
Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact

**Dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des
Deux Montagnes**

Dossier 3211-02-189

Décembre 2002

INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, à l'étape de l'avis sur la recevabilité, la Direction des évaluations environnementales a le mandat de vérifier si l'étude d'impact concernant le projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes par le ministère des Transports du Québec (MTQ) répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle émise pour ce projet.

Le présent document résulte de cette vérification et constitue l'avis du ministère de l'Environnement (MENV) sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Ce document présente un historique des principales étapes de la procédure réalisées à ce jour, une description sommaire du projet, la liste des organismes consultés, l'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et finalement la recommandation au ministre.

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉTAPE DE LA PROCÉDURE
16 janvier 2001	Réception de l'avis de projet
23 mars 2001	Transmission de la directive finale à l'initiateur du projet et aux autorités consultées
29 mai 2002	Réception de l'étude d'impact
6 juin 2002	Début de la consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
6 septembre 2002	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur de projet dans le cadre de l'analyse de recevabilité
22 octobre 2002	Réception du document complémentaire contenant les réponses aux questions et commentaires (version électronique)

2. DESCRIPTION DU PROJET

En opération depuis 1909, la traverse Hudson - Pointe d'Oka constitue une liaison importante entre les rives nord et sud du lac des Deux Montagnes. Considéré comme un moyen efficace et rapide d'atteindre un côté ou l'autre du plan d'eau, le service de traversier est utilisé quotidiennement par 650 véhicules (statistiques de 2000) et permet aux personnes devant se rendre sur l'autre rive de faire une économie de temps allant de 60 à 80 minutes.

Depuis la mise en opération du traversier, des travaux de dragage ont été nécessaires à raison d'une fois tous les 15 ans. Les derniers travaux du genre remontent d'ailleurs à 1984. Compte tenu des conditions hydrodynamiques du lac des Deux Montagnes et du temps écoulé depuis le dernier dragage, le chenal utilisé par les embarcations effectuant la navette entre les deux rives présente aujourd'hui des conditions de navigation rendant difficile la manœuvre des bateaux. De plus, la situation actuellement observée est telle qu'un arrêt des activités du traversier est envisagé à brève échéance si aucune action n'est prise. Ainsi, afin d'assurer la pérennité du service et sécuriser le déplacement et l'accostage des embarcations, le ministère des Transports du Québec entend réaliser le dragage du chenal et des aires d'accostage utilisés pour les fins de la traverse.

Concrètement, le MTQ désire draguer 17 090 m³ de sédiments répartis dans le chenal et à chacune de ses extrémités. Du côté d'Oka, le dragage sera effectué sur une longueur de 90 m, de chaque côté du quai, sur une largeur totalisant 100 m (65 m à l'ouest du quai et 35 m à l'est). Sur la rive sud du lac des Deux Montagnes, le dragage impliquera un volume de 12 050 m³. Cette zone, divisée en deux sections, est constituée de l'aire d'accostage et d'un segment du chenal. Au total, les travaux réalisés du côté de Hudson s'étendront sur une longueur de 485 m. Dans la zone d'accostage, les sédiments seront retirés sur une largeur de 70 m alors que dans la portion chenal, la largeur à approfondir sera de 60 m. Les travaux de dragage couvriront une superficie de 6 678 m² du côté d'Oka et de 29 700 m² du côté d'Hudson. Les profondeurs à atteindre dans le cadre de ces travaux varient de la cote 18,5 m à la cote 19,0 m. Ces niveaux impliquent une profondeur de dragage allant jusqu'à deux mètres par endroits.

La caractérisation chimique des sédiments a permis d'identifier des matériaux de classes 1, 2, 3 et 4. Conformément à la démarche établie dans le document *Critères intérimaires pour l'évaluation de la qualité des sédiments du Saint-Laurent*, des tests de toxicité ont été effectués sur le matériel de classe 3 afin de définir un mode de gestion des sédiments approprié aux caractéristiques du matériel. Sur la base des résultats obtenus, le promoteur (MTQ) considère le rejet en eau libre comme une option potentielle.

Compte tenu notamment de ces résultats, deux modes de dépôt des sédiments dragués ont été identifiés. D'une part, les matériaux de classe 4 feront l'objet d'une mise en dépôt terrestre selon leur pourcentage d'eau. Si les sédiments contiennent moins de 10 % d'eau, ceux-ci seront dirigés directement au lieu d'enfouissement de Sainte-Sophie. Dans l'éventualité où le matériel présentait 10 % ou plus d'eau, les sédiments seront acheminés au site de Sarp Drainamar où ils seront asséchés et éliminés. D'autre part, les sédiments de classes 1, 2 et 3 feront l'objet d'une mise en dépôt en eau libre dans un site situé en aval du chenal.

Une drague mécanique sera utilisée pour la réalisation des travaux. Les sédiments excavés seront retirés du milieu aquatique et déposés dans un chaland à fond ouvrant. Les sédiments de classe 4 seront dragués indépendamment des autres. Une fois le chaland rempli de ce type de sédiments, celui-ci sera dirigé vers la berge où son contenu sera pompé dans un camion-citerne ou encore chargé dans un camion à benne étanche. Ces camions assureront le transport des matériaux jusqu'au lieu d'élimination. En ce qui a trait aux sédiments de classes 1, 2 et 3, ces derniers seront déposés dans le chaland et rejetés en eau libre dans le site identifié à cette fin.

Dans le cadre de son projet, le promoteur prévoit également des mesures d'atténuation permettant de limiter l'effet de débordement responsable en partie de la présence de matières en suspension dans la colonne d'eau.

3. ÉVALUATION DE LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été réalisée par le Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement, les ministères et les organismes suivants :

- Ministère de l'Environnement :
 - Direction régionale des Laurentides ;
 - Direction régionale de la Montérégie ;
 - Direction du patrimoine écologique ;
 - Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises ;
 - Direction des politiques du secteur industriel, Service des lieux contaminés ;
 - Centre d'expertise hydrique du Québec.
- Ministère de la Sécurité publique :
 - Direction territoriale de la sécurité civile ;
 - Direction régionale Montérégie et Estrie
 - Direction régionale Laval, Lanaudière et des Laurentides ;
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole :
 - Direction de l'aménagement et du développement local ;
- Ministère des Régions :
 - Direction régionale de la Montérégie ;
 - Direction régionale des Laurentides.
- Ministère des Transports :
 - Direction Ouest-de-la-Montérégie, Service des inventaires et du plan ;
 - Direction des Laurentides - Lanaudière ; Service des inventaires et du plan.
- Société de la faune et des parcs du Québec :
 - Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie ;
 - Direction de l'aménagement de la faune, Région des Laurentides.
- Direction des affaires autochtones.
- Secrétariat aux affaires autochtones.

- Tourisme Québec :
 - Recherche et développement, Direction de l'intervention régionale et des projets d'investissement.

L'avis de recevabilité a été formulé à partir de l'analyse des documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude de caractérisation environnementale des sédiments de la rivière des Outaouais (Lac-des-Deux-Montagnes) Municipalités : Hudson et Oka, Circonscription électorale Vaudreuil et Deux-Montagnes*, octobre 2000, 18 p., 4 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement du dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes*, préparée par Génivar, mai 2002, 98 p., 5 plans ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement du dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes – Réponses aux questions et commentaires*, préparée par Génivar, décembre 2002. (Version électronique.)

L'analyse qui a été faite du dossier en consultation avec les ministères et organismes démontre que l'étude d'impact, y incluant le document complémentaire, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre du 23 mars 2001.

Il est à noter que la version papier des réponses aux questions et commentaires n'est pas disponible. Le promoteur fera parvenir la copie finale papier de ce document avant que ne débute la période d'information publique prévue pour le 14 janvier 2003.

RECOMMANDATION AU MINISTRE

Nous considérons, à la lumière des documents fournis par l'initiateur de projet et des questions et commentaires issus des consultations intra et interministérielles, que l'étude d'impact répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle émise pour ce projet et aux éléments requis par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. En ce sens, nous recommandons que l'étude d'impact soit rendue publique et que soit entreprise l'étape de l'information et de la consultation publique.

Original signé par :

Annie Bélanger
 Chargée de projet
 Direction des évaluations environnementales
 Service des projets en milieu hydrique