

**Réponses aux interrogations et aux demandes soulevées
lors des séances d'information publiques
pour le projet de dragage du chenal entre Hudson et Oka
dans le Lac des Deux-Montagnes**

**Projet no : 20-5473-9801
Municipalités : Hudson et Oka**

Présenté à

Ministère de l'Environnement du Québec
et
Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement du Québec (BAPE)

Par



17 février 2003

Le Ministère des Transports du Québec, dans le cadre des séances d'information et de consultation publiques du BAPE pour le projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes, s'est engagé à répondre par écrit à certaines interrogations soulevées par les citoyens lors des séances d'information.

ENGAGEMENT 1

Justifier les paramètres du dragage et comparer les différences de coûts et de volumes entre une largeur de chenal draguée de 60 m et de 40 m.

Réponse :

A) Largeur

Le Ministère des Transports a pris connaissance des interrogations et des inquiétudes des citoyens envers la largeur prévue pour le chenal du côté d'Hudson et du désir de ces derniers de rétrécir le chenal de 60 m à 40 m pour le dragage de 2003.

Or, dans le but d'augmenter la sécurité lors de la circulation dans le chenal et lors des manœuvres d'accostage des barges actuelles du côté d'Hudson ainsi que pour un usage efficace des fonds publics, le Ministère tient à conserver une largeur de 60 m pour le dragage de cette partie du chenal.

Premièrement, en procédant à un dragage d'une largeur de 60 m plutôt que de 40 m, un banc de sable situé du côté Est des installations du traversier sera enlevé en partie pour permettre des manœuvres d'accostage plus sécuritaires et moins restrictives surtout en période d'étiage. Présentement, les opérateurs des barges doivent contourner ce banc de sable lors du virage à gauche au début de leurs manœuvres d'accostage. D'ailleurs, ils frappent régulièrement ce dernier avec le flanc arrière des barges en période de basses eaux. En prenant en considération la longueur totale des équipements de 55 m et la faible manœuvrabilité de ceux-ci en cas de perte de contrôle dans un chenal de 40 m, la marge d'erreur est faible et les risques de collision sont toujours existants. En procédant à l'enlèvement d'une partie de ce banc de sable lors de l'élargissement à 60 m, il sera alors possible pour les remorqueurs de débiter leurs manœuvres plus loin dans le chenal et d'avoir la flexibilité voulue pour s'ajuster en fonction des vents ou du niveau de l'eau.

A) Largeur (suite)

Deuxièmement, lorsque le niveau d'eau devient peu profond, il se produit une succion entre le fond de la barge et le fond de la rivière. Ce phénomène de succion a pour effet d'évacuer l'eau sous la barge et de provoquer une perte de contrôle de cette dernière (phénomène de squat). Lorsque ces pertes de contrôle se produisent en direction d'Hudson, les manœuvres d'accostage sont précaires compte tenu du temps requis pour la reprise du contrôle de la barge.

De ce fait, le risque d'accidents lors du croisement des barges augmentent considérablement. Le fait d'élargir le chenal de 40 m à 60 m apportera un élément de sécurité additionnel lorsque le niveau d'eau sera à son plus bas; les barges pourront ainsi se croiser sans risque de collision. Notons qu'en période de fort achalandage, l'utilisation de quatre barges est très fréquente et le croisement entre deux barges dans cette portion du chenal se produit à chaque traversée.

Finalement, il est important de retenir que les barges sont déjà très difficiles à manœuvrer lors de l'accostage et qu'il est grandement souhaitable d'améliorer le profil du chenal afin de rehausser la sécurité lors de la navigation et de procurer les conditions nécessaires pour faciliter la tâche des pilotes. L'élargissement de 10 m de part et d'autre du chenal du côté d'Hudson induira des impacts négatifs négligeables à l'environnement mais apportera en échange, des impacts positifs majeurs sur la sécurité de la navigation.

B) Longueur du chenal dragué (côté Hudson)

Dans le but d'obtenir une profondeur d'eau de 3 m ou une cote de profondeur de 19 m sur toute la longueur du chenal, le Ministère doit draguer du côté d'Hudson jusqu'à une distance de 485 m. Ce fait s'explique tout simplement que du côté d'Hudson, comparativement à celui d'Oka, la zone de dragage est située dans une baie peu profonde.

C) Coûts et impacts environnementaux

L'élargissement du chenal permettra d'allonger la période entre les dragages. De cette façon, le Ministère procédera à une optimisation de ses investissements. Il est important de noter que le dragage aurait dû être fait il y a sept ans. Depuis ce temps, les conditions de navigation sont précaires et trois interventions de dragage furent réalisées par des tiers entre 1984 et 2003 pour permettre la continuité des opérations de la traverse. Après le dragage de 1984, lors de la construction de la jetée à Oka, des opérations de dragage et d'élargissement furent exécutées afin de répondre aux besoins du traversier. En 1996, l'équivalent de 35 voyages de camion fut dragués à l'Est et à l'Ouest de la zone d'accostage du côté d'Hudson et le 31 juillet 2001, une quantité équivalente à 13 voyages de camion fut aussi draguée dans la zone d'accostage Ouest et centrale du chenal du côté d'Hudson.

C) Coûts et impacts environnementaux (suite)

Le dragage de 1984 a donc eu une longévité de 11 ans. En élargissant de 10 m de part et d'autre du chenal pour une largeur totale de 60 m, le Ministère souhaite retarder la fréquence de dragage à 15 ans voire 20 ans. En enlevant ces sédiments de part et d'autre du chenal de 40 m (sédiments qui n'ont jamais été dragués antérieurement et qui atteignent une épaisseur entre 1 et 2 m), le Ministère permettra de retarder le remblaiement trop rapide du chenal lors de l'affaissement naturel des pentes. De plus, en retardant la fréquence des dragages, le Ministère réalise moins d'impacts à l'environnement, aux utilisateurs de la traverse ainsi qu'aux résidents avoisinants.

Il est à noter de plus que les études et les procédures environnementales requises (avis de projet, étude d'impact, réponses aux questions du MENV, procédure au BAPE) pour la réalisation de ces travaux ont demandé jusqu'ici trois années de travail et constituent des coûts à considérer dans l'analyse du projet.

D) Différences de coûts et de volumes

Le coût total pour le dragage planifié en 2003 avec une largeur de 60 m dans le chenal du côté d'Hudson est estimé à 750 000 \$. En comparaison, un dragage fait sur une largeur de 40 m dans le chenal du côté d'Hudson serait estimé à environ 525 000 \$. La différence de volume estimé est d'environ 9000 m³. Ces coûts estimés comprennent l'excavation et la disposition des sédiments, l'organisation du chantier, la bathymétrie et les travaux d'installations connexes.

ENGAGEMENT 2

Le Ministère des Transports, suite à une demande d'un citoyen d'Hudson, enverra une équipe d'arpenteurs sur le site du futur dragage du côté d'Hudson pour y localiser des bornes sur la glace de façon à délimiter les zones de dragage prévues. Une fois ces travaux de piquetage réalisés, la municipalité d'Hudson en sera informée.

ENGAGEMENT 3

À la suite d'une demande d'une citoyenne d'Hudson, le Ministère transmet au Ministère de l'Environnement et au BAPE une copie de l'avis de projet déposé au MENV en 1983 et une copie du devis technique. Il est à noter que les plans de dragage de 1984 sont localisés en annexe de l'avis de projet.

ENGAGEMENT 4

Le Ministère, suite à la demande de la compagnie Normrock Industries Inc., évaluera leurs équipements de dragage (plus communément appelé la Grenouille) pour vérifier la possibilité de cette dernière de soumissionner pour le projet de dragage. Actuellement, nous sommes en période d'évaluation des équipements. Une réponse sera déposée dans les semaines à venir au Ministère de l'Environnement et au BAPE.

ENGAGEMENT 5

Le Ministère a confirmé aux citoyens de Kanesatake, lors de la présentation du 6 février, qu'une attention particulière sera apportée aux vestiges archéologiques lors des travaux de dragage prévus à l'automne 2003. Advenant une découverte de vestiges dans les sédiments, le Ministère avisera le conseil de bande de Kanesatake afin que ces derniers assistent aux travaux de dragage.

Préparé par Jérôme Guimont, spécialiste en sc. physiques