc, les gens, premièrement, qui conduisent très vite pour se rendre jusqu'au traversier parce qu'ils ont peur de le louper. Ceux qui en sortent, qui sont pressés de prendre Bellevue et qui, finalement, ne réalisent pas que c'est Bellevue qu'ils vont prendre, ils viennent sur Sanderson, ils se rendent compte ah! je suis sur Sanderson , et hop! on fait demi-tour dans

mon driveway. Alors, si je n'avais pas une chaîne, je peux vous dire que, en l'espace de deux heures, je peux avoir vingt (20) voitures qui rentrent dans mon driveway. Et encore, même avec la chaîne, il y en a qui trouvent moyen de faire les manoeuvres. J'ai déjà remplacé trois fois les poteaux.

1670

Donc, je veux dire, c'est un inconvénient, mais je sais qu'il est là le traversier. Quand j'ai acheté la propriété, je le savais. Mais le traversier, il est là depuis tellement d'années, et je le connaissais. Donc, pour moi, ça ne me dérange pas. Il y a un flot de circulation le week-end, effectivement. Mais je ne pense pas qu'il y a plus de circulation qu'il y en avait il y a dix ans. Je crois qu'il y a peut-être un peu plus. Il y a beaucoup plus de circulation sur Main Road, de gens qui viennent à Hudson en tant que route scénique. Ça, oui.

1675

Mais je veux dire, les gens qui utilisent le traversier, il y en a un petit peu plus, mais pas le montant qu'on laisse sous-entendre et qui nous laisse croire qu'on a besoin d'un projet d'envergure. Le projet, l'envergure qu'il a, ne se justifie pas pour l'utilisation que les gens en font. Dans la semaine, ce n'est pas... c'est tolérable, c'est surtout les fins de semaine, et en été surtout.

1680

Parce que dans la semaine, moi, c'est tolérable, à part le matin, les gens qui sont très pressés d'attraper le traversier à sept heures (7 h) quand il ouvre, ou le soir vers les quatre heures et demie (4 h 30), cinq heures (5 h); il y en a qui viennent de Vaudreuil pour prendre le traversier. Alors, la rue Main devient une petite piste de course, ainsi que Bellevue. Je suis sûre que les résidents de Bellevue peuvent dire la même chose que moi.

1685

1690

LA PRÉSIDENTE :

La responsabilité de faire respecter les limites de vitesse appartient, en tout cas, dans mon esprit à la municipalité, à moins que ce soit différent ici...

1695

Mme NELLY DANDINE :

Bien, c'est une difficulté. Moi, je vais vous dire une chose, depuis mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept (1997), je ne sais pas combien de fois je me suis plainte de la vitesse; je suis venue à des réunions du conseil de l'hôtel de ville et puis on m'a regardée, j'avais l'air d'une vraie martienne. Je n'ai jamais eu de satisfaction.

1700

La semaine dernière, j'avoue que je me promenais et, avec mes chiens, et c'est, vraiment, chaque jour, à chaque fois que je me promène sur Main Road, je mets ma vie en danger, hein, autant la mienne que celle de mes chiens. Et il y a une voiture qui est passée, là, j'ai dit : Non, ça, c'est... J'avais le cellulaire, j'ai appelé la Police. Elle m'a dit : On envoie quelqu'un. C'était, je crois, un dimanche, pas dire ce dimanche-ci, l'autre dimanche. Il dit : On envoie quelqu'un.

1705

Bon. Je n'ai pas remarqué sur Main Road quelqu'un, mais on m'a dit que sur Bellevue, depuis une semaine, il y a la Police. Mais ils sont sur Bellevue, hein. Sur Main Road, je ne les ai

1710



1715 pas vus. Mais il semblerait qu'ils patrouillent. Mais c'est un problème, la vitesse, ça, c'est un problème. Ça fait des années que ça existe. Mais ce n'est pas vraiment relié comme tel au traversier aussi, hein, je veux dire, il ne faut pas, il ne faut pas dire que c'est les gens du traversier qui créent la vitesse sur Main Road. Ça, ce n'est pas vrai. Il y a autant des résidants de Hudson qui ont le pied plutôt lourd sur l'accélérateur.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1720 Madame, concernant la ceinture verte, expliquez-moi un peu qu'est-ce que vous entendez par ceinture verte.

Mme NELLY DANDINE :

1725 Bien, je ne sais pas, j'ai traduit un peu de l'anglais, ce qu'on appelle un *Green Belt*, c'est-à-dire que, il y a des pays en Europe, en Angleterre, ils utilisent, il y a des... même en France, il y a des régions où on fait une ceinture verte, c'est protégé. Donc, du développement industriel, commercial, manufacturier, il n'y en a pas; on ne peut pas le faire. On ne peut pas changer ça. Et ça protège l'environnement. C'est-à-dire que s'il y a, comme le traversier dans ce cas-ci, bien, le traversier va rester tel quel. Et l'environnement autour va rester tel quel. Je trouve qu'une ceinture verte dans la région de Hudson-Vaudreuil serait une façon pour avoir un certain contrôle sur ce qui peut se faire dans la région.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1735 Est-ce que vous savez de votre côté si la MRC de Vaudreuil-Soulanges a déjà proposé ce genre de ceinture? Est-ce que, dans la planification, on a un schéma, des affectations?

Mme NELLY DANDINE :

1740 Non, je ne crois pas. Je ne sais pas. C'est une chose que j'amène. Je ne sais pas si ça peut être considéré puisque c'est vraiment une région un peu spéciale ici, et qui peut-être ce serait...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1745 Mais le zonage actuel qui fait en sorte que c'est strictement résidentiel, sauf le droit acquis de monsieur Desjardins pour la traverse.

Mme NELLY DANDINE :

1750 Oui, mais je crois que, vous savez, c'est facile, hein, à changer de résidentiel à commercial. Je l'ai déjà vu, je l'ai déjà vécu. Sur Main Road, une propriété qui soi-disant était résidentielle avec simplement un droit acquis pour un bureau de poste et puis un petit stand de crème glacée, et puis il y a eu un commerce qui s'est placé là-dedans.

1755

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1760 Mais votre crainte, est-ce que c'est que monsieur Desjardins puisse s'agrandir, puisse...  
c'est ça votre crainte?

Mme NELLY DANDINE :

1765 Écoutez, si on regarde sa proposition qu'il a faite en mars deux mille un (2001), son  
rapport en deux mille un (2001), moi, c'est ça qui m'a effaré quand je l'ai vu cette semaine. C'est  
pour ça qu'il y a eu ce comité de citoyens qui a été formé il y a un an ou deux. Il y avait un super  
traversier, c'est, bon, motorisé; il y avait une nouvelle route qui allait être faite; il y avait un parc  
qui allait être supprimé pour devenir une route qui accommoderait des camions; enfin, il y avait...  
c'était un super projet.

1770 Je ne veux pas dire que ça va se faire, mais enfin, il est là le projet. Donc, il y a quelqu'un  
qui l'a regardé; il y a des gens qui ont investi de l'argent pour faire ça. S'il y a eu de l'argent qui a  
été investi, ça veut dire que, dans un avenir plus ou moins rapproché, ça peut se faire. Il y a  
quelqu'un qui a une idée. Ça ne s'est pas fait juste comme ça, on ne dépense pas des milliers de  
1775 dollars simplement pour, comme ça, parce qu'on n'a rien d'autre chose à faire. C'est pour ça que  
quand on regarde le projet, c'est ça qui est effarant. C'est l'ampleur du projet.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1780 Donc, c'est plus le, si on veut, la modernisation des traversiers que le dragage en lui-  
même qui vous inquiète?

Mme NELLY DANDINE :

1785 Moi, le dragage... mais c'est l'ampleur du dragage présentement. Parce que cette  
ampleur du dragage, pourquoi si importante si on laisse le traversier tel qu'il est? Pourquoi doit-  
on faire un dragage aussi imposant avec des frais aussi imposants? Quand même, on parle de  
sept cent cinquante mille dollars (750 000 \$). Pourquoi faire un projet si important si on garde, ou  
si on dit qu'on va garder le traversier tel qu'il est? Puisque, dans le passé, on a fait des dragages  
1790 comme moindres et que ça a fonctionné pendant près de vingt (20) ans.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1795 Donc, si c'était un dragage d'entretien à quarante (40) mètres...

Mme NELLY DANDINE :

1800 Un dragage d'entretien, je dis, il n'y a pas de problème. Je sais que c'est une nécessité.  
Là où il y a un traversier, il va falloir le faire, parce que, bon, c'est vrai qu'il y a le mouvement des  
eaux. Ça déplace des sédiments. Il faut le faire. Mais pas l'ampleur qu'il y a présentement. C'est

l'ampleur du projet, moi, qui me, qui m'inquiète.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1805 Et vous l'associez à...

Mme NELLY DANDINE :

1810 Moi, je vois anguille sous roche. Je me dis, il y a quelque chose derrière ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, il n'y a pas juste des tortues, il y a des anguilles aussi.

1815 Mme NELLY DANDINE :

Moi, je ne pense pas que c'est juste les histoires des tortues puis des esturgeons. Non, non. Ça, c'est... Non. Je crois qu'il y a plus que ça derrière ce dragage important.

1820 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1825 Merci beaucoup, Madame Dandine. J'inviterais maintenant le propriétaire de la traverse, monsieur Claude Desjardins. Bonsoir, Monsieur Desjardins.

PRÉSENTATION PAR M. CLAUDE DESJARDINS

1830 Traverse d'Oka inc. :

1835 Bonsoir, Madame la Présidente; bonsoir, Monsieur le Commissaire. Madame la Présidente, en tant que propriétaire de la traverse d'Oka, je vous transmets ce mémoire à travers lequel je juge important de préciser et de remettre en lumière certaines informations qui ont été véhiculées durant les audiences publiques.

1840 Tout premièrement, j'aimerais faire un recul en arrière. En mil neuf cent neuf (1909), ce service a vu le jour au moment où la nécessité d'un lien inter-rives fut identifié. Ce lien permettait à des citoyens d'accéder au niveau réseau ferroviaire, de faire le transport du courrier et des animaux. Suite à une croissance de la demande, le système de barges remorquées fut instauré en mil neuf cent vingt-cinq (1925). En mil neuf cent trente et un (1931), une deuxième entreprise de traversier vit le jour et s'installa sur le terrain voisin de traverse Oka.

1845 En mil neuf cent cinquante-sept (1957), on procéda alors à la fusion des deux entreprises pour atteindre en mil neuf cent quatre-vingt-sept (1987) une capacité horaire de

transport de cent vingt-huit (128) véhicules par heure. Aujourd'hui, et depuis mil neuf cent quatre-vingt-quatorze (1994), la capacité de transport est de cent soixante (160) véhicules par heure.

1850 Il est sans contredit que cette entreprise a su, au fil des décennies, adapter ses méthodes et obtenir diverses interventions des deux paliers de gouvernements aux moments opportuns, afin d'optimiser ses conditions d'opération et de s'adapter à la croissance de la demande et répondre adéquatement aux attentes des usagers.

1855 Ceci n'aurait pas été possible sans l'intervention initiale du gouvernement fédéral vers mil neuf cent douze (1912) d'instaurer le chenal à l'intention exclusive de ce lien inter-rives. Bien que la documentation relative à ces travaux soit difficile à retracer, et ce jusqu'au dernier dragage de mil neuf cent quatre-vingt-quatre (1984), la mémoire des gens se porte garante du besoin qui existait à l'époque de procéder à des travaux et réaménagements au fil des ans.

1860 Aujourd'hui, certains intervenants remettent en question ce processus historique d'adaptation, d'optimisation et de volonté légitime d'améliorer le mode d'opération de la traverse en procédant à l'élargissement du chenal à soixante (60) mètres pour offrir à la population un service fiable, de qualité et sécuritaire.

1865 Depuis la demande de mil neuf cent quatre-vingt-quinze (1995) pour obtenir une intervention de dragage, les conditions de navigation se sont grandement détériorées. Il est logique de croire que si une telle demande a été faite à cette époque, c'est que le besoin existait et que certaines difficultés de navigation étaient rencontrées. Il est donc faux de prétendre que la vie utile du dragage de mil neuf cent quatre-vingt-quatre (1984) ait été de dix-huit (18) ans, mais  
1870 se limite plutôt à onze (11) ans.

Il est à mon sens irresponsable de tolérer des conditions de navigation aussi médiocres, nous forçant ainsi à effectuer des travaux de dragage non autorisés pour assurer la continuité du service et de maintenir difficilement un seuil minimum de sécurité pour les usagers et les  
1875 employés.

Bien que nous opérons avec un système artisanal de traversiers, nous devons dispenser notre service de façon professionnelle et responsable. Il est inadmissible que notre clientèle expérimente, lors de l'usage, des échouements ou des manoeuvres manquées d'accostage. La  
1880 sécurité et la confiance envers le service en sont grandement affectées.

Lors des audiences, la largeur du chenal à soixante (60) mètres a été largement discutée. Plusieurs prétentions ont été exprimées à l'effet que cette modification avait un lien direct avec le changement potentiel du type de bateau. Je peux comprendre que certains aient  
1885 pu associer les deux projets l'un à l'autre. Cependant, ces prétentions sont erronées, car, en mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf (1999), les discussions avaient déjà été entamées pour procéder à cet élargissement.

Le ministère des Transports du Québec s'était alors rendu sur place pour constater les  
1890 différentes situations de navigation pour ensuite procéder à l'analyse de cette demande. De

l'autre côté, ce n'est qu'en janvier deux mille un (2001) que le premier mandat fut confié aux architectes navals pour analyser l'adaptation des barges actuelles ou encore leur remplacement.

1895 Si le ministère des Transports a fait preuve d'une certaine transparence dans son avant-projet en prévoyant l'utilisation de nouveaux bateaux, il est dommage que l'association simpliste et directe entre ces nouveaux bateaux et la nécessité du dragage ait été faite par certaines personnes. Je répète que les deux projets ne sont pas liés dans la mesure où le dragage est essentiel pour la sécurité des passagers dans les conditions actuelles d'utilisation et avec l'équipement en place.

1900 De plus, le passage d'une largeur de quarante (40) à soixante (60) mètres répond aux remarques des capitaines qui font autorité en la matière. C'est d'ailleurs sur leurs recommandations que le Ministère en est venu à cette décision. Prétendre que cet élargissement découle de l'utilisation éventuelle de nouveaux bateaux est donc faux.

1905 Je ne crois pas pertinent dans ce mémoire de répéter à nouveau le détail des difficultés et des risques inhérents à l'augmentation de la circulation dans le chenal de quarante (40) mètres. Cependant, il est souhaitable que la position responsable et proactive du MTQ et de la Direction de la traverse d'Oka puisse être maintenue pour adapter et optimiser l'ensemble des conditions à travers lesquelles le service est offert à la population et ce, tel que depuis le début du siècle dernier.

1915 À titre d'exemple, en mil neuf cent quatre-vingt-seize (1996), le MTQ a procédé à la construction de la jetée du côté d'Oka afin de protéger la zone d'accostage des vents. De plus, lors de ces travaux, ils ont procédé au dragage et à l'élargissement de cette même zone d'accostage. Ces travaux ont été effectués avec la même conscience professionnelle et responsable dont fait preuve le MTQ aujourd'hui.

1920 Au moment où j'écris ce mémoire, déjà onze (11) jours se sont écoulés depuis l'ouverture de la traverse pour la saison deux mille trois (2003). L'ensemble du réseau hydrique est particulièrement bas et le niveau du lac des Deux-Montagnes est en baisse de quarante-trois (43) centimètres depuis le vingt-cinq (25) avril dernier.

1925 La saison s'annonce donc assez difficile en termes de conditions de navigation. Le mouvement des glaces a sans doute provoqué un apport supplémentaire de sédiments dans le chenal, amenant donc l'appauvrissement des conditions. Il y a déjà sept ans que le besoin de dragage a été identifié. Étant conscient du processus administratif par lequel le projet doit passer, je ne puis m'empêcher de rappeler à quel point il est primordial que ces travaux soient exécutés au plus tard à l'automne deux mille trois (2003). La continuité du service en dépend.

1930 Lors des audiences, j'ai aussi eu l'opportunité grâce à certaines questions de pouvoir clarifier certaines informations relatives à mon projet de changement d'équipement. En fait, la préoccupation première des opposants à ce projet visait l'augmentation du trafic de camions lourds sur le réseau routier local. En réalité, je ne souhaite, pour le futur de l'entreprise, que le maintien du statu quo quant aux types de véhicules admis sur mes traversiers.

1935

Toutefois, si les municipalités de Hudson et Oka décidaient d'appliquer un règlement interdisant certains types de véhicules sur leur réseau routier respectif, la Direction de la traverse Oka ajustera son offre de service dans ce sens.

1940

Le maintien de l'aspect résidentiel du secteur est une autre préoccupation qui existe mais qui n'a pas été soulevée lors des audiences. Tenant en compte que l'entreprise oeuvre dans une zone résidentielle, il est prévu de procéder à l'embellissement et à l'harmonisation du site face à l'environnement résidentiel et non d'accentuer son caractère commercial.

1945

De plus, bien que le type de construction éventuelle des quais prévus dans le projet de modernisation soit conforme à la réglementation municipale, il est tout de même assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le processus d'information publique est donc applicable et sera aussi bonifié par Traverse Oka. Cette dernière entend organiser une consultation publique avant de mandater une firme pour la réalisation de l'étude d'impact environnemental, et ce afin d'assurer une réponse à toutes les préoccupations des citoyens dans le respect et la transparence.

1950

En conclusion, je crois que nous aurons tous beaucoup appris à travers ce processus et que nous devons capitaliser sur notre expérience pour simplifier la prochaine procédure de dragage. Dans ce sens, je suggère que le prochain dragage fasse l'objet d'une demande de programme d'entretien de dragage compte tenu de la durée de vie de onze (11) ans des derniers travaux et qu'une attention particulière soit portée sur l'apport de sédiments des ruisseaux adjacents au chenal afin d'implanter des solutions à long terme.

1955

1960

Je tiens à vous féliciter, Madame la Présidente, ainsi que votre équipe pour le professionnalisme avec lequel vous avez su mener cette commission.

LA PRÉSIDENTE :

1965

Merci beaucoup, Monsieur Desjardins. J'aimerais savoir peut-être dans un premier temps, on vous a informé, là, on a installé une acétate sur le rétroprojecteur, on aimerait savoir à quel endroit exactement dans le chenal de quarante (40) mètres, du côté de la baie de Como, les bateaux se croisent lorsque vous utilisez quatre barges. On aimerait que vous l'inscriviez, là, juste pour les fins de rendre public l'information. En fait, la ligne beige, c'est vraiment, c'est ça, ça, c'est le chenal de quarante (40) mètres.

1970

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui. Donc, j'identifie ici le début du, le début du chenal en fait. Et puis, on peut voir ici, là, la zone élargie au bord. Donc, on peut croire qu'en principe, là, on pourrait se rencontrer, là, à partir d'ici, donc dans cette zone-là.

1975

LA PRÉSIDENTE :

1980

D'accord.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1985 Mais ce n'est pas statique, là.

LA PRÉSIDENTE :

Non, non. Bien, c'est approximatif.

1990

M. CLAUDE DESJARDINS :

C'est approximatif. Théoriquement, on peut calculer qu'il y a une barge qui est au quai à Hudson, une barge qui est au quai à Oka, et que deux barges se rencontrent en plein chenal. Ça, c'est la théorie.

1995

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2000

M. CLAUDE DESJARDINS :

Mais en pratique, ce n'est pas tout à fait comme ça que ça se passe. Il y a des difficultés qu'on rencontre, des difficultés ou c'est des contraintes normales qui font partie de notre travail où on doit faire les accostages. Si, par exemple, le traversier rentre un petit peu de travers, donc il y a peut-être un vingt à trente (20-30) secondes qui est écoulé avant que le traversier soit redressé et avant que les voitures puissent débarquer.

2005

Donc, ça, il y a une désynchronisation qui s'effectue. C'est une raison. Si on embarque des véhicules un peu plus larges, ça prend encore plus de temps, donc une autre raison pour une désynchronisation, puis ainsi de suite. Il y a une multitude de raisons.

2010

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être juste une précision supplémentaire. Le chenal élargi, il a une longueur qui est de soixante-dix (70) mètres, je crois, de large, et il s'étend sur une longueur de combien de mètres?

2015

M. CLAUDE DESJARDINS :

Actuellement, ce n'est pas très long, je dirais, actuellement sur le chenal de quarante (40) mètres, la zone de soixante-dix (70) est environ, si on se fie au niveau d'eau qu'on a présentement, c'est peut-être quinze à dix-huit (15-18) mètres environ.

2020

2025

LA PRÉSIDENTE :

Où le chenal a soixante (60) mètres?

2030

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, c'est ça, parce que la zone... on passe de soixante-dix (70) mètres à quarante (40) mètres d'une façon carrée, là. Il n'y a pas de... il n'y a pas de coupe graduelle, si on peut dire...

2035

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2040

M. CLAUDE DESJARDINS :

... de soixante-dix (70) à quarante (40) mètres. C'est que ça passe de soixante-dix (70) à quarante (40) mètres...

2045

LA PRÉSIDENTE :

De façon rapide.

2050

M. CLAUDE DESJARDINS :

De façon rapide, c'est ça. Excusez-moi, je manque...

LA PRÉSIDENTE :

2055

C'est beau. Alors, je vous remercie d'avoir répondu à cette question-là. Je vais vous laisser le temps de retourner à votre place.

2060

Vous nous avez parlé dans votre mémoire, entre autres, d'un projet de route, là, ou des gens en ont parlé aussi, qui a été abandonné, là, à la sortie du côté de Hudson. Est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi ça a été abandonné cette alternative-là.

M. CLAUDE DESJARDINS :

2065

Ça a été abandonné parce que c'est aucunement nécessaire à mon projet. Au moment où l'étude a été commandée, la firme qui a réalisé l'étude se devait de faire un travail professionnel. Donc, ils ne devaient pas seulement présenter des problèmes, mais devaient accompagner les problèmes de solutions. Il a été mis en relief l'augmentation de circulation prévue jusqu'en deux mille seize (2016). Et puis, c'était facile de constater qu'il va y avoir un... s'il n'y a pas de solutions importantes qui sont implantées dans le réseau routier autour de Montréal, d'ici deux mille seize (2016), on va vivre des situations assez catastrophiques au niveau de la

2070



circulation.

2075 Donc, eux, ce qu'ils ont proposé, je parle de eux, la firme qui a réalisé l'étude, ils proposaient à la municipalité de Hudson de créer cette voie d'accès qui ferait en sorte de sortir le trafic des zones résidentielles pour le concentrer dans cette nouvelle voie-là. Donc, finalement, l'idée de base était de redonner la tranquillité aux zones résidentielles, pour concentrer le trafic sur une nouvelle voie qui, selon le dessin, aurait passé dans des terres agricoles.

2080 C'est une solution qui avait été proposée à la municipalité de Hudson. Ça ne faisait pas partie réellement de mon projet, parce que, moi, je ne peux pas être promoteur d'une route puis je ne peux pas être propriétaire d'une route non plus. C'est impossible. Sauf que, moi, je n'étais pas tenu de m'associer et d'accepter de façon unilatérale à cette recommandation-là. Ce n'est pas parce que mon consultant me le propose que je suis obligé de dire oui. Donc, moi, ça n'a pas été une concession énorme de laisser tomber cet aspect-là.

2085

LA PRÉSIDENTE :

2090 D'accord. Est-ce que votre entreprise, évidemment vous êtes propriétaire d'une maison sur le terrain où vous habitez, vous payez des taxes à la Ville, mais est-ce que vous payez aussi des taxes d'affaires?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2095 Oui, bien sûr.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2100 J'aimerais revenir sur la question du quarante (40) mètres, soixante (60) mètres. Vous avez une nouvelle information, en fait, que vous nous mettez dans votre mémoire, c'est le fait qu'il y a eu des rencontres ou, en fait, il y a eu des recommandations des capitaines qui ont été faites au Ministère. Et de ça, le Ministère aurait pris ça en compte pour élargir, d'y aller de quarante (40) à soixante (60) mètres. C'est ça que je peux comprendre?

2105 M. CLAUDE DESJARDINS :

2110 Oui, mais ce n'est pas le... Les capitaines, les commentaires des capitaines ont été faits à moi. Et, moi, j'ai, je me fais le porte-parole de l'entreprise pour faire les demandes au MTQ. Mais c'est... La problématique, la problématique est identifiée par les pilotes toujours. Comme, par exemple, il arrive occasionnellement où, par grands vents, on doit cesser les opérations le temps que le vent tombe.

2115 Ces décisions d'arrêter le service proviennent des pilotes. Ce n'est pas moi qui vais dire, je vais être très attentif, je vais être sur place puis je vais rester en contact permanent avec mes capitaines, à chaque moment où ils vont effectuer un accostage, on se parle puis on vérifie la situation. Mais à un moment donné, ils me disent : Claude, écoute, ce n'est plus praticable, ça ne

marche plus, là. Donc, à ce moment-là, la décision est prise de fermer l'entreprise temporairement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2120

Donc, vos capitaines vous ont donné à vous les recommandations?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2125

Oui, ça ne s'est pas fait de façon formelle, là, par écrit ou quoi que ce soit, mais c'est au cours des opérations, on travaille ensemble. Il y a des situations...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2130

Mais je comprends entre vous et vos capitaines, mais entre le Ministère et vous, de quelle façon ça s'est fait?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2135

Ça s'est fait... Moi, j'ai écrit une lettre au Ministère à un moment donné. Quand j'ai acquis l'entreprise en quatre-vingt-dix-neuf (99), au mois de décembre, j'ai écrit une lettre au ministère des Transports pour me remettre dans le dossier, parce que... bien, pour me remettre dans le dossier parce que c'était monsieur Léger qui avait ce dossier-là en main avant. Et puis, à l'intérieur de cette lettre-là, il a été question de modifier le chenal. Et puis il n'y avait pas de mesures comme telles de définies.

2140

Mais la problématique était identifiée. Et cette problématique-là ne date pas du jour où, moi, je suis devenu propriétaire de la traverse d'Oka. Elle provient d'avant ça. C'est une problématique que monsieur Léger expérimentait aussi, mais qu'il n'avait pas fait de... il n'avait pas fait de démarches encore pour la solutionner.

2145

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais vous comprenez qu'on est un petit peu... un peu surpris, parce qu'on a questionné le Ministère durant quelques soirées pour savoir comment ça a été calculé. Chaque fois, ils nous disaient, bon, c'est la règle du pouce, ou c'est avec le guide de la garde côtière. Comment ça se fait qu'ils n'ont pas voulu nous dire qu'il y a eu des demandes de faites des capitaines par votre intermédiaire?

2150

M. CLAUDE DESJARDINS :

2155

Non, pas par les capitaines. Les capitaines n'ont pas demandé à eux. C'est moi qui l'ai demandé.

2160

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, mais...

2165

M. CLAUDE DESJARDINS :

Et puis ils sont venus sur place. On a vérifié. Il y a eu...

2170

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Qui ça, le Ministère?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2175

Oui, le ministère des Transports, les gens du ministère des Transports sont venus sur place puis ils ont bien vu que... on a expliqué les problèmes qu'on avait et puis ils ont constaté que...

2180

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il a été question de largeur de chenal dans les discussions que vous avez eues avec vos capitaines, entre vos capitaines et le ministère des Transports?

2185

M. CLAUDE DESJARDINS :

Non, pas, là, de dimension comme telle. On a parlé d'élargissement. C'était vraiment plutôt technique, là, t'sais de se donner plus de place, finalement. La méthode de calcul, le Ministère s'en est chargé. Puis c'est eux qui ont fait une proposition. Puis visiblement, sur plan, la proposition était convenable. Il n'y a pas eu de calcul scientifique de ma part qui a été fait; je n'ai pas fait faire de vérification. Mais en proportion de ce qu'on a actuellement puis de ce qu'ils nous proposaient, ça semble correct, t'sais, pour nos...

2190

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2195

Mais est-ce qu'à ce moment-là, est-ce que vous avez parlé aussi de vos projets d'expansion ou de modernisation?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2200

Pas à ce moment-là. Au moment où, en quatre-vingt-dix-neuf (99), quand j'ai envoyé ma lettre au Ministère pour demander des corrections sur un élargissement du chenal, il n'était aucunement question de modernisation à ce moment-là, je venais d'acheter l'entreprise. J'avais acheté l'entreprise... j'avais pris possession de l'entreprise au mois d'août. Et, ça, c'était au mois de décembre. Donc, il n'était...

2205

2210 Puis les démarches pour les nouveaux bateaux, c'est sûr que j'ai fait mon étude à partir de deux mille (2000), deux mille un (2001), mais je veux dire, les bateaux, là, comme... le jour où on a commencé à parler de nouveaux bateaux, c'était pas mal plus tard que ça. Donc, c'est impossible que le Ministère ait pu faire un chenal en fonction d'un type de bateau quelconque. Il n'y avait pas de bateau de dessiné, puis il n'y avait pas de discussion concrète qui avait été faite.

2215 Parce que le premier mandat qui a été soumis aux architectes navals a été de... parce que monsieur Léger a voulu modifier ses barges dans le passé pour les motoriser, les rendre autopropulsées. Et puis il y avait des plans de faits. Donc, moi, j'ai repris ces plans-là et j'ai voulu les faire valider par un architecte naval et lui demander son opinion. Et puis c'est à ce moment-là que, après une analyse de coûts et de rentabilité, peu importe, ça s'avérait, là, pas une bonne option de procéder à ces travaux-là.

2220 Donc, l'idée d'avoir des nouveaux bateaux adaptés à la demande est venue. Mais c'est vraiment après le début des démarches pour faire élargir le chenal. Donc, ça vient prouver que l'élargissement du chenal relève directement des difficultés qu'on a avec le système actuel.

2225 LA PRÉSIDENTE :

Vous parlez de nouveaux bateaux, exclusivement pour ma compréhension, en fait, des modèles qu'on voyait dans l'étude que vous nous avez fournie, ma compréhension est à l'effet que ces bateaux-là fonctionnent autant d'avant et de reculons, ils n'ont pas à faire de manoeuvres...

2230 M. CLAUDE DESJARDINS :

Exact.

2235 LA PRÉSIDENTE :

... pour accoster? Est-ce que, dans ce contexte-là, ma compréhension est exacte qu'un chenal de quarante (40) mètres pourrait permettre à ces bateaux-là de fonctionner puisqu'ils n'ont pas de manoeuvres à faire pour l'accostage?

2240 M. CLAUDE DESJARDINS :

C'est une hypothèse possible, mais on n'est pas à l'étape de le valider.

2245 LA PRÉSIDENTE :

Non, non. Exactement.

2250 M. CLAUDE DESJARDINS :

Exact.

LA PRÉSIDENTE :

2255 Mais c'est une hypothèse?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2260 C'est une hypothèse envisageable.

LA PRÉSIDENTE :

2265 Tout à l'heure, on a parlé abondamment des motos. On a semblé dire, les intervenants ont parlé que c'était aussi un problème pour vous. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. CLAUDE DESJARDINS :

2270 Vous comprendrez que je suis content d'avoir cette clientèle-là. Financièrement, je veux dire, ça contribue à une saison normale. Par contre, il y a certains types de motos qui sont plus dérangeantes que d'autres. Et puis c'est peut-être plus à ce niveau-là que je peux être autant dérangé que mes voisins, définitivement. Il y a certains types de motos qui sont plus bruyantes que d'autres. Puis encore là, ça dépend c'est qui le conducteur, qui est assis sur la moto. Donc, oui, c'est sûr que c'est dérangeant autant pour moi que pour tout le monde.

2275 LA PRÉSIDENTE :

2280 Pour ma compréhension, lorsqu'il y a des motos qui embarquent sur vos traversiers, est-ce que ça empêche, est-ce que ça prend la place d'un véhicule ou si vous en mettez plusieurs en lieu et place d'une automobile ou de...

M. CLAUDE DESJARDINS :

Généralement, ça prend quatre motos pour prendre la place d'un véhicule, en général.

2285 LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Lorsque vous utilisez quatre barges, est-ce que, aux quais, les accostages se font sur deux quais différents ou si c'est toujours le même quai qui est utilisé?

2290 M. CLAUDE DESJARDINS :

2295 On essaie de toujours rester sur le même quai compte tenu de l'alignement du quai avec les files d'attente. Si on prend le quai central, on est complètement désaligné avec la ligne d'attente. Donc, c'est plus long à faire l'embarquement. Il faut comprendre que quand on roule à quatre bateaux, la synchronisation est très, très importante. Puis le seul endroit où on peut

gagner de l'efficacité, c'est toutes les opérations au sol. O.K.

2300           Donc, tout ce qui se passe à terre, c'est primordial d'être très, très efficace, parce que sinon on crée une désynchronisation et c'est à ce moment-là qu'on doit utiliser deux quais. Parce que, à un moment donné, on va être trop désynchronisé. C'est que le bateau qui est accosté à un quai ne pourra pas décoller parce que l'autre est trop avancé dans le chenal. Donc, il doit attendre. Il doit attendre qu'il fasse sa manoeuvre, qu'il soit rentré au quai. À ce moment-là, il va partir.

2305           Donc, nous, de façon fréquente dans une journée typique, on va resynchroniser les bateaux peut-être trois à quatre fois dans la journée. Et resynchroniser, ça veut dire de garder des bateaux à quai. Ils sont chargés, ils sont prêts à partir, mais on les retient pour rétablir la synchronisation entre les bateaux. Parce que, à un moment donné, ça devient très problématique, là, dans le chenal de quarante (40) mètres, puis aussi c'est qu'on... ça travaille mal; tu as deux bateaux à terre en même temps. Puis ça nous force aussi, quand ils sont mal synchronisés, ça nous force à utiliser le quai central, puis c'est beaucoup plus long à procéder aux embarquements.

2310  
M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2315           Concernant les travaux qui sont prévus en octobre et novembre, est-ce que, pour vous, ça cause un problème d'exploitation?

2320           M. CLAUDE DESJARDINS :

2325           Oui, ça va causer des inconvénients. Du côté de Oka, on va pouvoir facilement s'en accommoder parce qu'on peut, on peut accoster sur le côté est autant que du côté... pas autant, mais on peut s'accommoder d'accoster du côté est pendant qu'ils draguent du côté ouest du quai, et puis vice versa. Pour ce qui est de la portion centrale du chenal, ça va dépendre du niveau de l'eau. Si l'eau est à un bon niveau, on va pouvoir, on pourrait passer à côté.

2330           Par contre, si l'eau est basse, il faut demeurer dans le chenal. À ce moment-là, ça peut nous causer un problème. Et puis, définitivement, que quand ils vont draguer la zone près de la rive, là, du côté de Hudson, à ce moment-là, ça sera impossible d'opérer.

2335           M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

                  Mais est-ce qu'il y a beaucoup d'achalandage à cette période-là de l'année?

2340           M. CLAUDE DESJARDINS :

                  C'est une période basse, mais c'est une période qui est tout de même plus achalandée que le début de saison. Parce que le début de saison, c'est toujours plus long à partir. Le temps que les gens sachent qu'on est ouvert puis qu'on est en opération, ça tarde un petit peu plus à décoller. Par contre, à l'automne, les gens savent, nos horaires ont été, on a affiché nos horaires,

et puis les gens savent qu'on est en opération jusqu'à telle date. Donc, il y a un meilleur achalandage de base, là, si on peut dire, jusqu'à...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2345

Donc, c'est plus, c'est moins qu'en haute saison, mais c'est plus qu'en début de saison?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2350

Exact.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2355

Puis la cueillette des pommes, est-ce que ça cause plus d'achalandage à cette période-là, les fins de semaine de cueillette?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2360

Non. Je dois vous dire, il a été, peut-être les premières, les deux premières années où j'ai été propriétaire, c'était comme un mythe, là, le temps des pommes; tout le monde parlait bien de ça Ah! c'est bien achalandé au traversier, mais un dimanche de pommes puis un dimanche de juillet, ça se ressemble pas mal. Peut-être plus du côté d'Oka, là, en fin de journée, il va y avoir des débordements peut-être plus importants que du côté de Hudson.

2365

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2370

Dans une réponse à une question qui vous a été posée, dans les... en fait, le nombre de véhicules qui sont transportés, on voit qu'il y a une augmentation depuis, bon, deux mille (2000), deux mille un (2001) et deux mille deux (2002), on voit aussi qu'en deux mille un (2001), il y a eu une forte augmentation pour descendre avec une baisse en deux mille deux (2002). Est-ce qu'il y a une raison pourquoi que ça a augmenté en deux mille un (2001)? Est-ce que vous avez...

M. CLAUDE DESJARDINS :

2375

Je ne le sais pas. C'est... Non. Vraiment, ça a été une saison exceptionnelle. On était vraiment saturé, cette saison-là, même j'avais fait les commentaires comme quoi ça me surprendrait d'être capable de faire une autre saison aussi achalandée parce que les périodes de saturation étaient tellement nombreuses. On partait le quatrième bateau à neuf heures (9 h) le matin sur semaine autant que sur fin de semaine. À neuf heures (9 h), les quatre bateaux fonctionnaient puis on avait vraiment un gros achalandage.

2380

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2385

Est-ce qu'il y avait des travaux sur le pont à ce moment-là, sur le pont?

M. CLAUDE DESJARDINS :

Je crois que oui. Je crois que le pont... Attendez un peu!

2390

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En deux mille un (2001).

2395

M. CLAUDE DESJARDINS :

Je crois que... Hum! C'est peut-être l'autoroute 13.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2400

Je vois des gens qui font oui.

M. CLAUDE DESJARDINS :

2405

Oui, il y avait l'autoroute 13 aussi, je crois, qui était en construction puis...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2410

Donc, c'est possible qu'il y a eu une augmentation d'achalandage à cause de ces travaux?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2415

Oui, c'est fort possible. Fort possible. Oui. C'est définitif que ça contribue à un plus gros achalandage quand il y a de la construction sur le réseau routier, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2420

Donc, ça peut être un moyen alternatif à ce moment-là?

M. CLAUDE DESJARDINS :

C'est définitivement un moyen alternatif.

2425

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être pour compléter. Est-ce que, par exemple, la mauvaise température la fin de semaine, par exemple, si on a des mois pluvieux, ça arrive, l'année dernière, il y en a eus.

2430



M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui.

2435

LA PRÉSIDENTE :

... est-ce que ça influence l'achalandage de l'utilisation du traversier?

2440

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, ça peut, une journée de pluie, une fin de semaine de pluie peut couper l'achalandage, là, de presque la moitié. On a tout de même besoin de fonctionner à quatre bateaux, là, avec l'achalandage coupé de moitié. Mais ce que ça coupe, c'est toutes les files d'attente. C'est que, à quatre bateaux, on réussit à vider ou presque vider le stationnement à chaque traversée. C'est qu'on fournit la demande, il n'y a pas aucune accumulation, il n'y a pas de file d'attente à ce moment-là.

2445

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2450

Dans la question, par exemple, que vous parlez pour les files d'attente, et tout ça, vous avez votre projet d'embellissement, d'harmonisation, est-ce que, dans ces travaux-là, est-ce qu'il y a des façons d'aménager votre site pour justement éviter ce genre de situation?

2455

M. CLAUDE DESJARDINS :

Il y a deux problématiques à ça. Premièrement, on a du terrain suffisamment si on veut élargir notre aire d'attente, j'ai suffisamment de terrain où est-ce que je suis en ce moment, là, pour élargir. Par contre, il faut... Quand on utilise quatre voies d'entrée, monsieur Fullum tantôt disait qu'on avait tendance à négliger d'ouvrir certaines lignes. Mais c'est parce qu'il y a un autre problème qui est lié, c'est mon autre voisin du côté ouest. Quand on traverse... Le problème, ce n'est pas le voisin, là, c'est mon trafic.

2460

Quand on utilise quatre voies d'entrée, on est obligé de faire sortir le trafic par mon entrée privée. Et puis cette entrée privée-là, elle se trouve à être collée sur la maison du voisin. Et puis, forcément, à un moment donné, il est venu me voir puis il m'a dit, il dit : Claude, si tu es capable d'éviter de faire sortir les autos par là, il dit, j'apprécierais énormément. Donc, depuis l'an passé en fait, oui, effectivement, on a retardé le plus possible d'ouvrir quatre lignes d'entrée pour éviter de faire sortir le trafic du côté de mon voisin.

2465

2470

Puis une autre chose, c'est que j'ai deux jeunes enfants. Et puis, il est fréquent que les fins de semaine achalandées où on a, on doit faire sortir le trafic par mon entrée privée, que ma conjointe puis mes deux enfants vont juste se promener ailleurs; ils partent de la maison pour... parce qu'ils ne peuvent pas jouer là dans la cour, on n'a pas de cour privée. C'est dangereux, là, t'sais.

2475

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2480 Puis dans les travaux que vous prévoyez, c'est plus des travaux d'embellissement. Donc, c'est quoi, des plantations d'arbres, d'arbustes?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2485 Oui, c'est ça, exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'il va y avoir de la signalisation?

2490 M. CLAUDE DESJARDINS :

Pardon?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2495 Est-ce qu'il va y avoir de la signalisation?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2500 Oui, une meilleure signalisation sur le site avec... Je prévois une zone pour les cyclistes aussi, parce que, actuellement, c'est un peu pêle-mêle, là, et puis ce n'est pas bien défini.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2505 Pour les cyclistes?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2510 Oui, c'est ça, il y a beaucoup de cyclistes qui utilisent le traversier parce qu'il y a un...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2515 Ils vont où les cyclistes? Ils vont sur le chemin Main?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2520 Oui, bien, du côté de Hudson, il y a un circuit routier. Je crois que ça s'appelle le Circuit de la presqu'île. Mais c'est assez difficile pour les cyclistes compte tenu que c'est sur le réseau routier. Donc, souvent, les gens vont virer de bord assez rapidement, là, quand ils sont avec des

enfants, parce que c'est dangereux. Par contre, du côté de Oka, il y a très bon réseau cyclable, et puis ça attire énormément de cyclistes, là. Il y a beaucoup de groupes aussi de cyclistes qui font des circuits routiers, là.

2525 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais est-ce qu'ils font juste, les cyclistes, est-ce qu'ils font juste traverser puis ils retraversent à nouveau ou s'ils se promènent?

2530 M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, oui, il y en a qui font ça. La majorité, je pourrais dire, font ça. Il y en a d'autres qui font un circuit, donc ils vont passer par un autre traversier ou... ils font le tour par le traversier de Pointe-Fortune et reviennent, ou ils passent par l'Île-Bizard, Laval-sur-le-Lac, traversent à l'Île-Bizard puis reviennent. Ça fait un circuit d'à peu près quatre-vingt (80) kilomètres.

2535

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On parle des cyclistes pas des motos.

2540

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, cyclistes. Cyclistes, oui.

2545 LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Desjardins, dans votre mémoire, vous nous parlez d'un dragage tous les onze (11) ans. Que ce serait préférable à ce qu'il existe actuellement.

2550 M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2555

Dans un contexte où, par exemple, le chenal serait de quarante (40) mètres, est-ce que cette fréquence-là serait suffisante à tous les onze (11) ans? Par exemple, si le chenal...

M. CLAUDE DESJARDINS :

2560

Pas plus.

LA PRÉSIDENTE :

2565

... demeure quarante (40) mètres, est-ce que c'est suffisant à tous les onze (11) ans?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2570 J'imagine, oui, parce que c'est la quantité de sédiments qui se déposent dans le chenal. C'est la profondeur du chenal à un moment donné qui en est affectée. Ce n'est pas la largeur. La largeur, on s'en... La largeur, c'est pour la navigabilité, c'est pour la rencontre des deux traversiers. Ça n'a aucun rapport avec la profondeur du chenal. Par contre, la longueur du dragage, la longévité du dragage, je veux dire, ça, ça a directement un lien avec la profondeur du chenal.

2575 Donc, au bout de onze (11) ans, si la demande a été faite en quatre-vingt-quinze (95), c'est parce qu'il y avait un besoin qui a été identifié puis qui était présent à ce moment-là. Donc, pourquoi attendre que ce soit critique pour refaire les travaux si c'est des travaux d'entretien? Je veux dire, ce n'est pas le premier dragage. En quatre-vingt-quatre (84), il y en a eu; depuis dix-neuf cent douze (1912).

2580 Au Willow, il y a une carte d'affichée sur, une carte marine d'affichée sur un mur. La carte est datée de mil neuf cent douze (1912). Je veux dire, ce n'est pas d'hier, là, qu'il y a des dragages qui s'effectuent dans ce chenal-là. Donc, c'est pour ça que, moi, je considère que si c'est... si au bout de onze (11) ans, ça devient nécessaire, pourquoi ne pas l'embarquer sur un programme et puis on procède à l'entretien tout simplement du...

LA PRÉSIDENTE :

2590 Écoutez, c'est parce que ma compréhension d'un programme, c'est que ça permet des dragages à l'intérieur d'une période de dix ans.

M. CLAUDE DESJARDINS :

2595 C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Alors, c'est un peu le sens de ma question. Est-ce que c'est parce qu'il y aurait des besoins de dragage à l'intérieur d'une période de onze (11) ans ou si de le faire à tous les onze (11) ans, ce serait suffisant?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2605 Malheureusement, je ne peux pas répondre, parce que je n'ai pas l'expérience. Ça fait quatre ans que je suis propriétaire.

LA PRÉSIDENTE :

2610 Peut-être pour ma part, une dernière petite question. Lors de la première partie de

l'audience, vous nous avez dit qu'en deux mille un (2001), bien, en fait, il y avait un dragage qui avait été fait, qui avait nécessité vingt-cinq (25) voyages. Est-ce que les sédiments ont été transportés en milieu terrestre ou en milieu aquatique?

2615 M. CLAUDE DESJARDINS :

J'imagine que c'est en milieu terrestre, parce que c'est le contracteur qui s'est chargé de...

2620 LA PRÉSIDENTE :

Vous ne savez pas à quel endroit il en a disposé?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2625

Non.

LA PRÉSIDENTE :

2630

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2635 Dans votre mémoire, vous faites mention de l'apport des sédiments des ruisseaux qui sont adjacents. Donc, est-ce que vous avez des actions que vous... quel genre d'interventions qu'on pourrait faire pour justement limiter l'apport sédimentaire de ces deux ruisseaux-là?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2640

Non, je n'ai pas de solution, là, à proposer comme telle, parce que, je veux dire, je ne connais pas ça, là. Vraiment, je ne suis pas un expert là-dedans.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2645

Mais pour vous, c'est quand même un apport qui vous semble assez important?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2650 Moi, je pense que ça vaut la peine de s'y attarder et puis de l'analyser comme il faut, parce que, moi, j'ai un doute que, oui, il y a un problème, il y a une partie du problème qui est liée à ça. Mais je n'ai pas de confirmation là-dessus. Je souhaiterais qu'on s'y attarde un petit peu.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2655

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur Desjardins.

2660

M. CLAUDE DESJARDINS :

Merci à vous.

2665

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant madame June Penney. Bonsoir, Madame Penney.

PRÉSENTATION PAR Mme JUNE PENNEY,

2670

citoyenne :

Bonsoir. (Traduction) *Je serai brève. Je m'appelle June Penney. J'habite le 140, rue Principale. Il y a trois maisons entre ma maison et la traverse. Comme je l'ai dit, je vis là depuis vingt-deux (22) ans. J'ai vu l'évolution des choses côté traverse au fil des ans. Et je vais vous signaler les choses en style télégraphique plutôt que de me lancer dans un grand discours. Beaucoup de choses ont déjà été dites, n'est-ce pas. Et je suis d'accord en grande partie avec ce qui a été dit.*

2675

*J'aimerais cependant signaler que peut-être, au nombre de vos recommandations au gouvernement, vous pourriez signaler et comprendre que la raison pour laquelle plusieurs d'entre nous avons souhaité nous présenter là ce soir, c'est la peur de l'inconnu. L'inconnu dans ce cas, c'est ce qui, aux yeux de certaines personnes, est le projet caché derrière ce projet de dragage.*

2680

*Il y a aussi, monsieur Lauzon l'a signalé, le fait qu'il y a eu un manque d'informations. Il y a eu aussi des façons de faire contestables. Par exemple, à la première soirée d'informations nous avons eu l'impression qu'il manquait d'informations à nous fournir justement. Donc, si nous voulons distinguer les deux projets, à savoir le projet de dragage par opposition au projet de modernisation, ce sont là deux questions tout à fait différentes auxquelles nous sommes confrontés.*

2685

*Et nous devons tous reconnaître qu'il est clair qu'il faut, bien sûr, draguer ce chenal. Ça a été signalé aux dernières audiences publiques ici même à Hudson; il y a eu des statistiques sur papier qui nous signalaient que le niveau de l'eau n'avait pas été modifié. Je suis en désaccord à cet égard. Il est très clair, et j'ai des photos pour le démontrer, qu'il y a eu en définitive, qu'il y avait une plage tout le long du lac des Deux-Montagnes, le long du chemin de Lance. Par conséquent, les chiffres ne prouvent pas, ne démontrent pas quelle a été la véritable situation. Et le niveau de l'eau est faible surtout ces dernières années.*

2690

*Et si on veut poursuivre, si on veut continuer de tirer partie de cette traverse, je recommande fortement que nous nous assurions qu'il y ait une forme ou l'autre de dragage d'ici*

2700

*l'automne, parce que si cela ne se fait pas, si ce projet ne se réalise pas d'une manière ou d'une autre, eh bien alors, pour ma part, je crois qu'il y a risque quant au fonctionnement même de la traverse, et qu'ils ne seront plus en mesure de fonctionner surtout l'été prochain, pendant les mois de l'été à proprement dit.*

2705

*Il faut peut-être nous rappeler aussi, encore une fois, que ce projet de dragage, c'est autre chose que le projet de modernisation. Cela a déjà été signalé ici ce soir. Nous avons des recours; nous pouvons retourner en audiences publiques une fois qu'il y aura un projet de modernisation qui soit proposé véritablement. Dans ma quête d'informations en vue de parvenir à mes opinions, j'ai souvent débattu avec monsieur Desjardins ainsi que bien d'autres personnes au sein de la collectivité.*

2710

*Mon opinion personnelle quant aux activités de monsieur Desjardins sont à l'effet qu'il s'est montré respectueux de ses voisins, respectueux aussi de l'environnement. Cela m'a été confirmé par mes recherches quand j'ai appelé la compagnie de navigation, la compagnie de conception, si vous voulez, qui a contribué au processus de conception des nouveaux traversiers. Ça a été énoncé par monsieur Jacques Therrien que c'était là l'un des critères justement proposés, critères proposés quand ils ont parlé de la conception d'un nouveau bateau.*

2715

2720

*Alors, je sais qu'il y a toutes sortes d'opinions qui circulent au sein de la collectivité. Récemment, il y a eu une lettre dans un journal local au sujet de nouvelles affiches le long de la route, de la grande route. Eh bien, ces affiches sont là depuis longtemps. Ce sont des affiches autoroutières qui sont là depuis bien des années.*

2725

*Quand les gens se mettent à parler d'intentions cachées, de plus de circulation, et ainsi de suite, eh bien, la publicité a déjà été lancée. Ce sont des affiches qui existent déjà. Le traversier figure déjà sur les cartes routières, ça n'a rien de nouveau. Ça n'a pas été inscrit ou... parce qu'il y a de nouvelles intentions. La circulation a déjà augmenté mais pas à cause d'interventions récentes ou d'activités récentes. Ce sont des choses qui remontent déjà assez loin dans le temps.*

2730

*Et puis encore une fois, on en revient à cette grande peur, ça a été signalé plus tôt qu'en deux mille un (2001), je pense, monsieur Desjardins en a lui-même parlé de la suggestion à l'effet qu'il y ait une nouvelle route à construire, peut-être expropriation de terrains. Et, ça, bien sûr, ça a entraîné chez nous tous une grande peur de ce qui nous attend.*

2735

*Pour ma part, je fais partie de ce même groupe. Je suis peut-être neutre, remarquez bien, je vois les deux côtés de la médaille. Mais en guise de conclusion, je dirais ceci. Pour ma part, je crois que le dragage est requis. La grande question, la question en bout de piste dans toutes ces audiences publiques revient à une question de sécurité. On nous a dit que c'est la raison pour laquelle il y a un tel projet. Et je pense que, pour l'essentiel, c'est là la question à laquelle il faut répondre.*

2740

*Combien de sédiments faut-il retirer afin de tenir compte de l'aspect sécurité? Alors, voilà pour l'essentiel ce que j'avais à dire. Je ne sais pas si vous souhaitez me poser des questions*

2745

*étant donné que je vis si près, bien sûr, de toute cette activité.*

LA PRÉSIDENTE :

2750            Peut-être une question, Madame Penney. Plusieurs citoyens ont évoqué la circulation abondante sur la rue Principale et Bellevue. Vous nous dites que vous habitez à trois maisons de la traverse. J'aimerais vous entendre sur cette circulation-là. Est-ce qu'elle est due en grande partie à la présence du traversier ou si cette circulation-là est liée aussi au fait que c'est une ville très pittoresque et que les gens veulent visiter?

2755

Mme JUNE PENNEY :

2760            (Traduction) *Eh bien, oui, Hudson, en définitive, est de plus en plus connue comme une municipalité touristique. Quand j'ai déménagé ici, même un dimanche, deux mères pouvaient pousser des carrosses en marchant côte à côte et il n'y avait à peu près pas une auto qui roulait. Maintenant, Hudson a été découverte pour toutes sortes de raisons. Et, bien sûr, la traverse d'Oka est devenue plus populaire. Et les fins de semaine, en définitive, il y a augmentation de l'achalandage dans notre communauté.*

2765

2770            *Et, ça, ça inclut, bien sûr, les problèmes du côté des motocyclettes. À mon sens, c'est un grand problème, parce qu'ils passent juste devant ma maison. Ils font beaucoup de bruit. Il y a aussi les vélos la fin de semaine; il y a des vélos qui se déplacent en groupe. Et un dimanche matin, ils tournent le coin de rue près de chez moi, je les entends crier on est rendus , c'est-à-dire on est rendus à la traverse. Alors, oui, effectivement, la traverse entraîne des conséquences sur ma vie. Et la circulation, la fin de semaine, en définitive, est à la hausse.*

2770

LA PRÉSIDENTE :

2775            Si je comprends bien, vous habitez là depuis une vingtaine d'années. Donc, quand vous avez emménagé, vous saviez que la traverse existait et vous avez choisi de vous installer là?

2775

Mme JUNE PENNEY :

Exactement.

2780

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Un gros merci, Madame Penney.

2785

Mme JUNE PENNEY :

Merci.

2790

LA PRÉSIDENTE :



Nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes et revenir par la suite.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

REPRISE DE L'AUDIENCE

2795

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant de Advanced Marine Technology, madame Julie Brodeur et monsieur Jacques Faulkner. Bonsoir, Monsieur, bonsoir, Madame.

2800

PRÉSENTATION PAR Mme JULIE BRODEUR ET M. JACQUES FAULKNER,  
Advanced Marine Technology :

Mme JULIE BRODEUR :

2805

Donc, nous sommes venus vous présenter un peu notre expérience de dragage qu'on a jusqu'à maintenant. On a une machine qui est nommée l'amphibex ici qui drague en Ontario en ce moment. Nous avons cette machine depuis deux ans et nous draguons incessamment depuis le temps que nous l'avons acquise.

2810

J'ai passé un petit peu à travers les documents de l'étude d'impact, et je me suis rendu compte qu'il n'y avait pas eu beaucoup d'informations qui avaient été données au sujet de cette machine-là. Et je crois que c'est important que les gens soient mis au courant de l'existence et le fonctionnement de cette machine.

2815

Comme j'ai dit tout à l'heure, ça fait deux ans que nous avons cette machine. On a travaillé dans toutes sortes de conditions, dans des marinas qui étaient en pleine activité avec tous les bateaux présents dans la marina, ce qui n'a pas obstrué du tout les travaux et les activités de la marina. Nous avons travaillé dans des conditions hivernales avec des... surtout cette année, les glaces étaient très épaisses, et on avait des quatre, cinq pieds de glace, et on a réussi à draguer dans le lac Huron cet hiver.

2820

Nous avons été aussi dans des conditions marines où on a dragué au Nouveau-Brunswick avec des conditions de marée, et c'était dans un port de pêche où les va-et-vient et les activités nautiques sont beaucoup plus importantes que dans une marina normale de plaisance. Nous avons... C'est ça.

2825

Notre système, c'est en fait, on a un aspirateur, en fait, c'est deux systèmes de pompes qui sont au bout de notre

2830

boom . c'est un ... pump qu'on appelle. Et ça achemine les sédiments dans un bassin de décantation. L'acheminement des sédiments se fait dans un circuit complètement fermé. C'est un système de tuyaux de huit pouces de polyéthylène qui achemine tous les sédiments au bord. C'est ça. On les amène...

2835

Tous nos projets, on les a faits avec des bassins de décantation, sauf celui au Nouveau-Brunswick où on a acheminé les sédiments, on les a acheminés juste plus loin pour faire le

chenal de navigation. Mais pour tous les autres projets, on a fait des bassins de décantation. Les boues ont été... Attendez! Je vais aller...

M. JACQUES FAULKNER :

2840

En fait, ce type de machine-là, ça permet soit d'utiliser, d'enlever les sédiments, les mettre en rive.

LA PRÉSIDENTE :

2845

Oui, peut-être monter votre micro s'il vous plaît.

M. JACQUES FAULKNER :

2850

C'est ça. Ou soit de les remettre dans le fond marin. C'est sûr qu'on préfère les mettre en rive parce que les sédiments viennent forcément de la rive, ils ne viennent pas de... ils sont, comme les gens disaient précédemment, que les apports avaient été amenés par les ruisseaux. Alors, c'est l'érosion du sol qui fait en sorte que les fonds marins, bien, se relèvent. C'est pour ça que les projets qu'on a faits jusqu'à maintenant, les gens favorisaient la remise des sédiments en rive et non pas de les laisser en fond marin.

2855

On avait une première photo qui nous montrait le bassin de sédimentation quelques jours après l'arrêt des activités. Et puis, ça, c'est un mois après, un petit peu plus qu'un mois, à la fin de l'été, là. Donc, il y a presque pas de... Après quelques mois de dépôts, ça se régénère tout seul. Alors, ce principe-là, il est favorisé par les Américains, parce que, au début, ils draguaient puis ils renvoyaient dans le lac. Maintenant, ils s'aperçoivent que c'est préférable de revaloriser les boues et les sédiments. Alors, la plupart des projets maintenant sont faits pour se débarrasser des sédiments.

2860

Les gens ont dans leur idée que ça coûte beaucoup plus cher, mais je pense que, avec un équipement qui est petit comme celui-ci, premièrement c'est un équipement qui est excessivement précis, donc on n'a pas besoin de faire de surdragage. Les quantités sont moindres. On a regardé les quantités évaluées versus les quantités réelles requises, et puis on a remarqué dans des documents qu'il y avait trente pour cent (30 %) de surdragage qui avait été prévu.

2865

2870

Mais vu la précision de l'équipement, on n'a pas besoin d'aller faire de surdragage. On est à peu près à cinquante (50) millimètres près de précision avec la machine. Alors, on n'a pas la nécessité comme avec un équipement mécanique qui font comme des trous un peu partout, là, d'avoir un surdragage. Ça fait une grosse différence sur les volumes à manipuler, donc beaucoup moins de matériaux qui peuvent être redéposés dans le fond marin.

2875

L'avantage de ce petit équipement-là, c'est qu'il est transportable facilement par la route. Donc, les frais de mobilisation sont excessivement réduits. Et puis ça vous permet de faire un dragage d'entretien, si vous voulez, à faible coût versus les gros équipements lourds qui étaient

2880

utilisés v'là trente, quarante ans, qui sont encore sur le marché aujourd'hui. Ça fait une grosse, grosse différence. Ces équipements-là ont été conçus et dessinés pour être acheminés par voie terrestre et non pas par voie marine.

2885           Ça nous permet d'accéder à des sites avec un coût ridicule de transport. L'équipement est fabriqué ici au Canada, en fait même au Québec. Et puis on a regardé l'évaluation des coûts pour faire le projet total. Ça donnerait entre quatre cent et cinq cent mille dollars (400-500 000 \$). Si on dispose même des boues à l'extérieur. Alors, je ne sais pas si c'est les figures que vous aviez, là, mais je pense que c'est un pensez-y bien.

2890           Et puis, en plus, vous avez l'avantage d'enlever des matériaux pour pas les redisperser en fond marin. Il y avait aussi, je pense, une partie des matériaux qui était contaminée. Et puis, encore là, vu que la machine est précise, c'est assez facile de, justement, retirer juste ce qui est contaminé et non pas d'y aller à tâtons avec des surexcavations.

2895  
Mme JULIE BRODEUR :

2900           Encore là, ce qu'il y avait aussi, qui avait été soulevé dans les études, il y avait les quantités de matières en suspension qui dépendaient de trois activités principales, qui étaient le dragage, le transport des sédiments et le rejet des sédiments. Nous, en fait, avec notre méthode, c'est que c'est seulement le dragage qui peut avoir un impact sur les matières en suspension parce qu'on n'a pas de transport des sédiments. Tout est acheminé par des tuyaux, c'est un circuit complètement fermé. Donc, il y a juste une manipulation des sédiments. On le prend et on l'amène ailleurs, mais il n'y a plus aucun contact avec le reste de l'environnement.

2905           Ce qu'il y avait aussi, ce qui nous a surpris un petit peu, c'est les méthodes de réutilisation. Nous autres, bien, c'est comme on a mentionné, on voit ici un exemple que c'est fertilisant. C'est le même type ici de sédiments sur cette photo-là qui a été... bien, qu'il y a eu de la revégétation qui a été faite dessus au bout de trois mois. C'est le même type de silt limoneux qu'il y a ici, du sable silteux, là. C'est ça, silt argileux, pardon, qu'il y a ici.

M. JACQUES FAULKNER :

2915           Ça, c'est un site qui n'a pas été nivelé, là. Le client a décidé de ne pas niveler son site. C'est pour ça qu'on voit encore la petite berme qu'on a faite, là, pour notre bassin de sédimentation. Mais, normalement, ces sites-là sont renivelés. Donc, il n'y a pas de... on ne peut pas voir ce qui a été dragué. Ça devient complètement recouvert de végétation d'un été.

Mme JULIE BRODEUR :

2920           Puis j'ai fait dans les derniers mois une demande auprès du ministère de l'Environnement du Québec pour procéder à du dragage à Pointe-au-Pic. J'ai obtenu mon autorisation vendredi dernier. On va procéder au dragage la semaine prochaine à Pointe-au-Pic. Ça a été... J'avais une étude des sédiments, évidemment, avant qui étaient classés comme classe 2. Là, on a ici des sédiments comme classe 3. Ça m'a énormément surpris de voir qu'il y

avait une permission de remettre les sédiments en eau, parce que c'est des sédiments qui sont... qu'il y a un petit peu... ce que j'ai vu.

2930           Moi, j'ai une classification des sédiments. Et classe 3, c'est sous le seuil, c'est le seuil néfaste pour la faune benthique, ce qui signifie que ça peut peut-être avoir un effet. Mais je ne suis pas spécialiste en biologie, mais je sais qu'à Pointe-au-Pic le classe 2, ça a été comme un petit peu la limite, je crois, de... Je ne le remets pas en eau, mais je le récupère sur un terrain de golf. C'est ça. C'est juste le niveau de classification, là, que ça m'a surpris un petit peu de voir qu'on retournait à l'eau. J'ai trouvé que c'était un peu un retour avant l'époque de  
2935 l'assainissement des eaux où on retournait à l'eau nos égouts et nos...

M. JACQUES FAULKNER :

2940           Nos déchets.

Mme JULIE BRODEUR :

2945           Nos déchets. Parce qu'un classe 3, je vous dirais que ce n'est pas le matériau le plus propre et exempt de matières contaminées. Et j'ai trouvé ça un petit peu surprenant de voir ça. Et c'est ça, je pense que ce qui est le mieux, c'est de le décanter et de disposer. Il y a des méthodes de disposition qui sont adéquates et qui permettent la réutilisation.

2950           C'est ça, à Pointe-au-Pic, bien, on pourra procéder à du dragage dès la semaine prochaine. Notre machine déménage, là, à la fin de la semaine. Et on inviterait les gens qui sont un petit peu curieux, on va procéder là-bas. On va faire notre propre bassin, là, dans un stationnement, et on va disposer des sédiments, là, dans un site du terrain de golf là-bas, qui est en construction. Donc, il y a une réutilisation potentielle qui peut se faire du sédiment.

2955           M. JACQUES FAULKNER :

2960           Je pense que les gens avaient peut-être une idée un petit peu déformée de l'intervention. Mais c'est quand même, il faut le réduire à l'échelle que c'est réellement, là, c'est quand même pas... c'est sûr qu'on ne peut pas minimiser l'impact de ce travail-là, sauf que ce n'est pas à une échelle disproportionnée; ce n'est pas des travaux extraordinairement importants. C'est quand même du... plus de la maintenance qu'autre chose.

2965           Et puis, comme je vous dis, on peut utiliser des équipements maintenant qui sont quand même de taille réduite qui n'ont pas un impact comme anciennement les gens avaient. C'est pour ça que, même si l'équipement est fabriqué ici au Québec, on l'a utilisé beaucoup plus en Ontario qui sont, je ne dirais pas qu'ils sont en avance sur nous autres, loin de là, mais ils sont soucieux de pas remettre les sédiments dans l'eau. Alors, cent pour cent des projets qu'on a faits là-bas, on doit sortir le matériel.

2970           Alors, l'équipement, il devient bien économique versus la méthode de manipulation avec barges. Ça fait une grosse différence dans les prix. On a une photo qu'on peut voir la machine

dans une marina, juste pour vous donner une idée de la taille, de la dimension de l'équipement. On voit ici comment, un peu le principe de fonctionnement. C'est juste pour une démonstration. C'est un peu le même principe qu'un souffleur à neige dans le fond.

2975 C'est un godet avec un baril qui tourne et puis des dents, puis... il y a deux grosses pompes aspirantes dans le fond du godet pour pas qu'il y ait de sédiments en suspension. On est équipé d'un système d'analyse et puis on vérifie toujours la turbidité qu'on crée alentour de la machine. Et puis, en deux ans, on n'a jamais dépassé les normes de turbidité acceptables, et en rejet et autour de l'équipement.

2980 LA PRÉSIDENTE :

Ça fait le tour de la question.

2985 M. JACQUES FAULKNER :

Oui.

2990 LA PRÉSIDENTE :

2995 Peut-être une question. La grandeur de site que ça peut prendre, par exemple, le promoteur nous disait, en tout cas, environ vingt-six mille (26 000) mètres cubes, là, mettons ce chiffre-là. Est-ce que vous êtes en mesure de, par exemple, avec la méthode que vous utilisez de voir quelle grandeur, quelle serait la grandeur du site, là, nécessaire à l'accueil de ces sédiments-là?

M. JACQUES FAULKNER :

3000 Je vous dirais que, premièrement, ces vingt-six mille (26 000) mètres cubes, ça comprend votre trente pour cent (30 %) de trop.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, tout à fait.

3005 M. JACQUES FAULKNER :

3010 Donc, ça fait quand même une grosse différence. Donc, il n'y en a pas tant que ça. Puis c'est séparé en deux rives, la rive d'Oka et ici à Hudson. Donc je pense...

Mme JULIE BRODEUR :

3015 Bien, j'ai calculé approximativement. Un bassin pour le côté de Hudson, particulièrement, qui a à peu près, de mémoire, douze mille (12 000) mètres cubes, ou quelque chose comme ça, là, ça nous donnerait... bien, là, j'ai vraiment approximé, là, j'ai fait un soixante-cinq par soixante-

cinq (65X65). Ça nous donne un point treize (1,13) acres, là... même pas. Parce que je sais qu'il y a eu question de terrain de football, là. C'est même pas un terrain de football. Ça fait que c'est vraiment... Et on peut jouer avec selon la dimension qu'on a.

3 0 2 0 On peut... T'sais, on a des ajustements possibles avec les grosseurs de bassins. Puis ça dépend, si on le vide aussi, on le dispose, on a... En ce moment, on drague dans le lac Supérieur et nos employés, ils pompent puis ils vont dans le bassin, ils marchent sur les sédiments au même moment.

3 0 2 5 M. JACQUES FAULKNER :

3 0 3 0 C'est ça. C'est parce qu'il y a possibilité de disposer d'une partie des matériaux ou de la totalité hors site, tout dépendant de la qualité des matériaux. On peut soit les laisser en bassin puis que ça devienne un endroit gazonné, ou on peut se servir d'un beaucoup plus petit bassin, là, vraiment un petit bassin d'appoint et puis sortir les matériaux.

3 0 3 5 Quand c'est des matériaux contaminés comme on disait précédemment, ce qu'on fait, c'est ça, c'est qu'on fait un petit site, vraiment petit, avec des membranes filtrantes. Et puis avec une excavatrice conventionnelle, on récupère tout de suite le matériau contaminé pour l'acheminer par camion hors site. Alors, la grandeur du bassin, ça dépend beaucoup du milieu récepteur. Mais ce n'est pas des bassins extraordinairement grands.

3 0 4 0 Ici, c'est sûr, il y a onze mille ou douze mille mètres cubes. On vient d'en finir un sur le lac Huron. C'était ça douze mille (12 000) mètres cubes. Alors, eux autres, c'était du sable. Alors, ce sable-là, ça fait un sable lavé, donc ils le récupéraient vu que c'est un produit de qualité.

LA PRÉSIDENTE :

3 0 4 5 J'aimerais, tout à l'heure, vous avez parlé de quatre cent à cinq cent mille dollars (400-500 000 \$). Est-ce que c'est pour vingt-six mille (26 000) mètres cube? Le coût que vous avez calculé...

Mme JULIE BRODEUR :

3 0 5 0 Non, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

3 0 5 5 ... c'est pour quelle quantité?

M. JACQUES FAULKNER :

3 0 6 0 C'est pour... En fait, c'est le volume réel que vous aviez besoin. Parce que, comme je vous dis, on n'a pas de surexcavation à réaliser. Mais on a prévu de sortir le matériau en partie. Sur la rive d'Oka, ce n'est pas possible de faire un bassin et le laisser là. Alors, on a prévu de le

sortir complètement du site, alors de ne pas le laisser en rive, de vraiment en disposer.

LA PRÉSIDENTE :

3 0 6 5 D'accord.

M. JACQUES FAULKNER :

3 0 7 0 Mais ça... peut-être, je ne sais pas, si l'échelle des coûts, là, ça peut... C'est sûr que ça peut sensiblement varier en fonction des exigences environnementales. Mais c'est l'ordre de grandeur du coût total du projet.

LA PRÉSIDENTE :

3 0 7 5 Quand vous parlez du côté de Oka, de vraiment disposer des sédiments, c'est d'aller les porter dans un site qui permet d'accepter, là, ce...

M. JACQUES FAULKNER :

3 0 8 0 Oui. C'est-à-dire que vous avez une partie contaminée. C'est ça. Il y a à peu près trois cents (300) mètres cubes, là. Mais pour le reste, c'est du matériau non contaminé. Alors, c'est du matériau acceptable. Ça, ça peut être... ça peut être dans une ferme; ça peut être... Parce que c'est un matériau où vraiment la végétation pousse excessivement bien. Donc, c'est un matériau qui a, je ne dirais pas une valeur commerciale, mais ce n'est pas un déchet. Alors, ça n'a pas de  
3 0 8 5 valeur commerciale parce qu'on est dans un pays où il y a beaucoup de terre végétale, mais c'est quand même un matériau qui est utile.

LA PRÉSIDENTE :

3 0 9 0 Mais je veux juste bien saisir, là. Lorsque les sédiments sont sortis par le... vous les transportez, comment, là, parce qu'ils sont quand même dans une composition plus liquide, là, avant de les transporter, est-ce que vous les transportez par camion ou si... de quelle façon vous procédez à ce moment-là?

3 0 9 5 M. JACQUES FAULKNER :

Bien, quand c'est du sable, la phase liquide dure à peu près cinq minutes.

LA PRÉSIDENTE :

3 1 0 0 O.K.

M. JACQUES FAULKNER :

3 1 0 5 Et puis le matériau, il devient sec en cinq à dix minutes. On peut se promener dans le

3110 bassin. Quand c'est des matériaux plus limoneux, c'est sûr et certain que ça prend un petit peu plus de temps. Mais l'eau, elle se retire tranquillement. Et puis on peut en disposer. Soit qu'on le laisse là, comme je vous dis, puis ça devient un terrain qu'on n'aura pas besoin de retoucher. Et ou ça prend à peu près une semaine, puis on peut récupérer les matériaux. L'eau, elle s'est dissipée. Elle s'est retirée.

LA PRÉSIDENTE :

3115 D'accord. Dans le cas de la baie de Como, bon, il n'y a pas d'inventaire qui a été fait, mais on a mentionné la présence potentielle de tortues géographiques. Dans l'éventualité où on utiliserait votre technologie pour faire le dragage, quel serait l'impact pour les tortues, là? Elles vont être aspirées, je présume. Est-ce qu'il y a des chances de survie ou pas? Comment ça fonctionne?

3120 Mme JULIE BRODEUR :

Ça dépend de leur carapace.

M. JACQUES FAULKNER :

3125 Je vous dirais qu'en deux ans, là, on a vu un seul et unique poisson dans nos bassins en deux ans. Alors, je ne sais pas. J'imagine que juste la vibration ou la répercussion du son fait en sorte que les... On a vraiment, à part du coquillage qu'on a, qu'on aspire, mais des poissons ou des... Je n'ai pas vu de tortues, jamais. Honnêtement, là, je n'ai pas vu...

3130 LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3135 M. JACQUES FAULKNER :

Je n'ai pas vu... Je ne pense pas que les habitants des milieux aquatiques s'approchent d'un godet pompe comme ça.

3140 LA PRÉSIDENTE :

Non.

M. JACQUES FAULKNER :

3145 Mais ce n'est pas... Quand on dit, c'est aspirant, c'est aspirant, oui, mais sauf que c'est vraiment confiné, là. Ce n'est pas... On ne pompe pas l'eau du lac des Deux-Montagnes avec ça, là. C'est quand même un espace excessivement réduit. Et puis le godet est orienté dans les sédiments et non pas, et non pas en pleine eau.

3150



LA PRÉSIDENTE :

3155 Bien, je vous dis ça dans le contexte où la tortue géographique, entre autres, celle dont il est question, bon, il n'y a pas eu d'inventaire de fait, mais lorsqu'elles hivernent, elles hivernent dans...

M. JACQUES FAULKNER :

3160 Dans le sable.

LA PRÉSIDENTE :

3165 ... elles s'enfouissent dans le sable. Donc, si le dragage se fait, par exemple à l'automne, bien, il y a des possibilités qu'elles soient enfouies dans le sable. Ce que je dois comprendre de vos propos, c'est que le bruit qui est causé par l'utilisation de votre machinerie les inciterait à s'éloigner?

M. JACQUES FAULKNER :

3170 Moi, je suis ingénieur, je ne suis pas biologiste. Alors, je ne sais pas. Honnêtement, là, je ne pourrais pas vous répondre sans dire de bêtise, là. Je ne sais pas.

LA PRÉSIDENTE :

3175 D'accord.

M. JACQUES FAULKNER :

3180 Vu que les tortues, ça ne va pas vite, là.

LA PRÉSIDENTE :

3185 Merci beaucoup.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3190 J'ai une petite question. C'est quoi la distance... jusqu'où on peut aller pour un bassin de décantation par rapport à la machinerie? Est-ce que ça prend disons un kilomètre?

Mme JULIE BRODEUR :

3195 Un kilomètre.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Un kilomètre?

3200

Mme JULIE BRODEUR :

Oui. Bien, dépendamment de la tête statique qu'on a, la montée.

3205

M. JACQUES FAULKNER :

Mais on a une station de relais. Et puis le projet qu'on a fait cet hiver, on était à deux point deux kilomètres.

3210

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ça peut aller jusqu'à deux kilomètres la distance entre la drague et le site?

3215

Mme JULIE BRODEUR :

Ce n'est pas des conditions favorables.

M. JACQUES FAULKNER :

3220

Non, c'est ça. Mais ça se fait. Comme à deux point deux kilomètres, c'est qu'on a une pompe-relais, et puis... donc, on n'a pas de bassin intermédiaire. On a qu'une conduite qui a deux point deux kilomètres de longueur, mais on se met à mi-chemin, bien, à un kilomètre à peu près de la dragueuse, une pompe pour nous donner de l'énergie pour aller plus loin. Alors, je vous dirais que ça peut aller plus loin que deux point deux kilomètres. Il s'agirait de mettre une deuxième pompe.

3225

Alors, c'est pour ça que, géographiquement, des fois, on trace un rayon, parce que la conduite, elle, elle peut aller en ligne droite, là, dans la partie aquatique. Alors, ça peut représenter beaucoup de possibilités quand on pense à ça.

3230

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

3235

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Oui.

3240

Mme JULIE BRODEUR :

Je voulais juste ajouter qu'on drague en amont et en aval du site ici. Parce qu'on a dragué en Ontario, on a dragué dans le lac Ontario, dans le lac Supérieur, dans le lac Huron, au canal Rideau aussi. Donc, je ne pense pas que, au Québec, les eaux soient plus sujettes à des délicatesses particulières.

3245

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. J'inviterais maintenant madame Mary Jefferies.

3250

PRÉSENTATION PAR Mme MARY JEFFERIES,  
citoyenne :

Bonsoir, Madame.

3255

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Madame Jefferies.

Mme MARY JEFFERIES :

3260

*(Traduction) Je m'appelle Mary Jefferies. Je ne suis pas la voisine dont monsieur Desjardins a parlé, je suis à deux portes de ce voisin-là. Donc, comme madame Penney, je suis à trois portes de la traverse, le long de la rue Principale. Je n'interviendrai pas longuement. Je pense que tous mes voisins ou voisines qui ont pris la parole avant moi, et ce de façon très éloquente, ont déjà abordé tout ce que je souhaitais dire.*

3265

*Par conséquent, je voudrais tout simplement réitérer ce qui suit. À mon sens, je n'ai aucune objection au maintien du dragage pour cette traverse. Cependant, je ne suis pas pleinement convaincue que l'élargissement très prononcé du chenal soit requis pour le fonctionnement sûr de la traverse. Bien sûr, je ne suis pas une experte. Néanmoins, je pense que le dragage, en fonction des paramètres d'origine, tel que stipulé il y a dix-huit (18) ans, enfin en mil neuf cent quatre-vingt-quatre (1984), suffirait aujourd'hui encore.*

3270

*Malgré tout, j'aimerais donc affirmer que toute augmentation de la circulation qui découlerait d'un tel élargissement et d'une plus grande ampleur du service de la traverse serait confrontée à mon opposition, parce que j'ai l'impression que, dans ce secteur de la municipalité, même dans l'ensemble de Hudson, mais tout spécialement dans ce coin de la municipalité, ça ne vaut pas la peine qu'il y ait achalandage accru. La fin de semaine, à l'heure actuelle, c'est déjà très élevé.*

3280

*Nous avons déjà vécu cet épisode qui porte sur les motocyclettes qui entraînent sur nous toutes sortes de conséquences. Donc, la circulation, l'achalandage, la fin de semaine, l'été, est déjà très prononcée, et je ne voudrais pas qu'il y ait une augmentation à cette circulation. S'il faut plus de revenus pour le traversier, il y a un intervenant qui a eu une excellente suggestion, peut-être qu'il faudrait augmenter le coût d'utilisation pour les utilisateurs la fin de semaine. Donc, il y*

3285

*aurait donc plus de revenus pour le traversier à ce moment-là.*

LA PRÉSIDENTE :

3290 Merci, madame Jefferies.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3295 Vous dites que, en fait, l'augmentation de la circulation, c'est un élément qui, un aspect qui vous inquiète, de l'achalandage, entre autres, de la traverse. Dites-moi, est-ce que l'augmentation de l'achalandage n'est pas due à problème de déplacement, par exemple les gens qui utilisent de plus en plus leur automobile, qui vont venir de toute façon, venir sur le site de la traverse, et s'il y a trop de trafic, il y a trop d'achalandage, trop de files d'attente, ils vont peut-être simplement faire demi-tour, est-ce que, à ce moment-là, est-ce qu'il n'y a pas autant de  
3300 trafic même si la traverse fonctionne d'une façon, de la façon actuelle?

En fait, ma question, est-ce que c'est la traverse qui amène l'achalandage ou c'est le transport, les déplacements, qui fait en sorte qu'il y ait beaucoup d'achalandage à la traverse? C'est un peu la question de la poule ou l'oeuf. Qui entraîne quoi? Est-ce que vous avez une idée  
3305 sur cet aspect?

Mme MARY JEFFERIES :

(Traduction) *Je pense que l'achalandage la fin de semaine vient pour une grande mesure de la traverse. Les gens font peut-être une route circulaire à partir de Montréal, un trajet circulaire. Ils viennent, par exemple, à Oka, ils traversent et puis, bien sûr, c'est Hudson qui en subit les conséquences. Donc, à cet égard, c'est le résultat direct du fonctionnement de la traverse. Bien sûr, il y a des gens qui empruntent d'autres voies, d'autres routes le long de la route Principale, le long de la rive. C'est une autre façon d'aller vers Montréal. Et là aussi, il y a  
3315 de la circulation qui en résulte.*

*Mais la fin de semaine, ou plutôt sur semaine, sur semaine, la traverse, je dirais, ne fait pas problème, à moins qu'il y ait un accident, par exemple, sur le pont. Ça, ça crée des problèmes. Mais, bon, c'est normal. Après tout, il faut bien qu'il y ait circulation. Mais sur  
3320 semaine, ce n'est pas un problème. Alors que la fin de semaine, c'est déjà très achalandé à cause, à mon sens, de la traverse.*

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3325 Donc, c'est vraiment l'achalandage de la fin de semaine, du week-end, qui cause problème plutôt que celui de la semaine, si je comprends bien?

Mme MARY JEFFERIES :

3330 (Traduction) *Oui. C'est beaucoup plus prononcé la fin de semaine. C'est la circulation,*

*l'achalandage qui est dû au tourisme.*

LA PRÉSIDENTE :

3335 Madame Jefferies, j'aimerais vérifier avec vous. L'hiver, c'est un pont de glace qui permet la circulation des véhicules. Bon. Je sais qu'il n'y a pas de comparaison exacte, là, entre le fonctionnement du traversier l'été et le pont de glace l'hiver, mais la fin de semaine, l'hiver, est-ce que le pont de glace, vous avez pu vérifier une augmentation de la circulation sur le pont de glace la fin de semaine en regard de son utilisation pendant la semaine?

3340

Mme MARY JEFFERIES :

(Traduction) *Peut-être un peu. Mais l'achalandage sur le pont de glace n'atteint certainement pas le niveau de la traversée. C'est plus constant. Les gens ne sont pas obligés d'attendre le traversier, ils se lancent directement sur la glace, ils paient à l'autre bout, ils traversent. Bon. Ça circule toujours. Par conséquent, il n'y a pas d'engorgement; il n'y a pas de file d'attente; il n'y a pas de présence, je dirais. C'est là. Bon. Il y en a peut-être un peu plus qui l'utilisent la fin de semaine aux fins de la pêche, les pêcheurs sur glace, peut-être. Mais ce n'est pas très prononcé. Ça n'entraîne pas de conséquences l'hiver, tout cela.*

3350

LA PRÉSIDENTE :

Mais il y a vraiment moins d'achalandage l'hiver que l'été ou si ça s'équivaut?

3355

Mme MARY JEFFERIES :

(Traduction) *Je vous dirais qu'il y a moins de circulation l'hiver. Les gens d'affaires, vous savez, j'ai des amis à moi, n'est-ce pas, qui n'envisageraient pas de conduire sur le pont de glace, et ils auraient peur de conduire sur la glace. Il y a sans doute bien des gens comme eux qui n'ont pas l'impression que c'est sûr, même si c'est tout à fait sûr.*

3360

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame Jefferies. J'inviterais maintenant monsieur Benoît Laporte.

3365

PRÉSENTATION PAR M. BENOÎT LAPORTE,

Citoyen :

3370 Bonsoir. Mon nom est Benoît Laporte. J'ai eu la réponse à la plupart de mes questions. Maintenant, je suis producteur agricole. J'habite dans la région. Je cultive les terres proches du traversier. J'étais inquiet un peu pour ce qui est un peu de l'expropriation future s'il y avait eu un projet plus gros.

3375 Un des problèmes que monsieur Desjardins a, c'est le ruisseau Paiement qui arrive dans sa baie directement, au traversier d'ailleurs. C'est un ruisseau qui passe chez nous. En fait, c'est

trois ruisseaux qui se rejoignent, mais c'est tous des ruisseaux qui ont été redressés dans les années quatre-vingt (80) pour aider au drainage agricole. Si c'était à recommencer aujourd'hui, chez nous, c'était comme un delta de rivières, si vous voulez, qui inondait en temps et lieu, qui revenait dans son lit. Ce ruisseau-là revenait dans son lit. Il fonctionnait en serpentant, si vous  
 3380 voulez, les terres. Puis il y avait évidemment des petites rapides, des petits bassins de décantation. Ça se faisait tout à fait naturellement. Il y avait probablement beaucoup moins de sédiments qui descendaient dans la rivière.

Maintenant, moi, si c'était à recommencer, je n'aurais pas accepté que ce ruisseau-là soit  
 3385 redressé. J'ai accepté, c'était fait par le Ministère à cette époque-là. C'était à l'époque du drainage des terres en général. Juste pour dire que si on continue comme ça, on va enterrer toutes nos rivières et nos lacs. C'est sûr que tous les sédiments vont descendre, puis avec les polluants. Parce que, moi, je sais qu'est-ce qu'on met sur nos terres, puis je vois les cultivateurs aller.

3390 Alors, évidemment, les pesticides, insecticides, herbicides, sédiments de... les engrais, les fertilisants, le fumier, tout ce que vous voudrez, ça s'en va directement dans le lac. Alors, ça serait... l'idéal, ça serait peut-être de ramener un peu comme maintenant on veut s'occuper des bassins versants, il faudrait aussi s'occuper des deltas, si vous voulez, de la fin aussi du cours  
 3395 d'eau, pas juste du début du cours d'eau.

Tout ça mis ensemble, ça pourrait aider beaucoup l'environnement, et pas créer aussi des problèmes comme ça. Le dragage pourrait être effectué beaucoup moins souvent, entre  
 3400 autres. C'est peut-être un peu tard pour réagir, parce que la plupart des cours d'eau ont été redressés. Mais il y a moyen peut-être de les retourner un peu dans leur lit original ou de créer peut-être des bassins de rétention, des lacs qui pourraient aider aussi aux canards, aux oies, à différents animaux. La faune en profiterait énormément.

Peut-être de recréer dans certains bassins, si vous voulez, qui vont retenir un peu l'eau.  
 3405 L'eau va avoir... les sédiments vont avoir le temps de se déposer. Puis l'eau qui va retourner aux rivières et aux lacs va d'être d'autant plus propre. Bien, ça va peut-être... Le problème va être peut-être encore là, mais ça sera peut-être un peu plus facile de le régler en vidant peut-être de temps à autre ces bassins-là.

3410 Alors, c'est un peu ça que je voulais dire. J'étais inquiet. Moi, je suis pourvoyeur, je loue des cabanes à pêche occasionnellement. Je suis un peu inquiet du site de dépôt. Personne n'en a parlé. Mais la rivière des Outaouais, c'est une grosse frayère à doré, c'est prouvé. Je l'ai lu souvent. Puis, évidemment, la tendance est à ça. Il y a de moins en moins d'eau. Il pleut en ce moment, là, mais il pourrait ne pas pleuvoir tout l'été maintenant, là, comme ça s'est passé.  
 3415 Alors, il y a de moins en moins d'eau.

C'est une rivière où il n'y a pas beaucoup d'eau. C'est encore une rivière qui est très propre par rapport à d'autres affluents du Saint-Laurent. Ça serait malheureux de la détruire quand même, là. C'est prouvé que les sédiments ont causé du tort au bar rayé dans le temps. Il y  
 3420 a des personnes qui en ont parlé. Les Lachance, entre autres, l'archipel des Îles de Montmagny,

qui sont encore des pêcheurs commerciaux d'esturgeon et qui ont su pêcher le bar à l'époque.

3425 Eux autres, ils prétendent, puis il y a des biologistes qui vont souvent à la pêche avec eux, là, puis ils prétendent que le dragage de l'Expo 67 puis du chenal du nord dans le fleuve, ça l'a enfoui les frayères, ça l'a en partie aidé à la disparition du bar rayé. J'espère que ça n'arrivera pas au doré de ma belle rivière, parce qu'on en a beaucoup de dorés ici. Ça fait que je suis inquiet un peu pour ces choses-là.

LA PRÉSIDENTE :

3430

D'accord. Monsieur Laporte, au début de la soirée, monsieur Ruelland a dit, il y a un agriculteur qui va venir plus tard dans la soirée, peut-être que vous pourriez... il parlait d'utilisation de terres agricoles pour des sites de décantation des sédiments. J'aimerais peut-être, en tout cas, je ne sais pas si vous avez entendu, entre autres, les échanges qui ont eu cours avec 3435 monsieur Faulkner et madame Brodeur, j'aimerais peut-être vous entendre sur ce que vous pensez de ça.

M. BENOÎT LAPORTE :

3440

Oui, ça se fait déjà beaucoup. Beaucoup de monde ici ont dû voir dans la région de Lachute, même Saint-Placide, il y a... dans la région de Lachute, ils ont creusé pour faire des dépôts de je ne sais pas quoi, là, c'est pour peut-être des égouts ou enfouir des déchets quelconques. Ils ont transporté la terre dans différents endroits sur plusieurs terres agricoles, juste de l'autre côté ici. Tout ça pour niveler surtout les terres agricoles.

3445

Quand les gens ont des grosses baissières, ils ont des problèmes de drainage. Alors, ils remplissent ça, puis ils finissent par cultiver ça à un moment donné ou à un autre. Ça serait peut-être intéressant de voir avec l'UPA de la région s'il n'y aurait pas, l'Union des producteurs agricoles dans la région, s'il y aurait peut-être des producteurs qui pourraient être dans la région, 3450 pouvoir accepter ce matériel-là.

Moi, dans mon cas, je n'ai pas de trou particulier ou de problème de nivellement, là, grave, là, mais peut-être un autre producteur, ça pourrait être intéressant. Même, j'écoutais les histoires de pompes, je ne sais pas s'il pourrait y avoir une partie qui se ferait par camion, s'ils ne 3455 peuvent pas pomper très loin, ils pourraient peut-être arriver à pomper à un certain moment dans des semi-remorques ou, pour que ce soit transporté peut-être un petit brin plus loin. Parce que je suis sûr que c'est pollué, moi. Moi, je le vois l'eau. Je vois l'eau couler, là, de ce ruisseau-là qui s'appelle le ruisseau Paiement qui est un ruisseau verbalisé.

3460

Je suis sûr que c'est pas mal pollué. Il n'y a plus de carpes, hein, il n'y a plus rien qui monte là-dedans. Il y avait de la carpe qui frayait beaucoup dans ce ruisseau-là. Moi, je le voyais faire quand j'étais jeune, je le voyais monter. C'est perché, là. C'était comme une petite rivière sauvage, ça, là, avant. Astheure, c'est une autoroute qui descend direct. Il n'y a plus un poisson qui monte là-dedans, là. C'est les castors maintenant qui se sont déplacés. On a des 3465 problèmes de castors d'une fois à l'autre.

3470 Puis, là, quand on défait une dame, imaginez-vous qu'est-ce que ça fait chez monsieur Desjardins. J'imagine qu'il a dû voir ça à quelques occasions. Là, ce qu'on fait, c'est qu'on ne les détruit plus les dames. On essaie de limiter le nombre de castors pour aider justement un peu à la... ça fait des bassins un peu de décantation. Alors, on participe veut veut pas un peu à la dépollution du cours d'eau. Mais ça prendrait peut-être des bassins plus grands que ça. Puis il y en a des belles places pour en faire. Je pourrais vous en montrer. Il y a des belles places pour faire ça. Alors, c'est un peu ça que je voulais dire.

3475 LA PRÉSIDENTE :

Très bien.

3480 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais, Monsieur Laporte, dites-moi, quand vous faites vos activités, l'exploitation agricole, est-ce que vous allez jusqu'en bordure du ruisseau ou est-ce que vous laissez...

3485 M. BENOÎT LAPORTE :

Non, pas le ruisseau Paiement. Il y a certains ruisseaux qu'on va trop proche. Je me bats souvent, j'essaie toujours de garder une lisière le plus possible pour pouvoir filtrer tous les produits qu'on utilise, là. Mais le ruisseau Paiement, lui, il est bien gardé. Bien, il est bien gardé! Il a été redressé. C'est ça le dommage, là.

3490 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais, actuellement, est-ce qu'il y a de la végétation aux abords ou c'est complètement...

3495 M. BENOÎT LAPORTE :

3500 Il y a encore un peu de végétation dans mon secteur. En fait, c'est mon secteur qui participait le plus à la dépollution de ce cours d'eau-là dans le temps, dans le temps qu'il était naturel. Mais l'ancien lit de rivière existe encore, il est encore là. Puis c'est encore en partie boisé, c'est encore relativement sauvage. Mais évidemment, il n'y a plus de poisson, il n'y a plus rien qui...

3505 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais si on reboisait la partie qui est rectiligne, qui est droite, si on la reboisait, si on mettait de la végétation, bon, des arbustes, tout ça, pour stabiliser les sols, stabiliser un peu l'érosion, est-ce que vous croyez que c'est une bonne façon de faire?

3510 M. BENOÎT LAPORTE :



3 5 1 5 Dans mon secteur, il n'y a pas trop d'érosion, mais c'est un gros cours d'eau. C'est principalement agricole ce cours d'eau, là, hein. Il n'y a pas beaucoup... Ça vient des terres derrière, de Saint-Clet; ça vient des terres plus haut. Puis dans cette région-là, évidemment, c'est creusé régulièrement puis, là, il n'y a pas de lisière, de bordure, si vous voulez, pour filtrer quoi que ce soit. Là, ils vont vraiment jusqu'au bord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3 5 2 0 Donc, ça prendrait en fait un... il faudrait que tout le ruisseau au complet soit revu, là, pour le stabiliser.

M. BENOÎT LAPORTE :

3 5 2 5 Oui, ce ruisseau-là. C'est un ruisseau qui est à revoir. Mais c'est un peu dans le plan du gouvernement. Je vais voir, je vais aux réunions puis je commence à entendre parler de gestion des bassins versants. Il y a des lois qui étaient pour passer, je ne sais pas s'ils existent vraiment, pour que les producteurs ne puissent pas travailler le sol jusqu'au bord des cours d'eau importants.

3 5 3 0 Ça, il faudrait absolument que ça se fasse, ça aiderait beaucoup. Puis, évidemment, de créer dans certains endroits des petits lacs, ça aiderait la faune puis ça dépolluerait quand même les cours d'eau. Il y a des endroits où on peut faire des lacs sans que ça nuise au drainage, à l'écoulement, si vous voulez. Parce que, en ce moment, le cours d'eau, il est redressé. Je pourrais vous montrer des tuyaux de route qui ont été... le ruisseau est redressé, mais il se remplit pareil très rapidement.

3 5 4 0 Parce que quand ça arrive en bas ici, tous les sédiments commencent à s'empiler, ils s'empilent dans la baie de Como, ils s'empilent tranquillement aussi dans les cours d'eau; ça bloque les tuyaux de route. Les tuyaux de route, il y en a certains qui sont rendus à moitié remplis. Dès qu'il y a un coup d'eau comme on a là, l'eau déborde, ça sort, il sort de l'eau partout par-dessus les chemins. Ça fait un massacre carrément, là.

3 5 4 5 À l'époque, les bassins, ces bassins-là se remplissaient; les cours d'eau suivaient un cours naturel. Ça remontait, ça descendait. Mais l'eau restait relativement bas; elle pouvait se filtrer à travers tous ces petits serpentins et petits bassins, qui n'existent plus aujourd'hui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3 5 5 0 Mais selon vous, qui pourrait corriger ça, qui a la responsabilité, selon vous, de faire ça?

M. BENOÎT LAPORTE :

3 5 5 5 La responsabilité, c'est des cours d'eau verbalisés. Évidemment, c'est au gouvernement. C'est des cours d'eau qui appartiennent au gouvernement, ça n'appartient pas... Un cours d'eau qui coule à l'année n'appartient au producteur, il appartient au gouvernement. C'est d'ailleurs le

gouvernement qui a entrepris ces travaux-là du temps, à l'époque, dans les années quatre-vingt (80).

3560 Ce n'est pas sur toute la longueur, nécessairement, du cours d'eau. Évidemment, il faut protéger les bordures. Mais c'est le début du cours d'eau et la fin. On a oublié la fin du cours d'eau; on l'a redressé jusqu'au lac, puis tous les cours d'eau comme ça, redressé jusqu'au lac. On a oublié que les inondations se faisaient un petit peu moins sévèrement à l'époque où les ruisseaux coulaient en rivière, en serpentin, comme ça devrait couler.

3565 Puis en plus, en coulant en serpentin, ça donne des bandes riveraines beaucoup plus grosses, parce que tu ne peux pas cultiver quand c'est large, t'sais. C'est toute une pensée pour revenir. Il est peut-être un peu trop tard, mais on... Moi, je pourrais vous montrer certains endroits. Moi, je m'adonne à avoir trois cours d'eau qui viennent en un, puis c'est le ruisseau Paiement qui s'en va chez monsieur Desjardins.

3570 Je pourrais vous montrer des endroits où il y aurait possibilité de faire des petits étangs qui pourraient dépolluer l'eau, définitivement, et aider la faune en même temps, parce qu'un lac, ça crée énormément de... c'est une richesse pour les oiseaux, pour les canards, les oies, toutes sortes d'oiseaux, les rats musqués, les castors, les hérons verts, les hérons bleus, nommez-le, 3575 toutes les espèces d'animaux. Ça pourrait peut-être. Remarquez que, en tout cas, c'est peut-être difficile de revenir en arrière, là, mais peut-être si ça peut aider pour plus tard dans d'autres cours d'eau.

3580 Parce que, là, le lac des Deux-Montagnes se remplit. Je ne sais pas si vous avez... Moi, je travaille aussi au club nautique du lac des Deux-Montagnes. Il y a un autre cours d'eau là. C'est une problématique épouvantable. La jetée qu'ils ont... que le gouvernement a fait pour garder, protéger les bateaux. Ça se fait remplir continuellement par un autre cours d'eau. Un autre problème qui va... Ça a été creusé encore l'année passée, puis ça va être creusé continuellement. Peut-être que même, un moment donné, ça va être fermé carrément.

3585 Il faut trouver un moyen de garder les... que les sédiments se déposent un peu plus haut dans les cours d'eau d'une manière ou d'une autre, sinon on va remplir le lac. Ce n'est pas compliqué. Ça commence. Là, l'eau baisse. Là, ça s'en va des deux bords. On a des sécheresses qui fait baisser l'eau, puis on a le fond qui monte. C'est en train de se squeezer 3590 tranquillement. Ça va devenir peut-être un gros problème un jour.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci beaucoup.

3595

M. BENOÎT LAPORTE :

C'est ça que je voulais dire.

3600

LA PRÉSIDENTE :

3605           Merci beaucoup. J'inviterais maintenant la représentante de la Ville de Hudson, madame Elizabeth Corker. Bonsoir, Madame Corker.

PRÉSENTATION PAR Mme ELIZABETH CORKER,  
Ville de Hudson :

3610           Bonsoir. (Traduction) *Cette traverse existe depuis plus de cent ans. De mil neuf cent un (1901) jusqu'à mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf (1999) des résidants locaux, la famille Léger, en furent les propriétaires et ont opéré la traverse. En quatre-vingt-dix-neuf (99), monsieur Claude Desjardins est devenu le propriétaire.*

3615           *Depuis le début des opérations du traversier sur le lac des Deux-Montagnes, entre Hudson et Oka, il y a eu seulement deux dragages importants du chenal et des rives. Le premier s'est fait en mil neuf cent trente-neuf (1939) sous juridiction fédérale, le deuxième en quatre-vingt-quatre (84) sous juridiction provinciale.*

3620           *En décembre deux mille (2000), une demande fut présentée au ministère des Transports du Québec et soumise au ministère de l'Environnement du Québec pour l'obtention d'un certificat d'autorisation pour effectuer un troisième dragage. Dans leur avis de projet, le MTQ cite que le principal objectif poursuivi est l'entretien du chenal . Ceci constitue le point crucial, mais nous pensons que c'est trompeur. Nous croyons que le dragage proposé dépasse largement les fins d'entretien nécessaire.*

3625

*Nous croyons que le MTQ utilise l'excuse du dragage d'entretien pour préparer un cours navigable pour des bateaux auto-propulsés de plus grande envergure qui auraient pour effet de doubler le volume de véhicules circulant dans un quartier résidentiel et, par le fait même qui circonviendrait la procédure de consultation publique.*

3630

*Notre question a toujours été la suivante pour l'essentiel. Si le dragage proposé du chenal entre ces deux points est à des fins simplement d'entretien, pourquoi alors un chenal de cinquante pour cent (50 %) plus large, cent cinquante-huit pour cent (158 %) plus long, et pourquoi draguer quatre fois le volume de sédiments qu'on a dragués en quatre-vingt-quatre (84)?*

3635

*En dépit de plusieurs réunions entre la ville de Hudson et le MTQ en deux mille un (2001) et deux mille deux (2002), malgré aussi trois assemblées de consultation publique en février deux mille trois (2003), malgré trois sessions formelles du BAPE tenues à Hudson et à Oka en avril deux mille trois (2003), la question reste toujours sans réponse : Pourquoi? À ce jour, ni les citoyens de Hudson ni les citoyens d'Oka, non plus que le BAPE, n'ont reçu une réponse satisfaisante.*

3640

3645           *Lorsque cette question leur fut posée, le MTQ a donné trois réponses différentes. Lors de*

la première séance d'information du BAPE tenue à Hudson, des facteurs économiques ont été nommés comme raison pour un dragage dont le volume serait de quatre fois plus élevé que celui de quatre-vingt-quatre (84). Le prix au mètre cube de sédiments extraits avait quadruplé, portant le montant total à sept cent cinquante mille dollars (750 000 \$).

3650

À cause du facteur coût, ils ont dit vouloir prolonger la vie du dragage autant que faire se peut. Quand on leur a demandé combien cela devrait durer, ils ont répondu quinze (15) ans, puis vingt (20) ans. Si nous utilisons cette logique, si quatre fois le volume de sédiments est dragué, pourquoi le dragage ne durerait-il pas quatre fois plus longtemps? Pourquoi ne pas économiser deux cent cinquante mille dollars (250 000 \$) aux citoyens et draguer selon les paramètres de mil neuf cent quatre-vingt-quatre (1984)?

3655

Le soir suivant à Oka, on a dit aux citoyens qu'il y a eu des dragages additionnels depuis quatre-vingt-quatre (84) et que donc, ce qui avait été fait à l'époque, avait été insuffisant. Ils ont prétendu que ces trois dragages supplémentaires se sont produits entre quatre-vingt-seize (96) et deux mille un (2001). Toutefois, suite à une étude approfondie, nous avons constaté que ces supposés dragages avaient été effectués sur la rive de Hudson et n'avaient rien à voir avec le chenal de navigation. En fait, c'est seulement quarante-huit (48) chargements de sédiments supplémentaires qui furent retirés par camion. Donc, moins de cinq cents (500) mètres cubes. À peine assez pour justifier ce qu'ils proposent maintenant.

3660

3665

La plus récente explication donnée par le MTQ pour la demande d'un permis de dragage dont le volume serait de quatre fois plus élevé que celui de quatre-vingt-quatre (84), du côté de Hudson, est à des fins de sécurité, dit-on. Monsieur Tremblay du MTQ, et je cite, a dit : C'est pour assurer la sécurité future, pas la sécurité passé. La demande de dragage initiale provenait de monsieur Claude Léger, l'ancien propriétaire de la traverse avant qu'il ne vende. Et il n'y a rien qui laisse croire qu'il désirait que le MTQ effectue un dragage autre que ce qui s'était fait auparavant. Si le MTQ est si inquiet de la sécurité, pourquoi a-t-il attendu aussi longtemps avant d'agir sur cette demande? Quand ils ont déposé leur avis de projet, donc en deux mille (2000).

3670

3675

Cela vaut aussi pour le dragage de quatre-vingt-quatre (84). En soixante-sept (67), monsieur Léger a d'abord demandé que soit dragué ce chenal. En soixante-dix (70), les infrastructures et le traversier ont relevé de la responsabilité du provincial. Si la sécurité est si importante, pourquoi est-ce que le MTQ a attendu quatre-vingt-deux (82) avant de soumettre une demande formelle pour un certificat d'autorisation pour draguer le chenal entre Hudson et Oka?

3680

Le MTQ maintient qu'il se soucie de la possibilité d'accidents futurs dans le chenal. Et c'est ainsi qu'il explique la proposition de quadrupler l'ampleur du dragage. Les faits n'appuient pas cette théorie. Le traversier fonctionne depuis plus d'un siècle. Les mêmes traversiers métalliques sont utilisés depuis plus de cinquante (50) ans, et jamais il n'y a eu d'accident. De fait, monsieur Desjardins veut remplacer ces traversiers, et pour se faire, il a besoin d'un chenal plus large, plus long pour que ces nouveaux bateaux puissent l'utiliser.

3685

Il admet sans peine que c'est lui qui a demandé qu'on élargisse. Il y va de son intérêt de s'assurer qu'on drague autant que possible dès maintenant en deux mille trois (2003) aux frais

3690

des contribuables plutôt que de faire le tout à ses frais dans un avenir rapproché. Monsieur Desjardins déclare que le risque d'accident augmentera au cours des années, alors qu'une hausse de la demande et de l'usage plus fréquent feront en sorte qu'on utilisera quatre traversiers ensemble plus souvent.

3695

Savait-il que le propriétaire antérieur précédent avait utilisé jusqu'à six traversiers à la fois? Il y a toujours risque d'accident. Mais ce risque semble avoir peu à voir avec l'ampleur du projet actuel, il peut être lié à l'erreur humaine. Historiquement, il n'existe aucune preuve qui donne à entendre qu'un risque d'accident dans l'avenir sera plus élevé que par le passé.

3700

L'avis de projet énonce clairement que la restauration du chenal permettrait l'utilisation d'un nouveau traversier de plus fort tonnage. Le nouveau navire aurait alors l'espace minimal requis pour manoeuvrer de façon sécuritaire. Et c'est là qu'on voit la véritable motivation. Il est clair que les paramètres du dragage étaient prédéterminés. Le projet fut soumis avant que la section du projet se rapportant aux nouveaux bateaux auto-propulsés ne soit rayée de l'avis de projet à la fin de l'année deux mille un (2001).

3705

Monsieur Desjardins a d'abord soumis sa proposition au conseil de ville de Hudson en juin deux mille un (2001). Il est clair qu'au moment où l'approbation a été demandée, il est clair depuis lors que cela est beaucoup plus vaste dans sa portée que ne le requérait simplement la sécurité. Il s'agit de draguer une zone beaucoup plus large que n'est requise pour l'opération actuelle.

3710

Monsieur Desjardins, dès le moment qu'il a acheté, a voulu moderniser le fonctionnement du tout. Les barges actuelles ont six mètres de large et vingt-quatre mètres de long. Les nouveaux traversiers projetés ont une dimension de dix virgule six mètres de large et trente-six mètres de long. Un chenal plus large est requis pour faire fonctionner ces nouveaux bateaux. Un chenal plus long serait requis à cause du fait que la voie d'accès pour se rendre aux nouveaux bateaux, à la rive de Hudson, ferait en sorte qu'on prolongerait d'environ quarante-huit (48) mètres le tout dans le lac. À l'heure actuelle, les autos montent à bord et descendent à la rive de Hudson.

3715

3720

Le MTQ a fait du projet de la traverse Oka-Hudson une partie du projet d'ensemble de dragage. Nous trouvons troublant et inconcevable que le MTQ puisse prendre une telle décision avant de consulter les deux municipalités; de vérifier que le propriétaire ait le financement requis pour appuyer son projet avant que d'engager les contribuables à subventionner l'ampleur du dragage requis pour les nouveaux bateaux; ainsi que de réviser les renseignements historiques disponibles.

3725

Monsieur Desjardins prétend avoir reçu, des deux municipalités, une réaction positive à son nouveau projet. Depuis qu'il a soumis sa première proposition de moderniser et d'accroître son opération au conseil municipal la réaction a été loin d'être positive. À la réunion de septembre deux mille un (2001), le conseil a adopté une résolution, à l'unanimité, exprimant de l'inquiétude et des objections à ce projet.

3730

3735

3740 *Si la demande n'avait été que pour un dragage d'entretien, il n'aurait pas été nécessaire de faire appel au BAPE. Il n'y aurait pas eu de hauts cris de la part de la population ni de méfiance générale ainsi qu'il est ressorti pendant les audiences publiques et les assemblées d'informations.*

3745 *Les arguments mis de l'avant par le MTQ ne sont qu'une justification mais ne sont pas valables quant on les examine plus à fond. Ils vont jusqu'à tenter de nous convaincre du besoin de draguer un chenal de soixante (60) mètres de large en soumettant des diagrammes trompeurs représentant les traversiers se déplaçant de côté dans le chenal et vers la rive.*

3750 *Il n'y a aucun doute cependant que le chenal et les bassins requièrent un dragage. La durée du dragage de quatre-vingt-quatre (84) ne devait durer que de cinq à dix ans, ou du moins ses effets. Dix-neuf (19) ans plus tard, il est clair que le traversier éprouve des difficultés, alors qu'il s'approche, qu'il accoste du côté de Hudson.*

3755 *Au nom des citoyens de la ville de Hudson, nous demandons officiellement que le MTQ modifie les spécifications de dragage et apporte un amendement à sa demande au ministère de l'Environnement pour un certificat d'autorisation afin de rétablir un chenal entre Hudson et Oka d'une dimension de quarante (40) mètres, donc de ce qui était en quatre-vingt-quatre (84). Le maire et son conseil, au nom des citoyens, demandent officiellement que le BAPE et le ministère de l'Environnement appuient notre recommandation. Merci.*

LA PRÉSIDENTE :

3760 Madame Corker, vous nous avez parlé dans votre mémoire, dans la lecture de votre mémoire d'une résolution concernant les inquiétudes de la Ville qui avait été présentée en deux mille un (2001). Est-ce que... Je ne me rappelle pas, là. Cette résolution-là est en annexe de votre mémoire. D'accord. Ça va. Est-ce que...

3765 Mme ELIZABETH CORKER :

(Traduction) *Oui.*

LA PRÉSIDENTE :

3770 ... vous avez une autre résolution dans laquelle vous dites qu'une copie de la résolution a été envoyée à la municipalité d'Oka leur demandant d'appuyer cette résolution-là? Est-ce que vous avez eu une réponse de la municipalité d'Oka et quel était le sens de cet appui ou non, là, d'un appui?

3775 Mme ELIZABETH CORKER :

3780 (Traduction) *Donc, cette résolution, tout spécialement, cette résolution donc, nous l'aurions envoyée à la municipalité d'Oka de même qu'aux deux MRC, Vaudreuil-Soulanges et l'autre pour Oka, aussi on aurait envoyé copie de cela au ministère de l'Environnement, ministère*

3785 *des Transports aussi, à notre député. Je ne peux pas vraiment répondre à votre question. Quant à savoir si nous avons demandé officiellement au moment de la réunion du conseil de ville ou plus tard, que la municipalité appuie notre propre résolution, normalement, ce qui se produit dans ces réunions du conseil municipal, c'est que nous demandons aux municipalités environnantes et aux MRC de nous appuyer. Mais je n'ai pas de réponse claire à votre question ce soir. Je ne me souviens pas.*

LA PRÉSIDENTE :

3790 On a abordé au cours des audiences, en fait, la question des retombées économiques potentielles du projet et/ou encore de la présence de la traverse pour les municipalités riveraines. Je ne sais pas si vous êtes en mesure de nous donner quelques réponses concernant les retombées économiques pour la municipalité d'Oka. Est-ce que ce sont des retombées positives, négatives? Je vous écoute là-dessus.

3795

Mme ELIZABETH CORKER :

*(Traduction) Je ne peux que parler de la ville de Hudson. Vous avez parlé d'Oka, vous.*

3800 LA PRÉSIDENTE :

Oui. Excusez!

Mme ELIZABETH CORKER :

3805

*(Traduction) Pour ce qui est de la municipalité de Hudson, je sais que c'est l'une des questions auxquelles vous voulez que nous offrions une réponse par écrit; ce que nous ferons dès cette semaine. Nous ne tirons pas directement d'avantages économiques de cette traverse. La municipalité recueille bien sûr des taxes, ainsi qu'une taxe d'affaires. Et au mieux de ma connaissance, c'est moins de cinq mille dollars par année. Cependant, nous allons vérifier tout ça, et notre lettre adressée à vous cette semaine y reviendra.*

3810

*Pour ce qui est des retombées économiques directement intéressantes pour les gens d'affaires, localement chez nous, encore une fois, il faudra vérifier, mais, et je ne suis pas bien placée pour mettre un chiffre là-dessus. Il faudrait que vous vérifiiez grâce à un sondage ou une enquête. Nous avons déjà abordé l'Association des gens d'affaires d'Oka, qui représente les gens d'affaires, et nous allons leur demander de réagir à cette question, et vous fournir notre réponse plus tard cette semaine.*

3815

3820 LA PRÉSIDENTE :

Peut-être, j'aimerais revenir, Madame Corker. Je pense que la déposition de ce mémoire-là par la Ville doit être accompagnée d'une résolution qui sera entérinée par le conseil municipal. Est-ce que c'est exact?

3825

Mme ELIZABETH CORKER :

3830 (Traduction) *Nous n'avons pas pour l'instant voté une telle résolution. Il y a eu une réunion du conseil de ville avant la rédaction de ce document, mais nous ferons le nécessaire, soit une réunion spéciale ou à la première rencontre régulièrement prévue du conseil de ville pour l'adopter officiellement.*

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3835 Vous indiquez dans votre mémoire qu'il y a une époque où que monsieur, l'ancien propriétaire fonctionnait avec six traversiers. J'aimerais un peu comprendre comment ça pouvait fonctionner avec six traversiers quand déjà on nous dit que, avec quatre, c'était difficile.

Mme ELIZABETH CORKER :

3840 (Traduction) *Pour ma part, je ne me souviens pas de ces six traversiers. Mais j'ai demandé au propriétaire antérieur de la traverse, j'ai posé la question. Il m'a dit, c'était, je crois, en cinquante-six (56) qu'il a acheté d'autres traversiers, peut-être de l'ancien propriétaire. Quoi qu'il en soit, à un certain moment donné, il y avait six traversiers qui fonctionnaient en même*  
3845 *temps.*

3850 *Il y a eu aussi un autre bateau, je crois, qui a servi, qui allait d'amont en aval sur le lac, mais qui ne traversait pas le chenal. Ça a servi pendant deux ou trois saisons peut-être. Ça devait être un bateau qui servait à des fins de loisir touristique. Mais c'est l'ancien propriétaire de la traverse qui m'a signalé cela qu'à une certaine époque, il y avait six barges qui fonctionnaient sur le lac.*

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3855 Donc, c'étaient vraiment six traversiers qui fonctionnaient, ce n'est pas des traversiers supplémentaires en cas de bris, c'étaient vraiment des traversiers qui étaient en fonction?

Mme ELIZABETH CORKER :

3860 (Traduction) *Voilà l'information, effectivement, qu'on m'a fournie. Vous pourriez vérifier auprès de l'ancien propriétaire si vous le souhaitez.*

LA PRÉSIDENTE :

3865 Madame Corker, tout à l'heure, les citoyens qui, les participants dans la salle, ont fait été de la circulation particulièrement sur la rue Principale et Bellevue où les automobilistes circulaient à haute vitesse. Je présume qu'il y a des règlements municipaux qui réglementent la vitesse sur ces voies-là. Comment la municipalité fait-elle respecter ces limites de vitesse-là?

3870 Mme ELIZABETH CORKER :



3875 (Traduction) *Eh bien, jusqu'à tout récemment, nous avons notre propre force policière, nous pouvions appeler ces policiers à intervenir à tout moment afin qu'ils fassent le nécessaire et qu'ils émettent des contraventions ou de prévoir des pièges contre les automobilistes qui allaient trop vite. Maintenant, ce n'est plus le cas, c'est la Sûreté du Québec, et la présence de la Sûreté est moins fréquente. Bien sûr, nous avons des affiches qui indiquent qu'il y a une limite de vitesse de quarante (40) kilomètres/heure, mais la présence policière à Hudson a beaucoup chuté en comparaison de l'époque où nous avons nos propres policiers.*

3880 LA PRÉSIDENTE :

Vous parlez de l'époque... En fait, vous n'avez plus de corps policier à Hudson. C'est une décision de la municipalité ou si c'est une décision du gouvernement?

3885 Mme ELIZABETH CORKER :

(Traduction) *Non, c'est absolument pas nous, c'est le gouvernement. Non, c'est le gouvernement du Québec qui a tranché.*

3890 LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez les raisons qui ont motivé cette décision-là?

3895 Mme ELIZABETH CORKER :

(Traduction) *Il faudrait la leur poser, leur poser la question. Pour nous, c'est insensé. À leurs dires, ils souhaitaient fusionner, je pense bien, toutes ces forces policières en une grande agence. Et ils se sont dit que c'est la Sûreté du Québec qui pouvait nous offrir le meilleur service possible. Et il s'est avéré que ce n'est pas le cas.*

3900 LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3905 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dites-moi, monsieur Desjardins, actuellement, fonctionne sur un droit acquis, parce qu'il est en zone résidentielle, c'est ça qu'on peut comprendre de la situation?

3910 Mme ELIZABETH CORKER :

(Traduction) *Il s'agit d'un droit acquis, oui.*

3915 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Qu'est-ce que ça implique si, par exemple, dans l'hypothèse où que monsieur Desjardins doit cesser ses activités pendant une saison, qu'est-ce qui se passe au niveau de son droit acquis? Est-ce qu'il le conserve? Est-ce qu'il perd son droit acquis? Comment ça fonctionne?

3920 Mme ELIZABETH CORKER :

(Traduction) *D'après ce qu'on nous a dit du côté de notre conseiller juridique et d'après notre propre définition du droit acquis, si jamais il y avait cessation du fonctionnement pendant neuf mois ou plus, le droit acquis serait perdu. Donc, si la traverse devait fermer pendant une*  
3925 *année, eh bien alors, le droit acquis tomberait en désuétude, du moins à notre sens. Mais bien sûr, nous ne pouvons que maîtriser ce qui se passe sur la terre ferme, nous n'avons pas le droit d'intervenir sur les voies navigables. C'est le gouvernement fédéral qui en est responsable, et les bas-fonds, enfin le fond du lac, c'est... et une partie des rives, c'est le gouvernement provincial.*

3930 *Nous ne pouvons avoir droit de regard que sur son terrain, sa propriété. D'après le droit acquis, ainsi que je le comprends, il n'aurait pas droit d'agrandir son fonctionnement sur des terres qui servent... en d'autres mots, il ne pourrait pas acheter les terrains voisins du sien pour agrandir. Il ne pourrait pas non plus agrandir les buildings qui existent déjà sur son terrain. Il ne peut pas agrandir le fonctionnement physique, matériel des choses. Est-ce que ça répond à votre*  
3935 *question?*

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3940 Dites-moi, au niveau de la planification, j'essaie peut-être de remonter un peu dans l'histoire, comment ça s'est passé? En fait, Oka, quand on regarde la situation d'Oka, la traverse se situe, je dirais, dans le coeur du village, du noyau peut-être commercial, donc on a l'église, bon, la mairie, donc c'est situé dans un secteur assez, je dirais, assez public, un secteur public. Du côté de Hudson, on se retrouve dans une situation, dans un quartier qui, disons, qui est résidentiel, donc qui n'a pas un usage autant...

3945

Mme ELIZABETH CORKER :

Exact.

3950 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... de service. Et on se retrouve avec un coeur ou un noyau villageois qui est environ à trois kilomètres, là, trois kilomètres et demi de la traverse. Qu'est-ce qui s'est passé à l'époque? Est-ce que le développement du noyau s'est fait sans la traverse ou si la traverse s'est installée,  
3955 et le noyau existait déjà? Est-ce que vous savez comment ça s'est passé? Est-ce que vous avez de l'information à ce sujet-là?

Mme ELIZABETH CORKER :

3960 (Traduction) *Je ne suis pas historienne, mais je sais qu'à un certain moment donné, il y*

*avait trois villages qui, maintenant, forment Hudson. Pour ce qui est de la zone où il y a la traverse, c'était le village de Como. Le centre actuel, enfin le centre-ville de Hudson, si vous voulez, c'était Hudson et du côté ouest, il y avait Hudson-Heights. Et tout cela a fusionné.*

3965 *Et puis, bien sûr, à une certaine époque, en vertu de la définition du droit acquis là aussi, à une certaine époque, là où la traverse fonctionnait du côté de Hudson, c'était commercial à un moment donné. Ce n'est plus le cas.*

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3970 *Donc, il est possible qu'à l'époque, ou du village de Como, qu'il y avait quand même une certaine activité commerciale à ce moment-là qui, maintenant, s'est transformée en résidences ou, en ce que vous voulez, où les usages commerciaux ont disparu? C'est un peu ça?*

3975 Mme ELIZABETH CORKER :

*Oui.*

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3980 *Merci.*

LA PRÉSIDENTE :

3985 *Madame Corker, en annexe de votre mémoire, à l'annexe A, là, vous présentez les scénarios de dragage antérieur et projeté. Et j'aimerais juste comprendre le scénario projeté 2003. Ce que je constate, c'est que la largeur de soixante-dix (70) mètres a une longueur de huit point six (8,6) mètres, et alors que sur les paramètres de dragage 1984, la longueur, malheureusement, j'ai de la difficulté à lire, mais la longueur de la zone de soixante-treize (73) mètres serait d'environ cent trente (130) mètres.*

3990 Mme ELIZABETH CORKER :

*(Traduction) Cent trente-trois (133) mètres.*

3995 LA PRÉSIDENTE :

4000 *Moi, j'essaie de comprendre comment il se fait que vous ramenez ça à huit point six (8,6) mètres. De mémoire, il me semble qu'il n'a jamais été question de diminuer la largeur de la zone, là, existante à soixante-treize (73) mètres, la longueur de cette zone-là.*

Mme ELIZABETH CORKER :

4005 *(Traduction) Eh bien, dans leur document, ils parlent d'une largeur de soixante-dix (70) mètres au début. En mil neuf cent quatre-vingt-quatre (1984), c'était soixante-treize (73) mètres*

4 0 1 0 de largeur sur cent trente-trois (133) mètres de longueur. Au-delà de ce point, d'après l'information dont nous disposons, ça se rétrécissait, le chenal, à quarante (40) mètres. Je n'ai pas pu vraiment trouver dans le document d'explications supplémentaires. Peut-être que je me trompe, mais il était question de quatre cent quatre-vingt-cinq (485) mètres de longueur, soixante (60) mètres de large, pour le chenal toujours, et une profondeur de trois mètres.

4 0 1 5 Si on prend le volume total de sédiments dont il était question, pour deux mille trois (2003), pour le dragage, en comparaison de mil neuf cent quatre-vingt-quatre (1984), par un processus, je dirais, d'élimination en matière de volume, je vous dirais que ce huit virgule six (8,6) mètres, c'est en fonction de leur propre chiffre. Donc, c'est purement mathématique, un calcul. Il y a peut-être quelqu'un qui peut me démontrer que j'ai tort. En tout et pour tout, quoi qu'il en soit, c'était effectivement très large en quatre-vingt-quatre (84) ce chenal.

4 0 2 0 LA PRÉSIDENTE :

Merci. Peut-être une dernière question. Vous êtes conseillère municipale de la Ville de Hudson. Est-ce que vous avez un territoire qui vous est attribué comme conseillère municipale ou si...

4 0 2 5 Mme ELIZABETH CORKER :

(Traduction) *Oui, je suis responsable de ce que nous appelons Como.*

4 0 3 0 LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup, Madame Corker.

Mme ELIZABETH CORKER :

4 0 3 5 (Traduction) *Il y a deux questions qui ont été posées à la municipalité. Vous en avez signalé une au sujet des avantages économiques ou des retombées économiques. La deuxième question. Est-ce qu'il me serait possible de vous fournir une réponse très brève ce soir ou si vous voulez attendre la réponse écrite?*

4 0 4 0 LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui, tout à fait. Allez-y!

4 0 4 5 Mme ELIZABETH CORKER :

4 0 5 0 (Traduction) *On nous a demandé pourquoi les voies d'accès, les routes d'accès telles que proposées dans le mémoire de monsieur Desjardins par, bien sûr, la compagnie qui a rédigé la proposition donc, il a été question de ces routes, de ces voies d'accès. Alors, j'aimerais signaler que la route qui a été proposée, qui devait mener à la traverse du côté de Hudson, eh bien, si elle avait été construite, ça aurait signifié passer de la 342, ça serait passé par montée*

4 0 5 5 *Manson, une route de campagne qui n'est ouverte que le printemps, l'été, l'automne et fermée l'hiver, la municipalité ne l'entretient pas l'hiver, et la route proposée aurait consisté à tourner à gauche, à passer en parallèle du côté sud de la voie ferrée par des terres agricoles, en passant par un parc municipal à Como, donc expropriation du parc, et j'imagine exproprier les terres agricoles aussi, et ensuite on serait ressorti derrière les résidences, derrière Sanderson, pour arriver directement à la traverse d'Oka. Alors, la municipalité est tout à fait contre, évidemment. L'idée de perdre notre parc et d'utiliser cette approche. Merci.*

4 0 6 0 LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame Corker. Alors, il y a des droits de rectification qui ont été demandés. D'abord, monsieur Ali Alibay du ministère des Transports.

4 0 6 5 DROIT DE RECTIFICATION

M. ALI ALIBAY,  
ministère des Transports :

4 0 7 0 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur Alibay.

4 0 7 5 M. ALI ALIBAY :

4 0 8 0 Donc, on avait en réalité deux documents qui nécessitent qu'on va avoir peut-être des réflexions un peu plus pointues. Premièrement, c'est le document qui a été préparé par monsieur Ruelland, le mémoire du Conseil régional de l'environnement des Laurentides. Donc, ce qui arrive, c'est qu'il met des informations que nous avons apporté comme argument, donc pour la justification du projet. Il dit que c'est le MTQ qui a proposé la possibilité de mise en service des nouveaux traversiers.

4 0 8 5 Je pense que cette affirmation est gratuite. On n'a jamais fait mention de notre projet que d'aller mettre des nouveaux traversiers. Ça se trouve à la page 4. La deuxième information, c'est, il dit que le projet va susciter une augmentation de l'activité économique et touristique. On a juste dit qu'on veut préserver l'activité économique et touristique, et non augmenter. Donc, ça, c'est deux points qu'on veut clarifier, qu'on veut être certain, là, que le dragage qu'on fait, c'est uniquement pour les bateaux existants actuellement. Et on ne veut pas du tout dans notre projet susciter une activité économique additionnelle.

4 0 9 0

LA PRÉSIDENTE :

4 0 9 5 C'est bien.

M. ALI ALIBAY :

4100 D'accord. Concernant le document que madame, concernant le document qui a été préparé par la municipalité de Hudson. Nous avons l'intention de le relire attentivement, parce que nous voyons qu'il y a beaucoup d'informations très pointues qui sont incluses dedans. Et on veut avoir l'opportunité d'exprimer par écrit nos commentaires là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

4105

C'est bien. Alors, le plus rapidement possible s'il vous plaît.

M. ALI ALIBAY :

4110

On va essayer de faire notre possible.

LA PRÉSIDENTE :

4115

D'accord.

M. ALI ALIBAY :

Merci.

4120

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Madame Elizabeth Corker.

Mme ELIZABETH CORKER,

4125

Ville de Hudson :

4130 *(Traduction) Alors deux points qui sont liés tout deux à des énoncés de la part de monsieur Desjardins. Il a dit que la route, la voie d'accès telle que proposée ne traverserait pas une zone résidentielle. Or, en fait, en partie, ça serait le cas. Je l'ai déjà signalé. Donc, j'ai déjà énoncé ce que j'avais à dire à cet égard. Ça traverserait donc une zone résidentielle ainsi qu'une zone agricole.*

4135 *Deuxième point. Il s'agit d'un énoncé à l'effet, bon, au sujet du moment où il a envisagé d'utiliser ses nouveaux traversiers, il a dit que c'était bien après qu'il eut acheté les traversiers en août de mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf (1999).*

4140 *Or, le document la Traverse Oka-Hudson à venir, il est question là de document lié à Navtech ou à la compagnie qui propose de construire ces nouveaux navires, du moins de dresser la liste des spécifications, donc il y a une page où, en fait, on indique qu'il y a un sondage effectué en l'an deux mille (2000), il a acheté le traversier à la mi-saison de quatre-vingt-dix-neuf*

(99), donc sa première saison pleine et entière, le sondage avait été réalisé quant au nombre d'utilisations de traversiers qui étaient des automobilistes, nombre d'automobiles.

4145 Ça a été fait par l'entreprise dont il a retenu les services. Et ce rapport était prêt à être soumis en janvier deux mille un (2001). Mais dans ce document aussi, il est question de Jacques Therrien en avril deux mille (2000), donc quelques mois à peine après son achat de la traverse. Et, là, il demande des renseignements au sujet du coût des quais.

4150 Monsieur Therrien est l'assistant président de Navtech. Et soit dit en passant, il était auparavant responsable des traversiers au ministère des Transports, avant que de quitter le MTQ, pour passer chez Navtech.

LA PRÉSIDENTE :

4155 J'inviterais maintenant madame Annie Bélanger du ministère de l'Environnement. Bonsoir, Madame Bélanger.

Mme ANNIE BÉLANGER,  
ministère de l'Environnement :

4160

Bonsoir. J'aurais juste une rectification à faire concernant le document DM3 qui se trouve être le mémoire déposé au nom du Comité de citoyens de Hudson. On mentionne au troisième paragraphe que des demandes d'études par le ministère de l'Environnement et des Transports avaient déjà été demandées par monsieur Desjardins avant même cette présentation .

4165

Je tiens juste à préciser qu'au niveau du ministère de l'Environnement, on n'a jamais eu de demande à cet effet-là concernant la modernisation, on n'a rien, là, au niveau de la Direction des évaluations environnementales concernant ce projet-là.

4170 MOT DE LA FIN PAR LA PRÉSIDENTE :

4175 Merci beaucoup. Avant de mettre fin à cette séance, j'aimerais rappeler aux citoyens d'Oka qui seraient dans la salle que monsieur Desjardins a offert gracieusement de les reconduire à l'aide de son traversier. Alors, ceux qui veulent l'utiliser pourront le faire. Merci, Monsieur Desjardins, de leur part.

4180 Alors, ceci met fin à la partie publique des travaux de la Commission. Alors, au cours de la deuxième partie de l'audience, nous avons entendu treize (13) mémoires qui ont été présentés, et un autre mémoire a aussi... deux autres mémoires ont aussi été déposés à la Commission sans être présentés.

4185 Je désire remercier l'ensemble des participants pour leur utilisation adéquate de l'examen public et pour avoir contribué au déroulement serein, respectueux et courtois de cette audience. Plus particulièrement je remercie le promoteur, le personnel du ministère des Transports, les personnes-ressources pour leur collaboration et leur contribution aux travaux de

la Commission. Les citoyens, les groupes et les entreprises pour leur participation assidue et leur témoignage.

4190 Je remercie également le personnel du ministère des Relations avec les citoyens et l'Immigration, messieurs Métivier, Leclerc et monsieur Hage. Merci au sténographe officiel qui n'était pas monsieur Boudreau mais bien monsieur Larose; mille excuses pour le début de cette information, ainsi sans qui il aurait été impossible de reconstituer les propos exacts que nous avons tenus au cours de la première et de la deuxième parties de l'audience.

4195 Enfin, je remercie également les interprètes, madame Balantyne et monsieur Proulx qui ont facilité les échanges entre la Commission et les participants. Permettez-moi aussi de remercier le personnel de la Commission pour leur soutien et leur implication afin de rendre possible la tenue de ces rencontres publiques.

4200 Alors, à compter de maintenant, la Commission analysera les échanges qui ont eu cours et toutes les informations, et fera connaître sa position dans le rapport qu'elle remettra au ministre de l'Environnement. Alors, vous pourrez sans doute nous lire dans quelques mois. Alors, je déclare cette deuxième partie de l'audience publique close, et bonne fin de soirée à tout le monde.

4205

---

SERMENT

4210 Je, soussigné, JEAN LAROSE, sténographe officiel, déclare sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des témoignages et plaidoiries en l'instance, le tout pris par moi au moyen de la sténotypie, le tout conformément à la loi;

Et j'ai signé :

4215

-----

Jean Larose  
Sténographe officiel