

*Projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka*

**Publication des requêtes**

- CR3.1 Ville d'Hudson, M<sup>me</sup> Elizabeth A. Corker, mairesse
- CR3.2 M<sup>me</sup> Sally McArthur, M. Peter McArthur
- CR3.3 Regroupement de citoyens – requête conjointe  
M<sup>me</sup> Nicole Bourgeois, M. Jacques C. Bourgeois  
M. Leo Rampen  
M<sup>me</sup> Chantal Austin, M. Anthony Austin  
M<sup>me</sup> Josée Payette  
M<sup>me</sup> Christine Clinch, M. Graham Bourgeois  
M<sup>me</sup> Sandy Lawrence, M. Michael Lawrence  
M<sup>me</sup> Sandy Farrell, M. Robert Tetley
- CR3.4 M<sup>me</sup> Susan McArthur, M. Lewis Reford
- CR3.5 M<sup>me</sup> Kathleen Conway
- CR3.6 M<sup>me</sup> Solange Villeneuve
- CR3.7 M<sup>me</sup> Cynthia et M. Sébastien Weiner

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



Hudson

228

CR3.1

Projet de modernisation des débarcadères de la  
traverse d'Oka

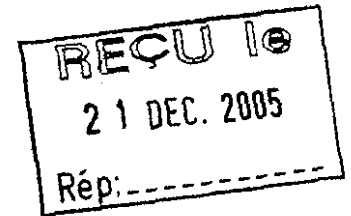
Oka

6211-04-037

481 Main, C.P. 550  
Hudson, (Québec) J0P 1H0  
Bureau du maire: (450) 458-5340  
Fax: (450) 458-4922

Le 19 décembre 2005

L'Honorable Thomas J. Mulcair  
Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Gouvernement du Québec  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7



Courriel : [ministre@menv.gouv.qc.ca](mailto:ministre@menv.gouv.qc.ca)

**Objet :** Demande d'audience publique  
Projet de modernisation de la Traverse Hudson/Oka

Monsieur le Ministre,

La Traverse d'Oka effectue le transport d'automobiles et de petits camions d'une rive à l'autre du Lac des Deux Montagnes, entre Hudson et Oka.

Depuis le changement de propriété du commerce en 1999, nous avons constaté une augmentation visible du volume de circulation dans Hudson causée par le traversier. Une mise en marché agressive de la part du nouveau propriétaire ainsi que le développement accéléré de municipalités environnantes ont grandement contribué à cette évolution. L'an dernier seulement, nos voisins immédiats, soient les villes de Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare ont émis plus de 300 permis pour de nouvelles constructions, comparativement aux 30 permis émis à Hudson.

L'emplacement de la traverse du côté d'Hudson est situé dans une zone résidentielle dans le secteur « Est » de la ville, adjacent à la rue Main, à proximité des rues Bellevue/Sanderson.

Un impact négatif se fait de plus en plus sentir à cause de cette entreprise commerciale opérant dans un secteur résidentiel et du débordement incontrôlé de circulation sur nos rues résidentielles.

Le 18 mai 1972, le conseil de la Ville d'Hudson votait pour abroger son règlement n° 26 qui permettait l'amarrage de traversiers et adoptait le règlement n° 29 pour le remplacer et qui plaçait cette propriété dans une zone strictement résidentielle. Depuis l'adoption du règlement n° 29, la Traverse d'Oka opère avec un droit acquis, soit sans droit d'expansion de son entreprise commerciale.

L'équipement actuel comprend quatre chalands halés à l'aide de câbles, chacun ayant la capacité de transporter dix (10) véhicules (automobiles/camions de 5 tonnes ou moins). Historiquement, le service de traversier opérait quotidiennement, entre 07h00 et 22h00, pour une période de six mois, du printemps à l'automne (avril/mai à octobre/novembre). Pendant les mois d'hiver, les petits bateaux et les chalands sont entreposés au bas de la propriété sans obstruer la vue du lac.



# Hudson

Honorable Thomas J. Mulcair  
Hudson, le 19 décembre 2005  
Page 2

La grande majorité des gens qui utilisent la Traverse Hudson/Oka viennent de l'extérieur de la Ville d'Hudson. Ces usagers qui montent abord du côté d'Hudson, proviennent de la Route 342 et empruntent la rue Bellevue jusqu'à la rue Main. Environ 41% utilisent le traversier pour se rendre au travail et 55% l'utilisent pour économiser du temps et éviter la circulation (référence « Dragage d'entretien » Étude sur l'impact environnemental publiée en 2001).

## Programme de modernisation

Au cours des dernières années, Transport Canada a fait pression auprès du propriétaire de la traverse pour qu'il améliore les normes de sécurité. Le propriétaire de la traverse a effectué une analyse coût/bénéfice et croit que la solution la plus économique serait de remplacer la flotte actuelle de chalands halés par des bateaux auto propulsés plutôt que de modifier les chalands actuels.

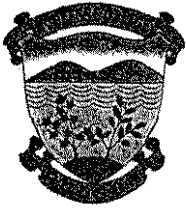
Le programme de modernisation proposé du côté d'Hudson comprendrait ce qui suit :

- Remplacer les quatre chalands halés ayant chacun une capacité de 10 véhicules par deux bateaux auto propulsés ayant chacun une capacité de 18 automobiles;
- Remplacer des chalands au profil discret ayant 88 pieds (27m) de longueur et 20 pieds (6.1m) de largeur par des traversiers à haut profil ayant 118 pieds (35m) de longueur et 35 pieds (10.6 m) de largeur.
- Remplacer les rampes d'embarquement existantes sur la rive par une rampe d'accès ajustable appuyée sur une culée de béton qui s'étendrait 85 pieds (26m) dans la rivière à partir de la rive et qui serait d'environ 56 pieds (17m) de largeur.
- Deux nouveaux piliers d'appui de 17 pieds (5,2 m) de hauteur avec empattements de béton.
- Élargir les quatre (4) voies existantes se trouvant dans la zone inondable 20 ans sur la propriété du côté d'Hudson pour la circulation faisant file et sortant du traversier. Le résultat net serait de paver 800 pieds carrés de gazon existant;
- Remplacer l'étroite rampe sur rail existante, située près de la rive, servant à la mise à l'eau et l'entreposage des barges, par une nouvelle rampe de halage permanente dans la zone inondable 20 ans d'une longueur de 325 pieds (99m), de la rive jusqu'à la rue Main et 23 pieds (7m) de largeur à l'arrière de la résidence, pour une superficie totale de terrain pavé de 7 500 pieds carrés.
- Au sol, les nouveaux bateaux seraient déplacés sur des biers qui les supporteraient lors de leur entreposage hivernal, lesquels atteindraient une hauteur maximale de 30 pieds (9.25 m.).
- Pour essayer de camoufler les nouveaux bateaux durant les mois d'hiver, le propriétaire de la traverse propose de planter des conifères d'envergure. Afin d'atteindre ce but, il serait nécessaire de planter des arbres d'une hauteur de presque trois étages.

## Étude sur l'impact environnemental

Ces modifications proposées, si permises telles que prévues, auraient un impact dramatique sur le caractère résidentiel du voisinage.

Le système existant ne peut supporter le niveau actuel de circulation. Nous constatons un niveau important et parfois intolérable de pollution par le bruit provenant de la congestion de circulation sur les artères rurales, telles les rues Main, Bellevue et Sanderson. De plus, aux heures de pointe, la sécurité publique est entravée puisque la circulation se répand sur ces rues à cause des véhicules en attente du traversier. Les rues sont bloquées et empêchent le passage de véhicules d'urgence.



# Hudson

---

Honorable Thomas J. Mulcair  
Hudson, le 19 décembre 2005

Page 3

Selon monsieur Desjardins, le projet augmenterait la fiabilité du service dans le but de répondre plus adéquatement à l'augmentation de la circulation anticipée.

Les résidents locaux et le conseil municipal, d'autre part, craignent que des bateaux plus volumineux et plus rapides ne servent qu'à attirer une circulation plus intense. « Si vous le construisez, ils viendront » peut sembler simpliste, mais les statistiques contenues dans l'étude sur l'impact environnemental ont tendance à supporter cette théorie. Ces statistiques indiquent qu'en dedans d'un an de leur mise à l'eau, les deux nouveaux bateaux auto propulsés ne pourront suffire à accommoder le volume de circulation durant certaines périodes de pointe.

Entre 1993 et 2003, le volume commercial annuel de la traverse s'est accru de 70%. En 2008, l'utilisation annuelle s'accroîtra de 16% du niveau actuel, de ce fait surpassant la capacité des deux nouveaux bateaux. Sans aucun doute, une pression sera effectuée pour justifier l'utilisation d'un troisième bateau. Par l'année 2013, un troisième bateau (référence p. 83) sera rendu insuffisant pour desservir le niveau de circulation prévu.

L'étude sur l'impact environnemental pour le projet de modernisation de la Traverse Hudson/Oka met surtout l'accent sur l'impact à court terme sur la vie marine et aquatique résultant des travaux effectués pour la construction des nouveaux débarcadères en béton et du système de halage. Peu d'attention est portée à l'impact à long terme qu'aurait un tel projet sur la Ville d'Hudson. La plantation de quelques arbres ne réussira pas à éliminer la pollution visuelle causée par les modifications proposées.

Les nouvelles structures d'accostage et le nouveau système de halage proposés représentent un changement considérable des opérations actuelles. Nous sommes déçus de voir que ces changements représentés sur des dessins couleurs ne sont pas à l'échelle et, par conséquent, ne représentent pas la situation réelle.

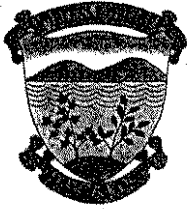
Le propriétaire maintient que le service du traversier constitue un service essentiel faisant partie intégrale du réseau de transport. Nous soutenons que le traversier ne peut être considéré comme un service essentiel puisqu'il n'opère que pour une durée de six mois par année.

La capacité actuelle est de 150 véhicules par heure ou 2 400 véhicules par jour (15 heures) pour une capacité annuelle d'environ 160 000 véhicules. Les nouveaux traversiers proposés auraient une capacité semblable. En comparaison, environ 115 000 automobiles empruntent l'Autoroute 13 quotidiennement; A Lachine, 156 000 par jour sur l'Autoroute 20; 100 000 par jour sur l'Autoroute 40 à Sainte-Anne-de-Bellevue et un nombre semblable de véhicules traversent le pont de l'Île-aux-Tourtes.

En d'autres mots, la capacité quotidienne du traversier représente une petite fraction seulement de la circulation des artères principales de transports.

## Droits acquis

Transports Canada est responsable des voies navigables fédérales, incluant le Lac des Deux Montagnes et il a juridiction sur les normes de sécurité des vaisseaux. Le MTQ est responsable pour l'émission des permis de transport maritime. La Ville d'Hudson possède une juridiction légale sur le droit acquis de l'opération commerciale de la Traverse dans une zone résidentielle.



# Hudson

---

Honorable Thomas J. Mulcair  
Hudson, le 19 décembre 2005  
Page 4

La modernisation proposée pour la Traverse Hudson/Oka représente pour nous une modification importante quant au volume des bateaux, la superficie des quais, l'augmentation de la superficie de terrain pour les voitures faisant la queue, l'augmentation de la superficie de terrain pour le système de halage, le changement d'usage du terrain, un élargissement du calendrier et une augmentation des heures d'opération de la Traverse.

Nous reconnaissons que la Ville d'Hudson n'a aucune juridiction légale en ce qui a trait aux bateaux, puisque le droit acquis permet une évolution raisonnable de l'entreprise commerciale. Nous soutenons cependant que le projet de modernisation des quais, du système de halage, d'accostage et d'entreposage hivernal et la modification de l'horaire d'opération ne représentent pas une évolution raisonnable mais plutôt un changement radical.

Trois types de zonage sont permis à Hudson – agricole, qui représente 50% de la superficie géographique de la ville, résidentiel (principalement des résidences unifamiliales) et une petite zone commerciale. Toutefois, les opérations commerciales dans une zone résidentielle ne sont pas encouragées.

### Modernisation équivaut à expansion

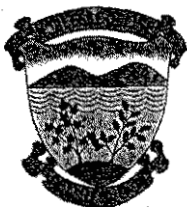
En septembre 2001, par voie de résolution, le conseil de la Ville d'Hudson adoptait à l'unanimité de s'opposer à toute modification des opérations de la traverse qui dérangerait la qualité de vie, l'environnement physique des résidents du voisinage et qui aurait un impact négatif sur la valeur de leurs propriétés (copie jointe).

En mai 2004, dans une tentative pour limiter l'expansion de la Traverse, la Ville d'Hudson, la Ville d'Oka et la Traverse d'Oka signaient une entente pour limiter la capacité maximale des opérations de la Traverse à deux (2) bateaux auto propulsés pouvant accommoder 18 automobiles. Toutefois, l'un des points majeurs qui préoccupent notre ville est que la restriction « 2 bateaux » pourrait être annulée par le MTQ à court terme et que la modernisation de la traverse ne saurait qu'augmenter la congestion de circulation.

La réalisation du projet de modernisation demandera un apport majeur de capital. Le coût total pour remplacer l'infrastructure s'élèverait à environ 8 000 000,00 \$ en plus d'un montant supplémentaire de 1,5M\$ requis pour chaque nouveau bateau qui s'ajouterait subséquentment. La Traverse d'Oka a fait une demande auprès de Transports Canada et Transports Québec leur demandant une aide financière pour son projet de modernisation. Un investissement aussi important des argents des contribuables exigera certainement une expansion de cette opération dans le futur pour rencontrer la demande sans cesse grandissante des usagers et de la Traverse d'Oka, ceci au détriment du voisinage.

Nous sommes d'avis que la **pollution visuelle** qui résultera de ce projet de modernisation dégradera le caractère résidentiel du voisinage et modifiera de façon irréversible l'aspect architectural de la rue Main.

L'étude d'impact environnemental n'adresse pas adéquatement les préoccupations des voisins et de l'ensemble de la municipalité. Toutefois, il corrobore la position de la Ville d'Hudson que le projet de modernisation est vraiment une modification radicale de la nature et de l'envergure de cette opération, qui ne peut être justifié comme une interprétation normale et raisonnable du droit acquis du propriétaire. Si nécessaire, la Ville d'Hudson est prête à tenter des procédures judiciaires pour défendre sa position.



*Hudson*

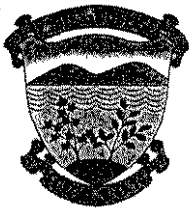
---

Honorable Thomas J. Mulcair  
Hudson, le 19 décembre 2005  
Page 5

Par conséquent, le maire et le conseil, au nom des citoyens, demandent officiellement qu'une audience publique soit tenue avant qu'une décision ne soit rendue quant à la validité de ce projet de modernisation tel que proposé.

Elizabeth A. Corker  
Maire Ville d'Hudson

cc : Monsieur Yvon Marcoux, Ministre de la Justice et Député de Vaudreuil  
Monsieur Michel Després, Minstre des Transports du Québec  
Monsieur Jean C. Lapierre, Ministre des Transports du Canada  
Monsieur Normand Ménard, Préfet – MRC Vaudreuil-Soulanges  
Madame Catherine Roberge, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Monsieur Claude Desjardins, Traverse Hudson/Oka



Hudson

481, Main, C.P. 550  
Hudson (Québec) J0P 1H0  
Bureau du greffier: (450) 458-5348  
Télécopieur: (450) 458-4922  
Site Web: [www.ville.hudson.qc.ca](http://www.ville.hudson.qc.ca)

Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du Conseil de la Ville d'Hudson tenue au Centre communautaire, le 10 septembre 2001 :

14. **Traverse Oka Inc. – Projet d'expansion:**

Lors de la réunion préparatoire du 26 juin 2001, le propriétaire de la traverse connue sous le nom de "La Traverse d'Oka" présenta au Conseil une proposition pour moderniser et accroître les opérations de la traverse.

Suite à la séance du Conseil tenue le 3 juillet 2001, à laquelle assistaient plusieurs résidents de Como, le conseil a créé un Comité Consultatif de Résidents, dans le but de recueillir les impressions du plus grand nombre de résidents possible, concernant le projet de Monsieur Desjardins.

Le Comité Consultatif de Résidents s'est réuni le mardi 10 juillet, les jeudis 2 août et 30 août.

Suite à ces réunions du Comité Consultatif de Résidents, la résolution suivante est, par la présente, proposée :

ATTENDU QUE le traversier est en opération, à cet endroit, depuis au moins 75 ans;

ATTENDU QUE le règlement n° 26 du Village de Como Est, adopté le 3 octobre 1955, situait cette propriété dans la zone résidentielle, laquelle zone permettait aussi « l'amarrage de traversiers »;

ATTENDU QUE le règlement n° 29 de la Ville d'Hudson, adopté le 18 mai 1972, abrogeait le règlement n° 26 et plaçait cette propriété dans la zone strictement résidentielle;

ATTENDU QUE depuis l'adoption du règlement n° 29 concernant le Zonage, le traversier opère avec un droit acquis, et, par conséquent, sans aucun droit d'expansion d'une propriété commerciale ;

ATTENDU QUE les résidents de ce secteur ont vivement exprimé leurs objections à la modification du caractère résidentiel de leur voisinage ;

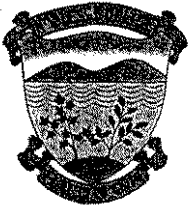
ATTENDU QUE la publicité sur les modifications proposées quant à la superficie et le type de traversier provenant pourrait occasionner plus de circulation qui, par conséquent, déborderait des limites de la propriété actuelle du traversier sur les rues publiques adjacentes ;

ATTENDU QUE les droits acquis sont très restrictifs, puisque la modification d'un règlement de zonage créant un droit acquis a pour but l'élimination complète de l'usage dérogatoire ;

ATTENDU QUE toute expansion que ce soit de la propriété où se situe l'opération du traversier nécessiterait une modification de zonage;

ATTENDU QUE des traversiers plus grands pourraient aussi attirer les gros camions et les véhicules de services et de livraison dans ce secteur ;

ATTENDU QUE les conseils des Villes d'Hudson et de Vaudreuil-Dorion ont adopté des résolutions à l'été 1997 et des règlements (Hudson, règlement n° 372 – Vaudreuil-Dorion, règlement n° 1150) au printemps 1999, demandant au Ministère des Transports d'interdire aux camions lourds et aux véhicules de services l'utilisation des rues qui accèdent au traversier ;



Hudson

---

ATTENDU QUE les résidents de ce secteur sont vigoureusement opposés à toute augmentation de circulation routière dans leur voisinage et affirment fermement qu'ils désirent que ce secteur demeure résidentiel, tranquille et paisible ;

CONSIDÉRANT que l'opération du traversier est saisonnière;

CONSIDÉRANT que le gouvernement provincial a classé le traversier comme « non essentiel » pour le transport régional;

PAR CONSÉQUENT, il est proposé par Madame le Conseiller Elizabeth Corker, appuyé par Monsieur le Conseiller Albert Pilon et résolu à l'unanimité que le Conseil rejette la proposition soumise par le propriétaire de la Traverse d'Oka et est vivement opposé à tout changement aux opérations du traversier qui pourrait perturber le mode de vie et l'environnement physique des résidents de ce secteur ou qui pourrait avoir un effet défavorable sur la valeur de leur propriété ou leur qualité de vie.

Une copie de cette résolution sera envoyée à la Municipalité d'Oka leur demandant d'appuyer cette résolution.

Une copie de cette résolution sera envoyée à la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges, le Ministère des Transports et le Ministère de l'Environnement pour les informer de notre objection à ce projet.

R1905

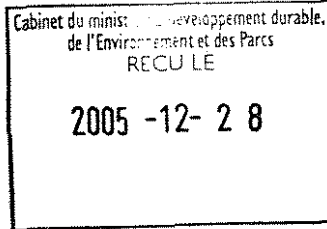
ADOPTÉE

Extrait conforme

Louise L. Villandré, o.m.a.

Greffier





December 20, 2005

Mr. Thomas J. Mulcair  
Cabinet du ministre  
Ministère du Développement durable,  
De l'Environnement et des Parcs  
Edifice Marie-Guyart, 30ième étage  
675, boulevard René-Levesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**Re: Project to modernize the wharfs of the Oka ferry**

Gentlemen;

Please accept this request as our application for a public hearing into the above noted project to modernize the wharf on the Hudson side of the ferry crossing.

The reasoning behind this request is based on a number of factors which follow:

- The wharf will extend 27 metres into the bay and with the new high speed ferry docked an additional 36 metres for a total of 63 metres into the bay (206 feet). This will cause a number of problems for the residents living around the bay.
  1. Noise pollution from the docking and loading of the ferries will affect the tranquility of the neighborhood (especially true as sound is amplified over water)
  2. The bay is very shallow with a fine silty bottom. As the ferries approach the docking area they will be using reverse thrusters to slow down which will in turn stir up bottom causing a problem for the aquatic life in the whole bay as well as detracting from the residents enjoyment of the bay.
  3. Visual pollution of the bay (206 feet of ugly mechanical equipment extending into the bay)
- Inasmuch as the ferry operates in a residential zone on a "droits d'aquis" the changes necessary to make this work are not in keeping with the spirit of the original intent.

- The Town of Hudson's infrastructure as it exists at present (roads, etc.) will not support an increase in ferry usage and there is no doubt in anyone's mind that this is the long term objective of Mr.Desjardins in proposing these new wharfs.
- Inasmuch as this ferry operates on a seasonal basis it is not integral to the road system and must be considered as a recreational passageway only. Because of this it would be a waste of the taxpayers money for this project to receive any Government support to make these changes. A simple upgrading of the existing barge pulled ferries to make them safety compliant is all that is justified.

Trust you will give this request your favourable consideration and should you have any questions or comments please do not hesitate to contact us.

Yours truly,

*Peter and Sally McArthur*

Peter & Sally McArthur

January 2<sup>nd</sup>, 2006

Monsieur Thomas J. Mulcair  
**Cabinet du ministre du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs**  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**RE: Proposed Changes to the Hudson/Oka Ferry & Request for a Public  
Hearing by BAPE**

Your Honourable Member of Parliament,

We the undersigned request a public hearing by BAPE into the Hudson/Oka ferry "modernization" proposal. The following letter outlines the issues underlying this request.

The issues raised include public safety, noise, air and visual pollution, aquatic and marine life. As well as, a broader concern for the general direction in which the Hudson residents are being led incrementally through the lack of a more holistic perspective on the Hudson/Oka ferry project(s).

Briefly, we will outline the current situation, summarize some of the key elements in the planned changes and point out the impacts of these changes on the Hudson community. We conclude by raising an important underlying issue and concern which BAPE needs to consider in moving forward.

**The Historical & Current Situation**

- It is and has always been a "seasonal" operation for nearly a century (1909).
- It operates six months per year. This "seasonal" operation is communicated on the Province's signage on Highway 40 (before Exit 26) and Highway 342 (before Bellevue turn-off).
- It was originally intended for only local traffic.
- The Hudson/Oka ferry operates in a totally residentially zoned area.
- The ferry is not part of the main road system of the province, or for that matter, neither an integral (or even necessary) part of Hudson's road network - it is simply a "nice to have" convenience.

- Because of the new owner/operator's successful marketing strategies, his market reach has broadened significantly, to now encompass a majority of the traffic to be non-resident (*Environmental Impact Study, 2001*).

### The Proposed Situation & "Modernization" Plan

- Make the Hudson/Oka ferry system an "essential" and "integral" part of Quebec's transport network.
- Implement, initially, two large self-propelled ferries *funded by us, the taxpayers, through government subsidies* (at least \$1.5M for each boat and at least \$8.0M in infrastructure). The new owner/operator has requested that Transports Quebec and Transports Canada finance "his" modernization project.
- Replace the existing equipment:
  - Replace the current barges with a perimeter of 216 feet (66.2 m.) with two high profile ferries with a perimeter of 306 feet (93.2 m.),
  - Replace the current loading ramps that are about 8 feet wide for one that is of concrete and 56 feet (17 m.) wide,
  - Add two new posts to support the docking ramp, each measuring 17 feet (5.2 m.),
  - In total, about 400 feet of aqua, marine and/or visual impact, or 77% (172 feet) more impact than the current situation.
- Expanding of the existing car queuing area in asphalt by about 800 sq. ft. in the 20 year flood zone to accommodate more traffic.
- Increasing the ferry "haul-out" area by about 7,500 sq. ft., again in the 20 year flood zone. This whole additional surface coverage is also to be all done in "concrete".
- On-site storage of the new much larger boats. How do you camouflage these much bigger boats, each 118 ft long X 35 ft. wide, and 30 ft. in height? Further, given that Main Road is significantly higher than the water's edge, it is a mystery how they could camouflage these bigger boats from sight (except as artificially done on the drawing provided by the owner/operator at the latest BAPE hearings!).
- Extend the period of operation by at least two months (at least a 33% increase), and thus still more on-going traffic.

### The Potential Impacts

Following is an outline of some of the key areas affected by the owner/operator proposed "modernization" plan.

- Nature's habitat, marine and aquatic life due to:
  - The expanded queuing area,
  - The expanded haul-out area,
  - A significantly reduced flood zone area from the current area
  - Loading ramp extends 85 ft. (26 m) "into" the lake.

- The visual pollution created by:
  - The much bigger boats operating,
  - More cars being queued up,
  - Storage of these much larger vessels (as if you can hide *Godzilla!*).
- The air pollution created by:
  - The additional traffic,
  - And undoubtedly from more idling cars in a bigger queue
- The noise pollution caused by the additional local traffic and caused by the idling traffic in the immediate neighbourhood of the ferry.
- Public safety issues created from:
  - The additional traffic in a strictly residential area. This is already an important issue.
  - There have already been, on several occasions, complete traffic blockages due to heavy traffic around the ferry area (Bellevue & Main).
  - Increased danger to pedestrians and cyclists from the increased traffic.
  - The Lac des Deux Montagnes marine traffic would be faced with bigger and faster ferries.
- Hudson roads are inadequate for through-traffic and the Town does not have the resources to upgrade them, especially with the recent provincial downloads, and certainly not for these reasons.
- When the government faces a difficult situation in delivering on its promise of deficit and tax cuts, it seems extremely ironic to be contemplating subsidizing a private commercial, seasonal and non-essential business operation in a purely residentially zoned area.
- Given the required significant capital investments (initially over \$11M in capital costs) and given the government's current fiscal download philosophy, Hudson residents could end-up carrying a relatively heavier burden of this expense on the pretence that it is for their benefit.

**Also, Another Big Issue Lays in the Background**

- An even bigger issue looms - "Incrementalism" or as Dr. C. Mitchell (U. of Waterloo and published in *Canadian Geographer*) labels it "creative destruction". That is, the destruction of the environment and heritage of an idyllic community, through successive and incremental steps and actions with consequences that one realizes only when it is too late and irreversible. Examples across Canada are used to demonstrate the significant nature of this phenomenon and its impacts (e.g. Salt Spring Island, BC, St. Jacobs, ON, Niagara-on-the-Lake, ON and Peggy's Cove, NS).

- This study's author aptly makes reference to an important underlying pretence by the promoters for these incremental changes – that is, that of modernization and economic spin-offs. Interestingly, this is exactly the pretence used by the new Oka ferry owner/operator – “A Proposed Modernization of Hudson/Oka Ferry”.
- One can easily see this “incrementalism” phenomenon occurring in this particular situation. For instance, consider the following evolution of events:

#### The Historical Time Line:

- Ferry is introduced around 1909 to bring Oka residents to Hudson (Como) where there is a train station, in walking distance from the ferry, affording them as the only practical transportation means to Montreal.
- Ferry is used only by local residents and only on a seasonal basis, six months per year.
- Ferry requires dredging at certain intervals.
- In 1984, dredging in the core channel was 188 m. long and 40 m. wide.
- In 2003, the new owner/operator request dredging in the core channel for 493.6 m long and 60 m. wide and claims it for purely “safety” reasons (Hudson Gazette, April 23, 2003).
- The new dredging request means the core channel is at least 2.5X longer and requires 4X the volume of sediment and soil to be dug out.
- BAPE holds hearings (2003) on the proposed dredging.
- Dredging goes ahead (2005).
- The significant growth in the greater area (e.g. Vaudreuil-Dorion, St-Lazarre, Rigaud) puts more demands on the ferry operation.
- Owner/operator cannot supply the demand and asks for two bigger and faster boats, bigger docking facilities and larger queuing and haul-out spaces, in order to fulfill the heavier seasonal demand.
- BAPE holds a meeting (2005) on the proposed docking facilities and additional queuing and haul-out spaces.

#### Potential Scenario Going Forward:

- Some form of the proposal gets accepted (2006).
- The successful operation draws more traffic (2007-2008):
  - Queuing space needs to be again increased, further intruding on the 20 year flood zone and the marine and aquatic life,
  - Additional boats are required to accommodate the increased demand.
- BAPE holds further hearings (2008) for at least an additional boat and infrastructure.
- The additional capacity request gets accepted for at least one more boat (2008).

- The enhanced capacity coupled with the owner/operator's successful marketing campaigns (already demonstrated) leads to additional traffic (2009-2013) and requires a fourth boat .
  - This traffic cannot be accommodated by the current road system. So pressure is put on different levels of government to improve the current road access to the ferry. For instance, widening of current roads (Manson or Bellevue Road) or the creation of new roads through what is currently farmland.
  - BAPE holds hearings on the proposed new road system. Some form of new road system gets adopted.
  - In the end, each of these hearings and events, taken individually, seems relatively innocent and incremental, but taken together, they have a significant impact on the community's pristine environment, animal life, its residents and overall on the residential character of the neighbourhood.
- Does this eventually lead us to consider replacing the ferry system with a bridge in order to accommodate "modernization"? We think not. Hudson's residents that have moved here or remained here, would certainly not entertain such a pretence!
  - It is interesting to note that the above scenario is not dissimilar to one described by an area farmer at the latest BAPE hearings this past December in Hudson.
  - The projected increase in traffic to 2013 portrayed in the above scenario is, in fact, reported in the *Environmental Impact Study, 2001 (p. 83)*.
  - Does this seem far fetched? As Dr. Mitchell's research and timeline suggest, talk to my children's kids or grandkids and you'll find out!! But of course, you or we won't be around to worry about it - so who cares, right?
  - A series of BAPE hearings that look at individual requests and incremental changes under the delusional pretence of "modernization" and without considering the broader picture and issues is deluding itself and its constituents.

Over time several incremental steps have been taken, others potentially forthcoming, and in the longer term others looming. For the Hudson/Oka ferry's neighbours and the community as a whole, unless BAPE adequately examines their concerns in a more holistic perspective - it will have failed. Taken in the broader view, these changes (seeking our tax \$ subsidy) constitute a very significant change to our environment (public safety, noise, air pollution, visual aquatic and marine life) - a change that cannot be supported or condoned. We seek a public BAPE hearing to express these concerns and objections.

Respectfully Yours,

*The lists of people below are all signatories to this letter. Provided with more time (i.e. holiday period constraint), we would have easily obtained many more signatures.*

---

Dr. J.C. Bourgeois

---

Nicole Bourgeois

---

Leo Rampen

---

Anthony Austin

---

Chantal Austin

---

Josée Payette

---

Graham Bourgeois

---

Christine Clinch

---

Michael Lawrence

---

Sandy Lawrence

---

Sandy Farrell

---

Robert Tetley

cc: M. Yvon Marcoux, MP  
Mayor L. Corker, Town of Hudson  
M. R. Duff, Editor, Hudson Gazette



January 6, 2006

Mr. Thomas J. Mulcair  
Cabinet du ministre  
Ministere du Developpement durable,  
De l'Environnement et des Parcs  
Edifice Marie-Guyart, 30ieme etage  
675, boulevard Rene-Levesque Est  
Quebec (Quebec)  
G1R 5V7

Via Fax: 418 643 4143

**Re: Project to modernize the wharfs of the Oka ferry**

Gentlemen;

Please accept this request as our application for a public hearing into the above noted project to modernize the wharf on the Hudson side of the ferry crossing.

The reasoning behind this request is based on a number of factors which follow:

- The wharf will extend 27 metres into the bay and with the new high speed ferry docked an additional 36 metres for a total of 63 metres. into the bay (206 feet) . This will cause a number of problems for the residents living around the bay.
  1. The fragile environmental properties of the shallow bay in which the ferry will be docking and launching from. This bay is home to a multiple of wetland flora, fauna, birds, fish and the rare geographic turtle. All these species breed in this wetland bay.
  2. The bay is very shallow with a fine **silty** bottom. As the ferries approach the docking area they will be using reverse thrusters to slow down which will in turn stir up bottom causing a problem for the aquatic life in the whole bay as well as detracting from the residents enjoyment of the bay.
  3. Visual pollution of the bay (206 feet of ugly mechanical equipment extending into the bay)
  4. Noise pollution and exhaust from the additional cars and small trucks using the ferry.

- Inasmuch as the ferry operates in a residential zone on a “droits d’aquis” the changes necessary to make this work are not in keeping with the spirit of the original intent.
- The Town of Hudson’s infrastructure as it exists at present (roads, etc.) will not support an increase in ferry usage and there is no doubt in anyone’s mind that this is the long term objective of Mr.Desjardins in proposing these new wharfs.
- Inasmuch as this ferry operates on a seasonal basis it is not integral to the road system and must be considered as a recreational passageway only. Because of this it would be a waste of the taxpayers money for this project to receive any Government support to make these changes. A simple upgrading of the existing barge pulled ferries to make them safety compliant is all that is justified.
- In addition, we have learned that the volume dredged this fall in the shallow bay was 20% more than allowable in the original Order in Council agree to by your ministry. This is great cause for concern particularly when dealing with a fragile ecosystem. As you are aware there was significant objection to the dredging program in the first place. Upon the BAPE recommendation the Quebec Ministry of Transport was required to reduce its original request for the vast area to be dredged. The fact that these conditions were not respected calls into question the integrity of the consultation process and the ability to police guidelines established by your ministry.

Trust you will give this request your favourable consideration and should you have any questions or comments please do not hesitate to contact us.

Yours truly,

Susan McArthur & Lewis Reford

KATHLEEN CONWAY

228

CR3.5

Projet de modernisation des débarcadères de la  
traverse d'Oka

Oka

6211-04-037

December 9, 2005

via e-mail and Canada Post

Monsieur Thomas J. Mulcair  
Cabinet du ministre  
Ministère du Développement durable  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675 boulevard René-Lévesque est  
Quebec QC G1R 5V7

Dear M. Mulcair:

**Re: Request for Mediation and/or Public Hearing  
Project to Modernize the Wharfs of the Oka Ferry**

Having attended the BAPE information meeting in Hudson on Monday, December 5, I feel that, at the present time, we, the citizens of Hudson, are "damned if we do and damned if we don't" modernize the Oka Ferry.

Given that the BAPE mandate concerns the modernization of the wharfs, which in turn necessitates replacing the current barge ferry with a different style of ferry – any further discussions must include reference to the ferries and their impact on our environment – both while in the water and stored on land during the winter.

If we do not modernize the present system – in all likelihood, in the very near future, Transport Canada (Marine) will not issue a permit for the Oka Ferry to operate, mainly for security/safety reasons. This is indeed a shame, as the Oka Ferry has operated for nearly 100 years without any major security/safety issues. The citizens of Hudson/Oka would then lose what is considered as a unique, quaint, historical operation on the Lake of Two Mountains.

If we do modernize the present system – the shoreline eco system will surely be disturbed during the construction of the wharfs, and possibly during the operation of the self-propelled ferries that are proposed. I believe that it is already noted in initial impact reports that the Geographic Turtle lives along the Hudson shoreline in proximity to the Oka Ferry dock.

Also of environmental concern to me: Has there been a study done to establish if the wharfs will interfere with the current of the water of the Ottawa River? Studies along the east coast of the US have determined that the many piers jutting into the Atlantic Ocean have caused a change in the water current and the erosion of certain shorelines.

Will the wharfs and cement posts disrupt wildlife habitats in the area and along the shorelines?

If we do modernize the present system – will the propellers be free, or contained (especially when engines will be reversed near shore in order to dock the ferries)?

Has a study been done as to the possible effects on the shoreline eco systems of having the river water constantly churned by the larger engines?

If we do modernize the present system – the proposed ferries will handle the same volume of traffic as the current barges do. We therefore will continue to have the problem of traffic blocking major routes to/from our town: ex: Main and Bellevue. This causes a safety concern to the citizens of Hudson as emergency vehicles and through traffic cannot pass on Main when the line up for the ferry crosses/blocks Main. Also, those citizens living on Bellevue, and other side roads at times are affected, are unable to exit or enter their own driveway/properties as the line up blocks their passage. The long line of cars with their engines idling creates air and noise pollution and infringes on the quality of life of those living in the area.

If we do modernize the present system – there is a concern among the citizens of Hudson that if the ferry traffic continues to increase (70% increase 1993 to 2003), it will only be a matter of time before more ferries are added on the water and winter storage area, there would be even a longer waiting line up on the Hudson streets, and the current problems caused by the ferry will only continue or increase (see page 37 of the Résumé of Impact Study, November 2005).

If we do modernize the present system – the new ferries, with 30 foot towers, will be stored in winter on land near the Hudson shoreline. Given that the Oka Ferry is in a residential area – having two 30-foot towers in a picturesque, residential section may impact on the value of homes in the area. We are told that conifer trees will be planted (30 feet high?) to camouflage the storing of the ferries. However, no guarantees are given.

To summarize my points:

If the Oka Ferry mandate, as proposed, is rejected – the ferry would cease to exist in the near future.

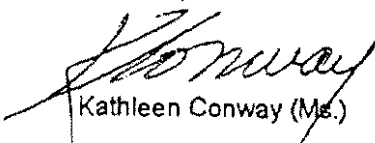
If the Oka Ferry mandate, as proposed, is accepted – there are temporary and possibly permanent negative effects to the eco systems along the shoreline, as well as negative quality of life and social effects to the citizens of Hudson.

If after all channels of discussion have been taken, and no mutual agreement is forthcoming, then, unfortunately, perhaps the time has come, after nearly 100 years, for the ferry to cease operations or be relocated to another area. Another option is to replace the ferry system with a bridge –outside of residential areas.

Therefore, it is only fair that the citizens of Hudson be granted the opportunity to discuss the possibilities of achieving a solution that grants all parties a more equitable balance of give and take. I, therefore, request that the following items be addressed in any mediation and/or public hearings that are held:

1. Environmental concerns (water, air, wildlife, and human)
2. Road traffic/blockage of Main road and the lack of policing by the SQ in the area
3. Alternative styles of ferries to be discussed (ones without 30 foot towers)
4. Winter storage of ferries
5. Reassurances that at no time in the future – without public hearings – can changes be made to the operation of the proposed ferry and especially no additional ferries be added to the proposed two ferries.
6. Perhaps the time has come, after nearly 100 years, for the ferry to cease operations or be relocated to another area (ex: Ile Cadieux, Vaudreuil sur la Lac, western tip of Montreal; and, on the Oka side near the provincial park).

Sincerely,



Kathleen Conway (Ms.)

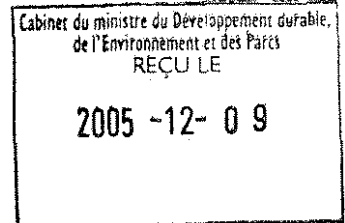
c: Yvon Marcoux – MNA and Minister of Justice – via e-mail  
Jean-Sébastien Fillion – BAPE - via e-mail  
Catherine Roberge – BAPE – via e-mail

Cabinet du Ministre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

[ministre@mddep.gouv.qc.ca](mailto:ministre@mddep.gouv.qc.ca)

6 décembre 2005

Re : projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka



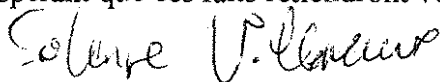
Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à la séance d'information tenue par BAPE hier soir à Hudson, je vous fais parvenir ma demande d'audience publique sur ce projet.

Les motifs de ma demande sont les suivants :

1. Le traversier existe depuis 1908. Son aspect historique devrait donc être préservé.
2. Ce système de traversier est strictement saisonnier et opère pendant sept mois. Il ne peut aucunement être considéré comme un service essentiel. Donc ne devrait pas recevoir tant de fonds publics.
3. Les quais à Hudson sont dans une zone résidentielle,
4. La plupart des usagers sont des touristes de passage. L'achalandage est en fin de semaine, vacances et journées fériées.
5. Ce n'est pas un service essentiel étant donné qu'il y a d'autres routes et ponts et que ce n'est que saisonnier.
6. L'attrait public est en partie la manipulation des barges actuelles. Ce qui ne sera plus le cas avec des embarcations plus modernes.
7. Le présent système de barges devrait pouvoir être amélioré et rendu plus sécuritaire sans avoir recours à des changements si drastiques, tout en préservant son aspect artisanal qui le rend si attrayant.
8. Les retombés économiques pour la région sont minimales, ne justifiant en aucun point tant de dépenses de deniers publiques.
9. Les infrastructures présentes ne permettent pas une augmentation du trafic dans la région adjacente à la traverse.
10. Le système d'embarcations proposé pose un danger pour l'écologie présente et future, étant donné que le canal creusé sera rempli à nouveau par les sédiments de la rivière, nécessitant un dragage périodique. De ce fait, hypothéquant les payeurs de taxes.

Espérant que ces faits retiendront votre attention,

  
Solange Villeneuve

-----Message d'origine-----

**De :** Sebastien Weiner

**Envoyé :** 20 décembre 2005 09:32

**À :** [ministre@mddep.gouv.qc.ca](mailto:ministre@mddep.gouv.qc.ca)

**Objet :** Demande d'audience publique

**Importance :** Haute

Cabinet du Ministre  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

20 décembre 2005

[ministre@mddep.gouv.qc.ca](mailto:ministre@mddep.gouv.qc.ca)

Re : projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka

Monsieur le Ministre,

Pour faire suite à la séance d'information tenue par le BAPE le 5 décembre dernier à Hudson, je vous fais parvenir ma demande d'audience publique sur ce projet.

Ma demande est fondée sur les motifs suivants :

1. Le traversier existe depuis 1908. Son aspect historique devrait donc être préservé.
2. Ce système de traversier est strictement saisonnier et opère pendant seulement sept mois. Il ne peut aucunement être considéré comme un service essentiel. Donc ne devrait pas recevoir tant de fonds publics.
3. Les quais à Hudson sont dans une zone résidentielle,
4. La plupart des usagers sont des touristes de passage. L'achalandage est en fin de semaine, vacances et journées fériées.
5. L'attrait public est en partie la manipulation des barges actuelles. Ce qui ne sera plus le cas avec des embarcations plus modernes.
6. Le présent système de barges devrait pouvoir être amélioré et rendu plus sécuritaire sans avoir recours à des changements si drastiques, tout en préservant son aspect artisanal qui le rend si attrayant.
7. Les retombés économiques pour la région sont minimales, ne justifiant en aucun point tant de dépenses de deniers

2005-12-20

publiques.

8. Les infrastructures routière présentes ne permettent pas une augmentation du trafic dans la région adjacente à la traverse.

9. Le système d'embarcations proposé pose un danger pour l'écologie présente et future, étant donné que le canal creusé sera rempli à nouveau par les sédiments de la rivière, nécessitant un dragage périodique. De ce fait, hypothéquant les payeurs de taxes.

Espérant que ces faits retiendront votre attention,

Sébastien & Cynthia Weiner.