

**AVIS DE PROJET POUR LE DRAGAGE
DU CHENAL DE LA TRAVERSE
HUDSON-POINTE D'OKA
(PROJET 50-5473-9801)**

**AVIS DE PROJET POUR LE DRAGAGE
DU CHENAL DE LA TRAVERSE
HUDSON-POINTE D'OKA
(PROJET 50-5473-9801)**

Présenté au

**Ministère de l'Environnement du Québec
Direction de l'évaluation environnementale
des projets industriels et en milieu hydrique**

et

Ministère des Pêches et des Océans du Canada

**DÉCEMBRE 2000
P95608**

Avis de projet

À l'usage du ministère de l'Environnement
et de la Faune

Date de réception _____

Numéro de dossier _____

1. Promoteur Ministère des Transports du Québec, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Adresse 245, boul. St-Jean-Baptiste

Châteauguay, (Québec)

J6K 3C3

Téléphone (450) 698-3400

Télécopieur (450) 698-3452

Responsable du projet Ali Alibay (poste 325)

2. Consultant mandaté par le promoteur Groupe-conseil Génivar inc

Adresse 5858, Chemin de la Côte-des-neiges, 4^e étage

Montréal, Québec

H3S 1Z1

Téléphone 514-340-0046

Télécopieur 514-340-1337

Responsable du projet Sylvie Asselin

3. Titre du projet

Projet de dragage du chenal de la traverse Hudson-pointe d'Oka (Projet 50-5473-9801).

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Le principal objectif poursuivi par ce projet est l'entretien du chenal de la traverse Hudson-pointe d'Oka. Celui-ci avait été dragué en 1984, à la suite d'une décision gouvernementale, afin d'assurer le lien entre les deux rives. Cette décision a permis d'éviter la construction d'un pont et de répondre aux exigences des populations riveraines. Or, en raison du transport par les eaux de grandes quantités de matériaux meubles, le chenal doit à nouveau être dragué afin de ramener le chenal à sa cote d'origine de 19 m et ainsi de préserver le lien entre les deux rives. Des analyses récentes ont démontré que près de 2 m de sédiments se sont accumulés par endroits dans le chenal au cours des 15 dernières années.

De plus, 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. Ce nouveau traversier transporterait un plus grand nombre de passagers entre Hudson et la pointe d'Oka. Le nombre de véhicules qui y traverse est actuellement entre 150 000 et 160 000 par période estivale. Selon le Ministère du Transport, en tenant compte de la situation géographique de la traverse, son potentiel de rentabilisation pourrait s'élever jusqu'à 250 000 à 260 000 véhicules par période estivale. Il est à noter que durant la période hivernale, un pont de glace relie les deux rives.

Évidemment, l'augmentation du nombre d'usagers de la traverse favorisera l'activité économique et touristique durant la période estivale pour les municipalités touchées par le projet.

5. Localisation du projet

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Le projet de dragage sera réalisé dans le lac des Deux Montagnes entre la Baie de Como, située dans la municipalité de Hudson et la pointe d'Oka située dans la municipalité du même nom. Ces municipalités sont situées à environ 10 km à l'ouest de l'île de Montréal. Les coordonnées géographiques approximatives du chenal sont 45°05'46" de latitude nord et 45°27'14" de longitude ouest.

La totalité du projet sera réalisée sur le lit du lac des Deux Montagnes, lequel appartient au Gouvernement du Québec.

6. Propriétés de terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. : propriété privée à 100 %, terrains acquis à 75 % suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Le lit du lac des Deux Montagnes, où le dragage s'effectuera, appartient au gouvernement du Québec jusqu'à la limite des hautes eaux printanières et est administré par le ministère de l'Environnement du Québec.

Les quais flottants et les autres équipements sur les rives de Hudson et d'Oka appartiennent pour leur part aux gestionnaires de la traverse. Les terrains où sont érigées ces infrastructures sur la rive de Hudson appartiennent également à la traverse Hudson-pointe d'Oka, alors que ceux qui sont situés sur l'autre rive sont la propriété de la municipalité d'Oka. Il est à noter que les gestionnaires de la traverse détiennent un bail avec la municipalité.

7. Description du projet

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet consiste à draguer le chenal jusqu'à la cote d'origine de 19,2. Ceci permettra également au nouveau traversier de manoeuvrer de façon sécuritaire. À titre indicatif, le fond du canal se situe actuellement entre 19,2 et 21,2 m.

Le chenal sera donc dragué sur une largeur approximative de 70 m près des berges et de 40 m entre les bouées, sur une longueur de 87 m du côté d'Oka et de 486 m du côté de Hudson. Les superficies totales et les volumes dragués sont respectivement de l'ordre 2 500 m² et de 2 000 m³ du côté d'Oka et de 20 000 m² et de 8 500 m³ à Hudson. Des analyses de sédiments ont été réalisées afin de connaître la composition et le niveau de contamination des sédiments s'il y a lieu.

Quant aux méthodes de dragage et de disposition des sédiments, elles seront élaborées en fonction de la nature et de la qualité de ceux-ci et selon le guide fédéral pour le choix et l'opération des équipements de dragage et des pratiques environnementales qui s'y rattachent (Environnement Canada, 1992).

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité avec les usages, disponibilités des services, topographie, préoccupations majeures, etc.).

Oka est une petite municipalité de 4,7 km² qui compte environ 1 500 habitants. Elle est accessible depuis Montréal par la route 344 ou par le traversier en provenance de la ville d'Hudson. Quant à la municipalité d'Hudson, sa superficie est de 21,6 km² et sa population est d'environ 4 800 habitants. Cette municipalité est accessible par l'autoroute 40, la route 342, la route 201 ou par le traversier en provenance d'Oka.

Aucun habitat protégé en vertu du règlement sur les habitats fauniques n'est identifié dans le secteur. La densité et la diversité des espèces végétales et animales qui entourent les infrastructures du traversier sur la rive d'Oka sont plutôt faibles en raison de l'activité humaine. Cependant, des milieux humides constitués d'herbiers aquatiques et fréquentés par la faune sont répertoriés du côté de Hudson. Il est aussi important de mentionner que la tortue géographique (*Graptemys geographica*) y est présente en permanence et ce, particulièrement dans le secteur du quai du traversier. Ce reptile fait partie des espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées. Enfin, bien qu'aucune frayère ne soit connue dans le secteur étudié, il demeure un certain potentiel à cet égard près des quais sur les deux rives du lac.

Par ailleurs, selon le règlement de zonage des municipalités de Hudson et d'Oka, les quais flottants sont érigés dans des zones publiques. Ces zones sont bordées de part et d'autre de zones résidentielles, institutionnelles et commerciales.

Enfin, la principale activité récréotouristique dans la région est le nautisme et comme pour toutes les municipalités riveraines, les berges et les infrastructures qui s'y retrouvent font office de lieu de détente et de loisir. Les gens aiment s'y promener, pêcher ou simplement admirer la nature.

9. Principales répercussions appréhendées

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).

Les principales sources d'impacts du présent projet sont associées au dragage et au transport des sédiments en raison de la mise en suspension des sédiments, à leur mode de disposition à l'utilisation et à l'entretien de la machinerie lourde en raison des risques de contamination par les hydrocarbures pétroliers et enfin à l'utilisation d'un nouveau traversier qui pourra transporter plus de véhicules.

Les principaux enjeux sont :

- la qualité de l'eau et des sédiments;
- la faune aquatique en raison de la présence de frayères potentielles;
- la faune benthique;
- la tortue géographique;
- l'utilisation du site;
- la circulation aquatique.

En contrepartie, la continuité du service de traversier de même que l'utilisation du nouveau traversier entraînera des impacts positifs eu égard aux retombées économiques qu'il devrait engendrer dans les municipalités d'Oka et de Hudson (consommation de biens et de services, création d'emplois, etc.). Rappelons que le lien entre Oka et Hudson répond aux exigences des populations riveraines.

10. Calendrier de réalisation du projet

(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Dépôt de l'avis de projet	:	automne 2000
Réception de la directive	:	hiver 2001
Début de l'étude d'impact	:	hiver 2001
Travaux de terrain et analyse des sédiments	:	été 2001
Dépôt de l'étude d'impact aux différents paliers des gouvernements provincial, fédéral et municipal	:	automne 2001
Demande d'autorisation environnementale	:	hiver 2002
Début des travaux de dragage	:	été 2002
Fin des travaux de dragage	:	à déterminer

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Les seuls travaux prévus dans le cadre du présent projet sont ceux associés au dragage du chenal actuel.

12. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le ___ ORIGINAL SIGNÉ PAR _____ par ___ ALI ALIBAY _____
Ali Alibay, ing.
Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

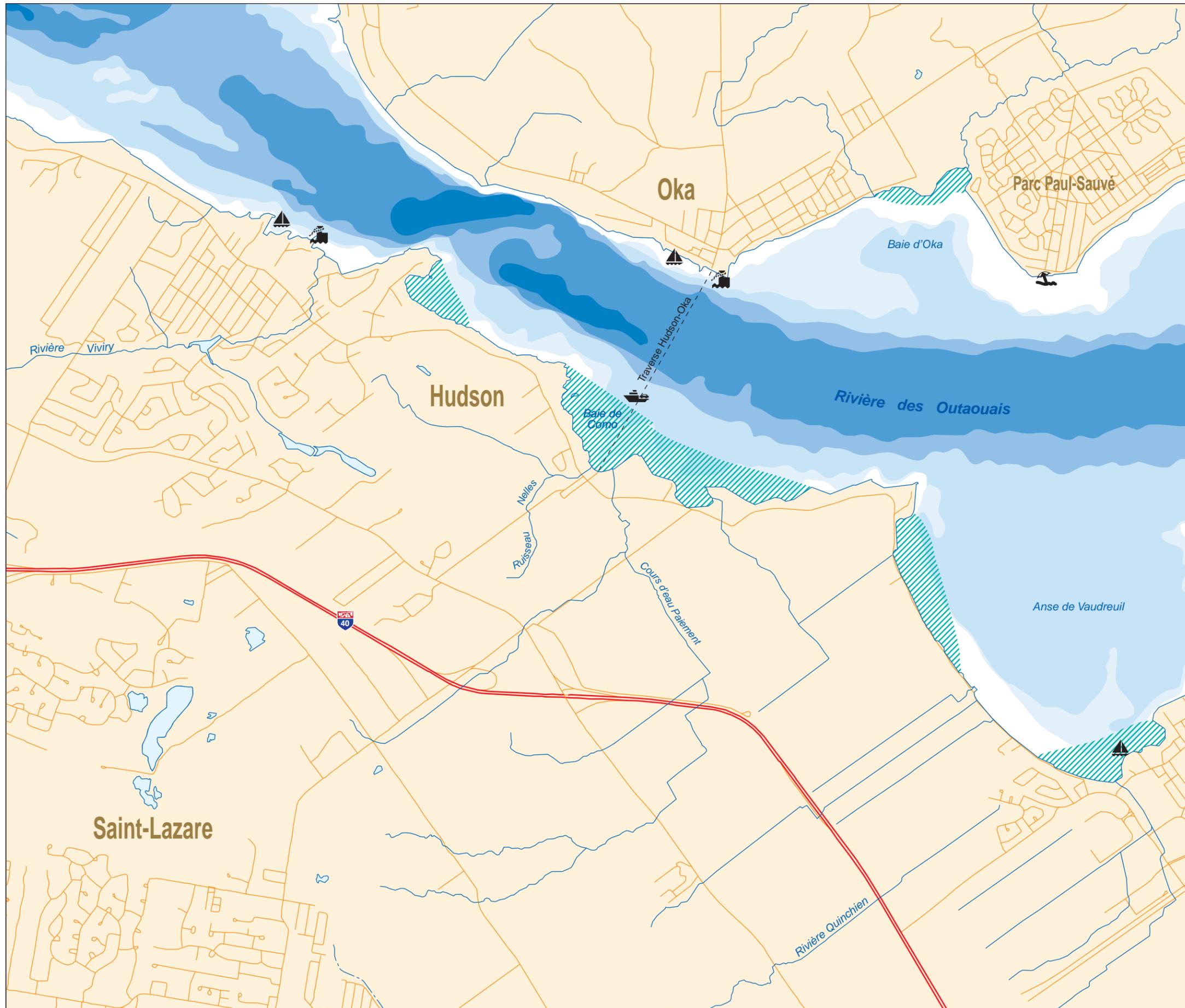
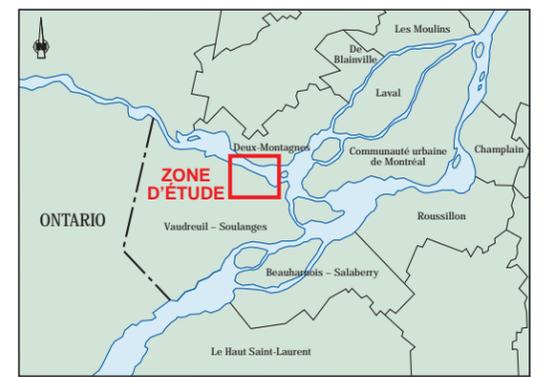
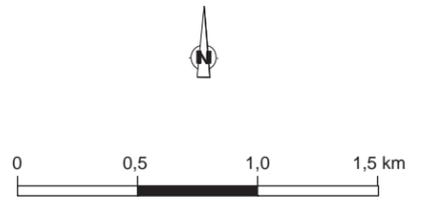


FIGURE 1
LOCALISATION DU PROJET

-  Route principale
-  Route secondaire
-  Rivière
-  Cours d'eau intermittent
-  Milieu humide
-  Marina
-  Quai public
-  Plage

- Bathymétrie (m)**
-  0 à 1
 -  1 à 2
 -  2 à 4
 -  4 à 10
 -  10 à 20
 -  > 20



Source: Carte bathymétrique #1510, Amelin et Masseau, 1999.