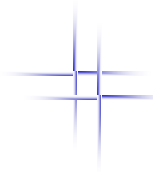




**DÉSIR D'ADRESSER QUELQUES
POINTS ET AFFIRMATIONS CLÉS**

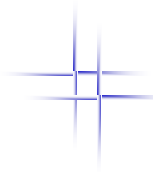
Jacques C. Bourgeois, Ph.D.

le 24 avril, 2006



Grandes lignes

- **La visibilité et l'intrusion des traversiers**
- **Eaux troublées et l'effondrement des traversiers**
- **Déclarations trompeuses et/ou fausses**
 - Aucune assistance financière
 - Excédents budgétaires
 - Financièrement favorable à Hudson
 - Traversier est un lien "essentiel"
 - Dragage pour raison de sécurité
- **Plus de traversiers et de plus gros traversiers en vue**
- ***"Petits pas par petits pas" nous menant à une "destruction créative"***
- **Conclusions et Recommandations**



Les spécifications techniques du traversier proposé



Home

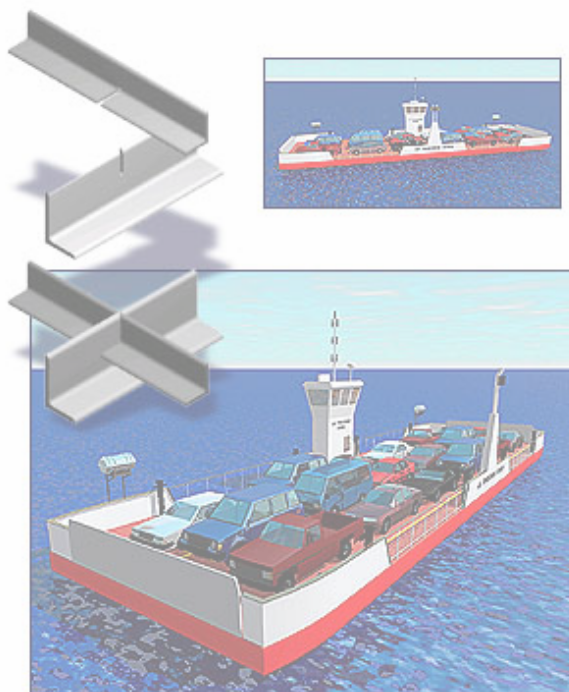
Contact us

Français

Design of an double-ended car ferry Traverse d'Oka 1950-02

- Length overall **36,00 m**
- Moulded beam **10,60 m**
- Moulded depth **2,50 m**
- Maximum draft **1,60 m**
- Operating speed **10,0 knots**
- Vehicle capacity **18**

[BACK](#) ↩

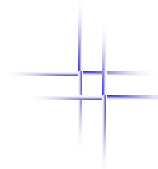


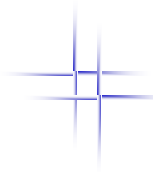
- Company
- Objectives
- History
- The team
- Services
- Naval architecture
- Marine engineering
- Maritime surveys
- Brokerage
- Accomplishments
- Clients
- Employment

Since 1977

Réf.: <http://www.navtech.ca/en/1950-02/index.html>

La version du promoteur de l'hivernation des traversiers – Où est *Charlie*?



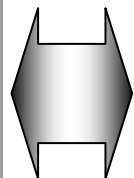


D'une façon relative, comment gros est *Charlie*?

Traversiers proposés

- Longueur 118' (36.0m)
- Largeur 35' (10.6m)
- Hauteur 30' (9.14m)
n'incl. pas l'antenne

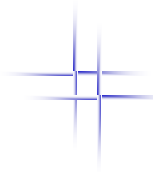
Réf.: NavTech Inc.



Locomotive diesel

- Longueur 65' (19.8m)
- Largeur 10 1/2' (3.2m)
- Hauteur 15 1/2' (4.7m)

Réf.: Mr. Neal Foot
Sr. Vice President
C.P.R.

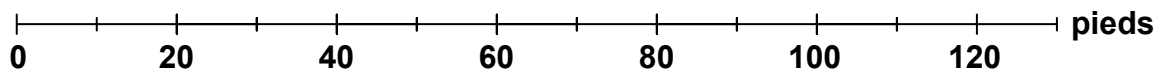


Un point de référence intéressant

2 locomotives
de haut



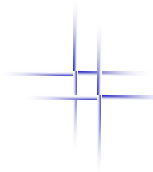
3 locomotives
de large



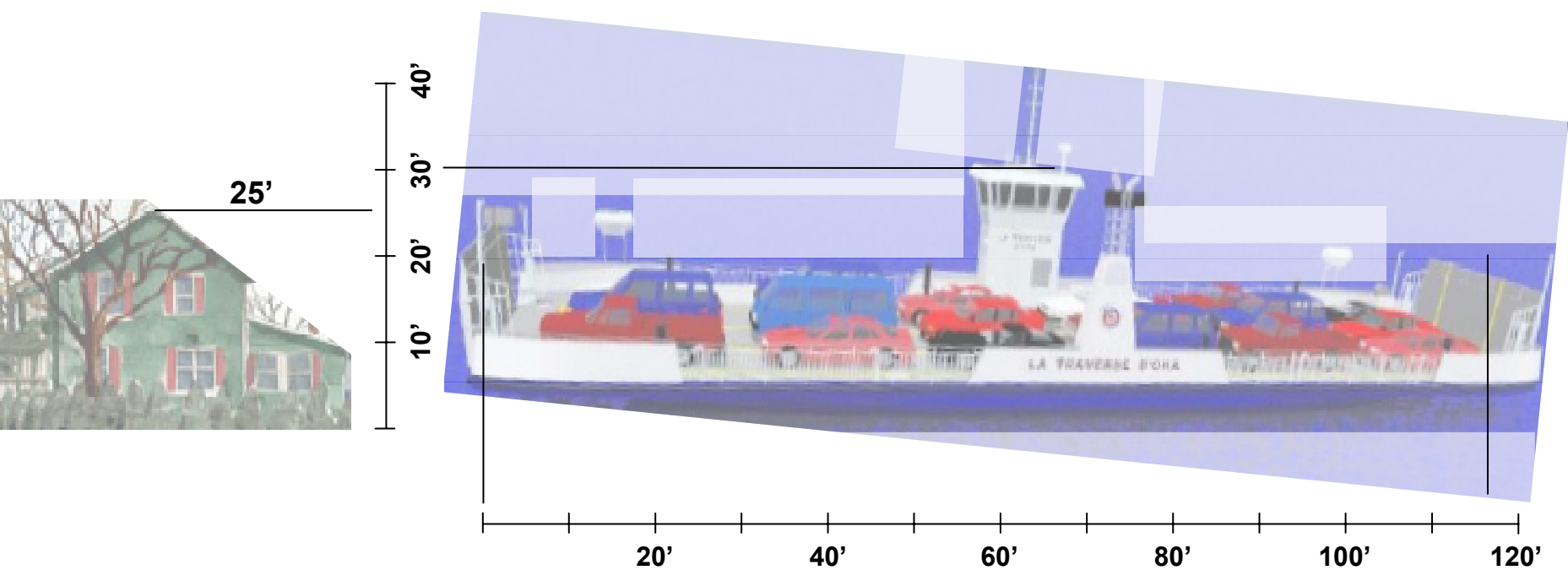
“Un peu moins de 2 locomotives de long”

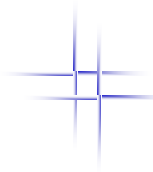
Il est facile de cacher *Charlie*, mais comment cacher *Godzilla* ??



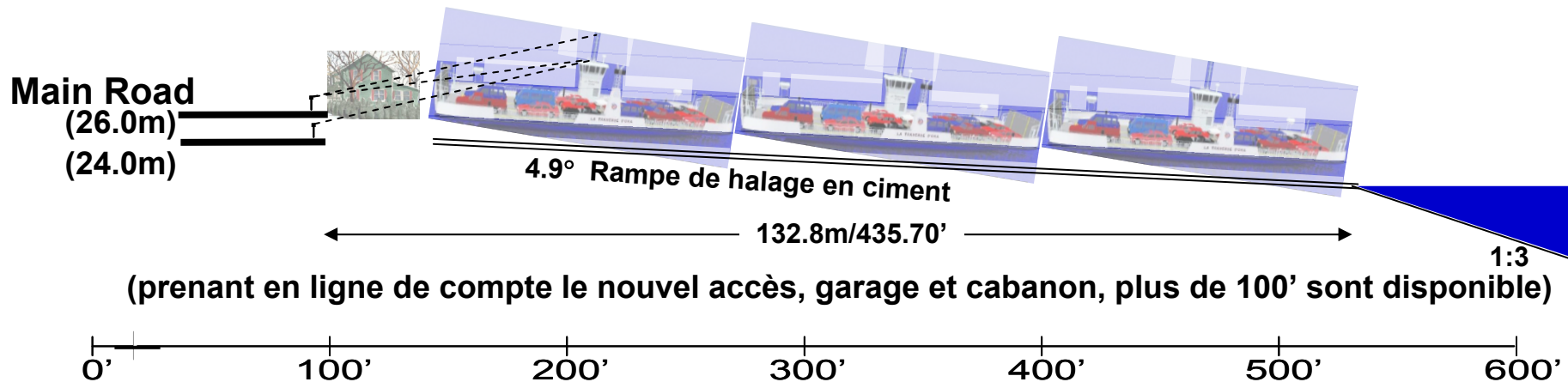


Voici, le vrai Charlie!





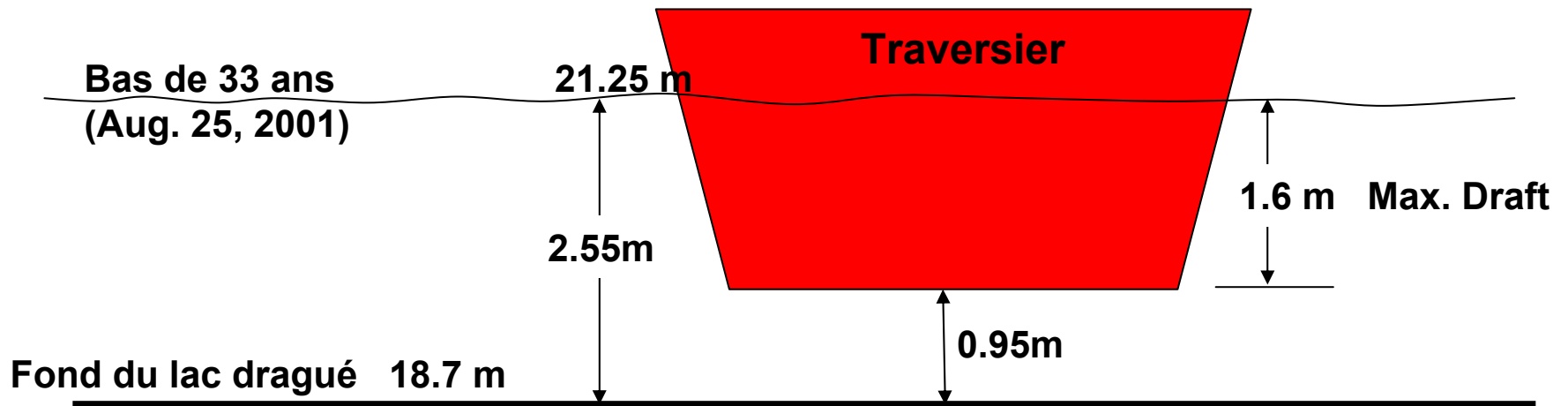
Les traversiers sont bien visibles et "très" intrusifs



***Il y a de la place pour entreposer 3 des traversiers proposés
et
6 coté de coté***

**Réf.: Navtech and Genium, Dessins PL5002.dwg et PL5004.dwg (élévations et pentes)
et Ville de Hudson pour les dimensions de la propriété**

Une turbulence importante causera des eaux troublées et encore (et plutôt) d'autre dragage – impactes sur la vie-aquatique?



Présume :

- un lac calme
- aucun impacte d'effet de serre (baisse du niveau d'eau)

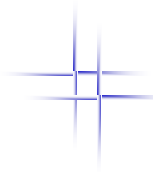
Le taux d'enlèvement est 3-5 cm/année ➡ *Après seulement 10 ans, il n'aura que 0.55m (ou 21.6 pouces) de dégagement*

Réf.: Navtech and Genium, Fichier Nos: Dessins PL5002.dwg et PL5004.dwg

Genivar projet #96685

Centre d'expertise hydrique – Québec (Correspondance Diane Morin, 3 avril, 2006)

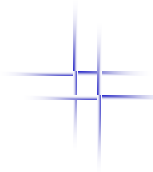
www.cehq.gouv.qc.ca/suivihydro/graphique.asp?NoStation=043116



Le Promoteur déclare n'avoir reçu aucune assistance

- **Les coûts d'infrastructure comprennent les coûts de capitaux pour:**
 - Base de ciment pour hivernage des bateaux
 - Pavage pour élargir les files d'attentes
 - Dragage
 - Quais et rampes d'embarquement
 - Nouveaux traversiers
- **M. Desjardins déclare ne pas avoir reçu aucune subvention ou assistance gouvernementale pour les coûts d'infrastructures**
 - *“Actuellement on ne bénéficie d'aucune subvention d'opération au niveau des infrastructures”*
[Transcription (DT1) soirée du 27 mars 2006, Lignes 2127-2128]
- **Accentuer durant la période de questions**
 - *“... est-ce que ces fonds-là vont venir de ses (Desjardins) poches ou de nos poches, les payeurs de taxes?”* [DT1, Lignes 1591-1592]
 - *“Pour ce qui est du financement de ce projet-là, à date, ça sort à 100% de mes poches.”* [DT1, Ligne 1615]

DE FAITS, le Promoteur a reçu au moins \$40K et le dragage (\$2M) n'a pas été payé par lui



- **MTQ, Protocole d'entente no. 54-136**
 - “Étude sur la modernisation du service de traverse Oka-Hudson”
 - Lettre du MTQ signée : Pierre-André Dugas, Directeur
 - Envoyée au Promoteur
 - Envoyée le 12 octobre 2000
 - “D'autre part, pour la réalisation de l' «ÉTUDE», le «MINISTÈRE» s'engage à: a) verser au «PROMOTEUR» une subvention maximale de quarante mille dollars (40 000\$) ”
 - “J'ai également jugé opportun de participer financièrement (40 000\$) à la réalisation d'une étude...” Réf.: Oct. 31, 2001, Jacques Baril, Ministre, MTQ
- **Le dragage a été subventionné (par MTQ pour environ \$2M) par nos taxes**
- **Et le promoteur s'attend à d'autre financement des fonds publics (nous!)**
 - “Dans le futur, oui, on souhaite en avoir. Pour ce qui est des infrastructures, on souhaite avoir une aide financière unique, donc qui ne compte pas les opérations.”
 - “Sur 25 traverses au Québec, il y en a 17 qui sont subventionnées. Donc ce n'est pas farfelu de croire à pouvoir avoir cette aide-là pour nos infrastructures.”
 - Réf.: Transcription (DT1) soirée du 27 mars, 2006 [Lignes 2128-2130, 2137-2139]

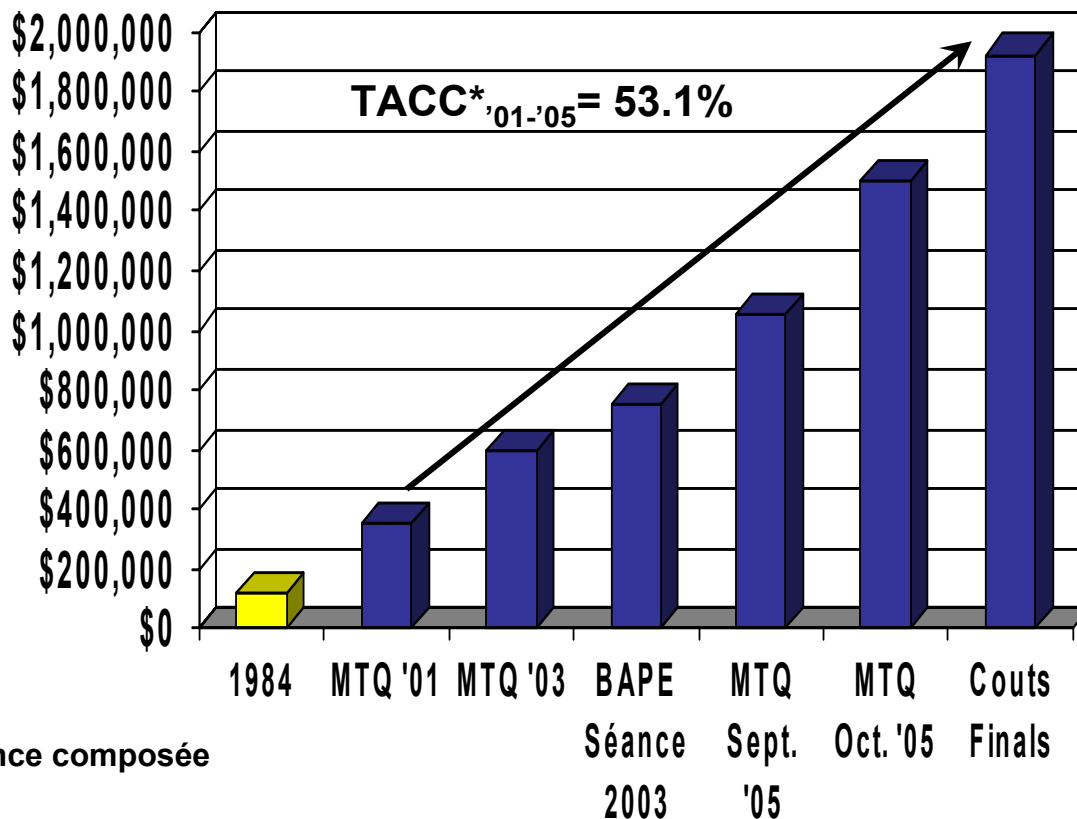
Le Promoteur déclare que le coût des immobilisations sont \$8M – au “ très maximum”

- **Plafond sur budget total – \$8M**
 - “*C’est un budget plafond*”
[BAPE, DT1, Lignes 1611-1612]
 - “*Ça inclus tous les imprévus possibles et imaginables*”
[BAPE, DT1, Ligne 1613]
- **Budget pour les quais et la zone d’hivernage – \$2M**
 - “*Le coût des infrastructures terrestres est évalué ... à 2 M\$.*”
[BAPE, DT1, Ligne 1609]
 - “*C’est 2 M\$, total, incluant les deux rampes d’embarquement et la rampe de halage*”
[BAPE, DT1, Ligne 1632]

EN FAITS, les coûts d'immobilisations se rapportant au dragage dépassent largement le budget et sont payés par nous – les contribuables !

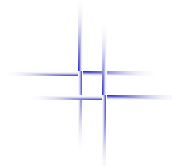


Coûts du dragage un bref historique sur comment ne pas escalader les coûts



Réf.: Town of Hudson; MTQ Lettre Oct. 31, 2001; BAPE 2003 soumission DM5; MTQ contrat 5410-05-3001-DB11; MTQ, Programmation et Planification des Projets, Projet 50-5473-9801 (Oct. 2005)

EN FAITS, le total des coûts pourrait facilement excéder une variance de 50%



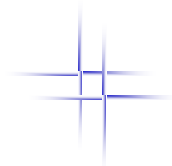
- Le coût de chaque navire a été évalué \$1.4M
- \$2.8M (pas \$2M) – 40% plus élevé
- N'incluant pas les variances éventuelles
 - Coût de main d'oeuvre – + [25%]
 - Administration du projet – + [15%-25%]
- Complètement exclu
 - Livraison
 - Assurances et garanties
 - Essais
- Cette estimation des coûts est pour
 - 15 véhicules (et non les 18 proposés)
 - Estimation en 2001 (et non en 2006)

Une raison de penser que le coût des quais serait tel que budgété?

Réf.: Paul-E. Barbeau, Ing.

- Architecte naval
- NavTech Inc.
- Document soumis par Promoteur – BAPE, DA6, Janvier 2001

Le promoteur croit en un bénéfice financier pour Hudson, EN FAIT ...

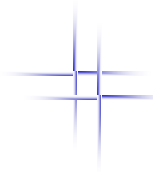


- **Aucune preuve, d'aucune sorte, n'a été présentée pour justifier cette prétention**
- **Le "Droit Acquis" n'inclus pas cette croissance et expansion**
 - Il n'est pas raisonnable que ce soit appuyé par la Ville
- **Pourquoi les contribuables d'Hudson voudraient payer ...**
 - Soit par le biais d'une augmentation de taxes municipales
 - Augmentation des immobilisations pour plus d'infrastructures (e.g. voirie)
 - Et les transferts provinciaux potentiels
 - À cause d'une étude de 1993 qui suggère un bénéfice (hypothèses sur l'origine des utilisateurs) disproportionné pour Hudson!
- **N'a-t-il jamais pensé de demander: « *Est-ce que Hudson veut ce "bénéfice" avec ses répercussions?* »**

Le Promoteur suggère que son service est un lien « essentiel » dans le réseau routier provincial



- **Dans sa présentation de mars 2006**
 - *“Maillon du réseau routier”*
 - *“Service essentiel aux usagers”*
 - Réf.: Promoteur, Soumission DA1, Diapo # 3
- **Dans sa présentation il réfère au traversier comme ...**
 - *“Maillon essentiel” dans le réseau routier régional et provincial*
 - Un *“service essentiel”* à la communauté et ses usagers
- **Réf. Document DB18 déposé par le Promoteur**
 - *“Un service essentiel au développement économique et touristique régional faisant partie intégrante du réseau routier des régions limitrophes”*



EN FAITS, il a été clairement établi comme service “non essentiel” de très peu d’importance

- **Mme. Bigue**
 - “*Quelle est l’importance si la traverse arrête demain matin?*”
 - “*... Quel est son statut dans le réseau routier?*”
- **M. Le Président**
 - “*... pour être encore plus claire... le service en question est essentiel dans le contexte du réseau routier régional, qu’il est un maillon essentiel?*”
 - “*Et donc, la présence ou la disparition de ce service... n’aurait pas d’incidence perceptible sur la capacité routière à l’échelle régionale.*”
- **Lettre du MTQ au Promoteur (Dossier 54-136)**
- **M. Marcil, MTQ**
 - “*... elle n’a aucun statut*”
 - “*... on n’aurait pas de réaction (au Ministère)*”
 - “*Il y a “aucun projet substitut”*”
- **M. Marcil, MTQ**
 - “*... ce n’est pas considéré comme un maillon essentiel.*”
 - “*C’est exact.*”
- “*L’impact de cette diminution de la demande sur le niveau de service est négligeable.*”

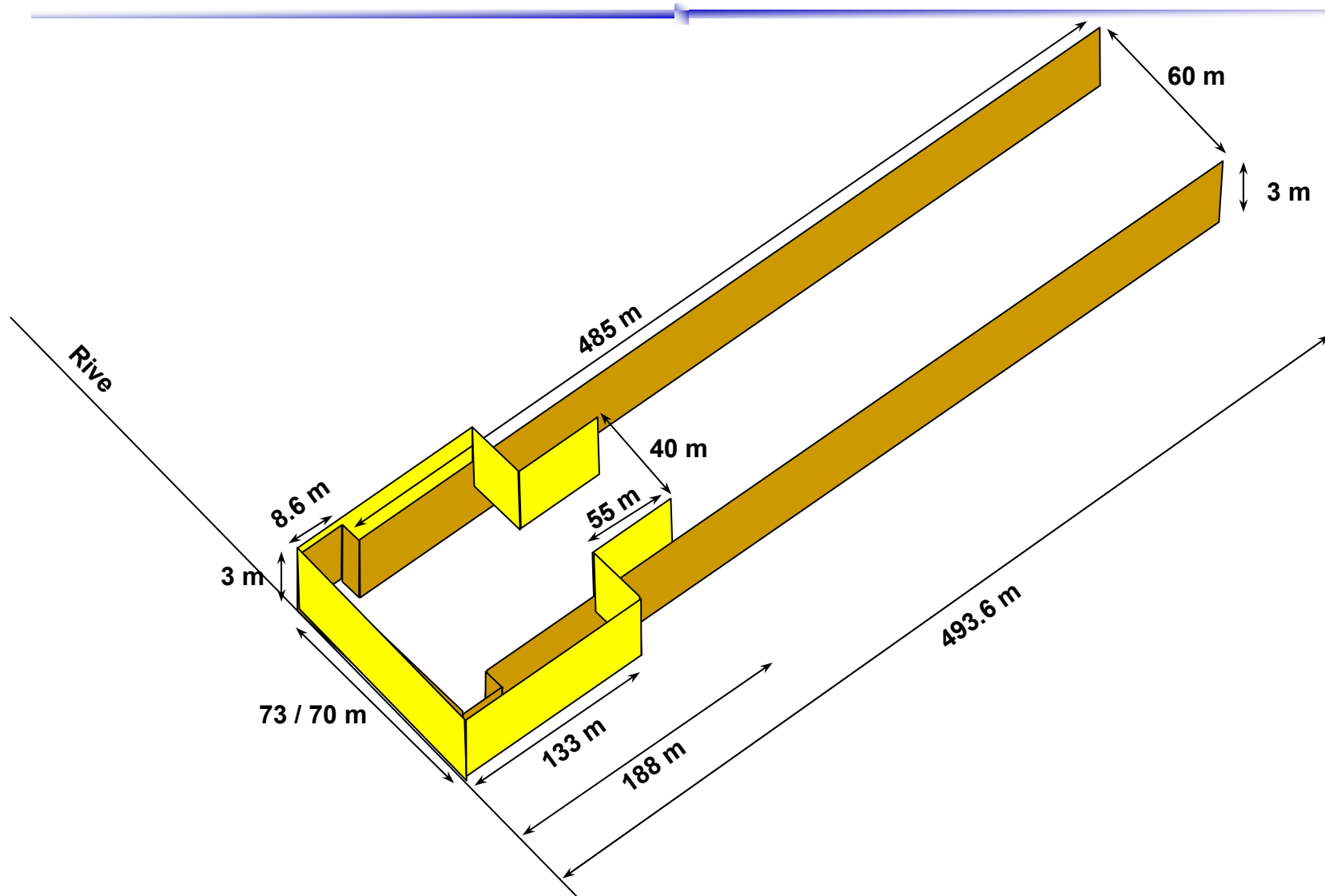
Réf.: Transcription (DT1) soirée du 27 mars, 2006, Lignes 3184-3239
Lettre du MTQ au Promoteur, datée 12 nov., 2001

Le dragage est pour l'entretien pour adresser les questions de sécurité



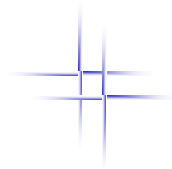
- **Le dragage additionnel est pour des raisons de “sécurité”**
 - Le promoteur a précédemment été cité
 - Hudson Gazette, 23 avril 2003
- **EN FAITS, il a été clairement établi que**
 - Avant que le nouveau propriétaire/opérateur a pris charge (1999), aucun cas d'accident majeur n'est été rapporté
 - On n'y réfère pas comme “accidents”, mais plutôt comme “incidents”
 - et certainement pas des fatalités
 - *“Le nombre d'accidents, je ne peux pas vous le dire actuellement. Par contre, ...il y a eu une augmentation d'incidents. Des morts, il n'y en a pas eu, mais on a eu une augmentation des incidents”*
[DT1, Lignes 2722-2725]
 - *“...disons, qu'on le compare avec tous les types de transbordeurs qu'on a à l'intérieur au Canada, son dossier n'est pas plus pire que d'autres.”*
Transport Canada [DT1, Lignes 3676-3677]
 - *“I make a point and I state a fact that the safety record of the Oka-Hudson ferry is impeccable over the last 100 years.”*
Mr. G. Drewet, Councillor, Town of Hudson [DT1, Lignes 3729-3730]

Comparativement à 1984, le dragage de 2005 était 50% plus large, 2.5X plus long et a demandé d'enlever 4X le volume de sédiments ... Pourquoi?

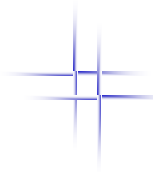


Réf.: Soumission au BAPE (DM5, 2003) par la Ville de Hudson, 8 mai, 2003

EN FAITS, le dragage a été planifié pour accommoder plus de circulation et de plus et/ou plus gros traversiers

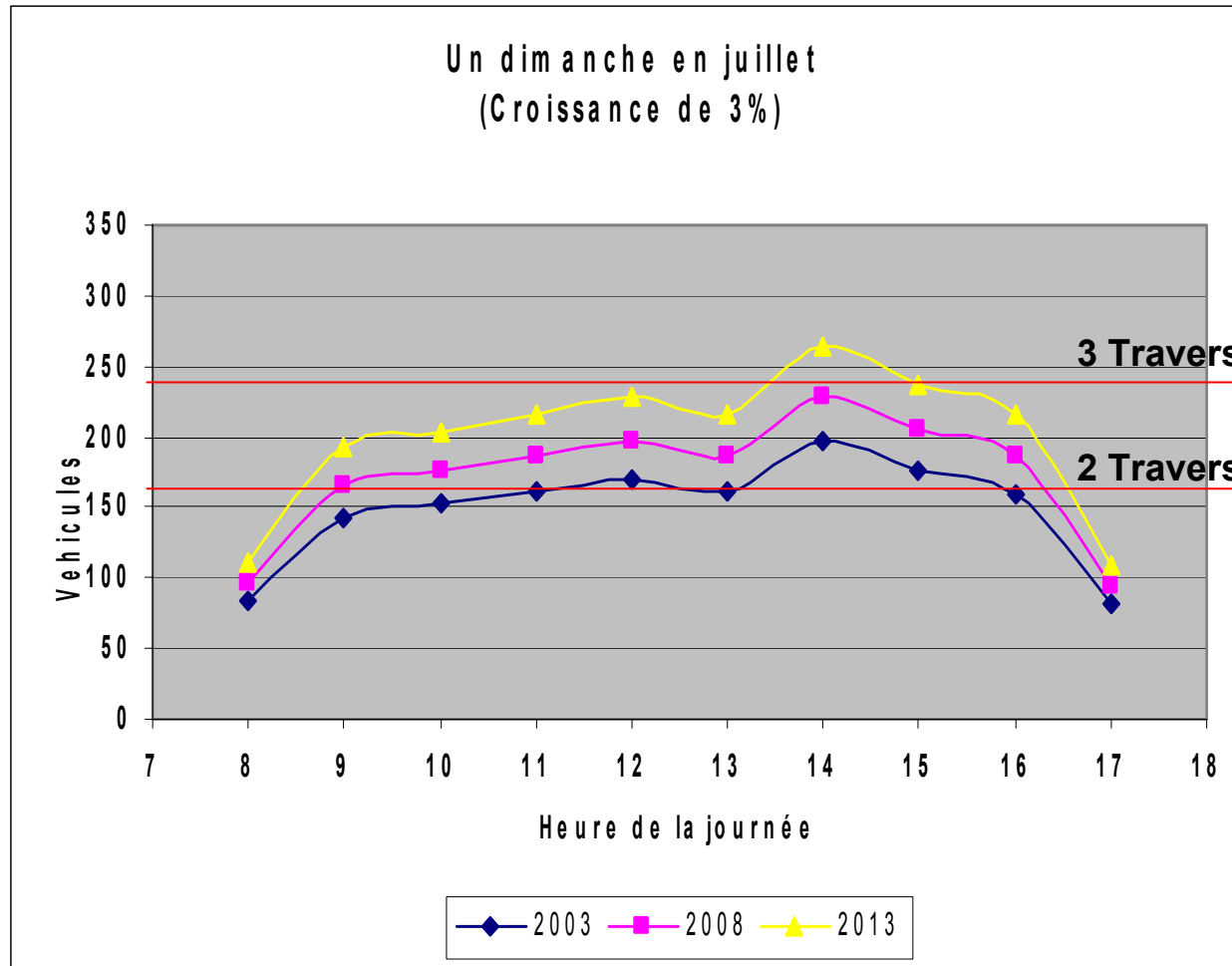


- **Déclarer que la capacité du traversier est la même que présentement est trompeuse**
 - “On a une capacité de 160 véhicules. Donc, 80 véhicules sur chaque rive.”
Réf.: [DT1, Ligne 1310]
- **Avec une augmentation de circulation prévue, le promoteur à l'intention d'augmenter sa capacité**
 - Le Président – “*Par l'augmentation de la capacité de transport des barges autopropulsées.*”
 - M. Desjardins – “*Exactement*”
 - Le Président – “*Donc, d'avoir des barges à plus grande capacité en soi-même*”
 - M. Desjardins – “*Entre autres*”
 - Réf.: [DT1, Lignes 1319-1333]

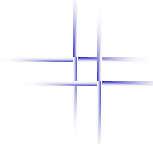


Le besoin pour plus de traversiers – accommodant la demande maximum dans un scénario conservateur

Au plus tard, un “troisième” traversier sera requis d’ici deux ans



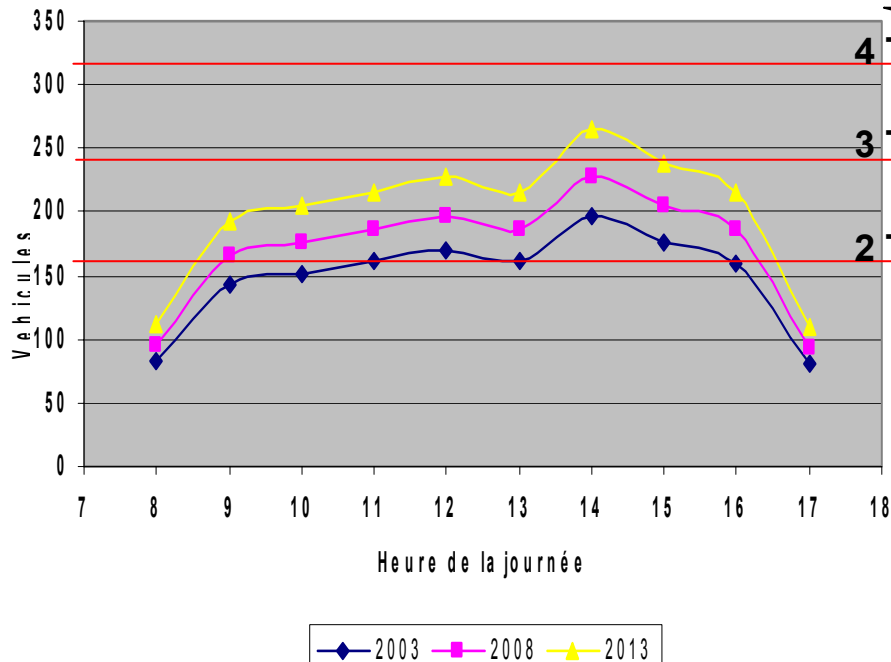
Réf.: Genivar, Étude d’impact sur l’environnement, BAPE document PR3-1, p. 101, 2005



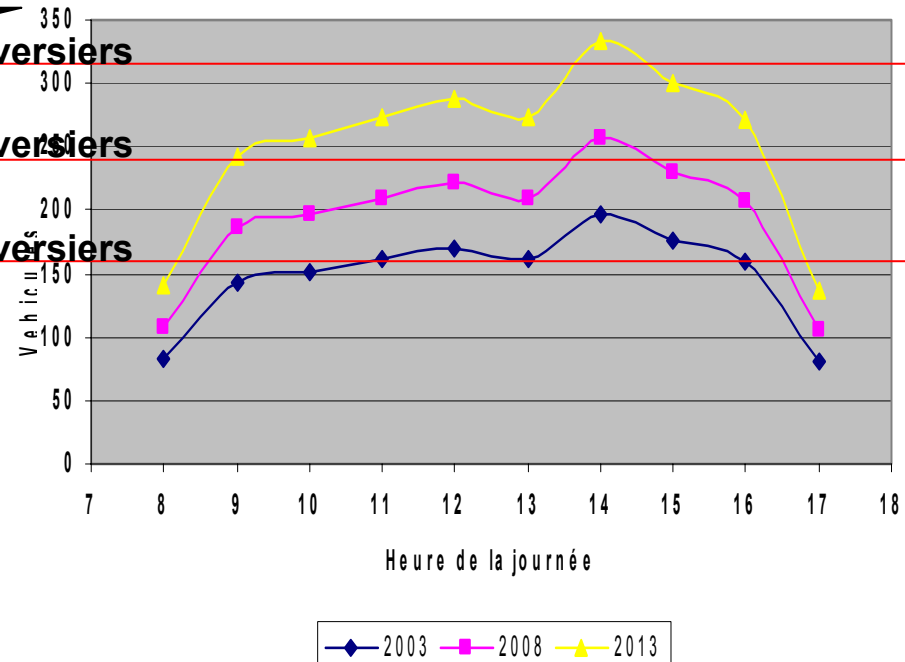
Mais, si la croissance est telle qu'elle le fut depuis les 12 dernières années...

“Quatre” traversiers seront requis d’ici 5 ans

Un dimanche en juillet
(Croissance de 3%)



Un dimanche en juillet
(Croissance de 5.4%)



Capacité maximale de ...

4 Traversiers

3 Traversiers

2 Traversiers

Réf.: Genivar, Étude d’impact sur l’environnement, BAPE document PR3-1, p. 82, 101, 2005

“Petits pas par petits pas” nous amenant à une “Destruction Créative”

– le procédé qui mène vers la destruction de notre communauté idyllique sur seulement 2-3 générations

MARCHANDISATION INITIALE



MARCHANDISATION AVANCÉE



DESTRUCTION INITIALE



DESTRUCTION AVANCÉE



DESTRUCTION COMPLÈTE

- Sur une période de 20 ans
- Investissement sur la création d'attraits touristiques
- Vente du « Patrimoine »

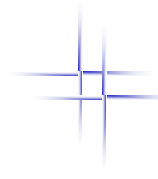
- Développement semblable pour les 10 prochaines années

- 25 prochaines années
- Investissement continu
- Destruction partielle de l'idyllique rurale

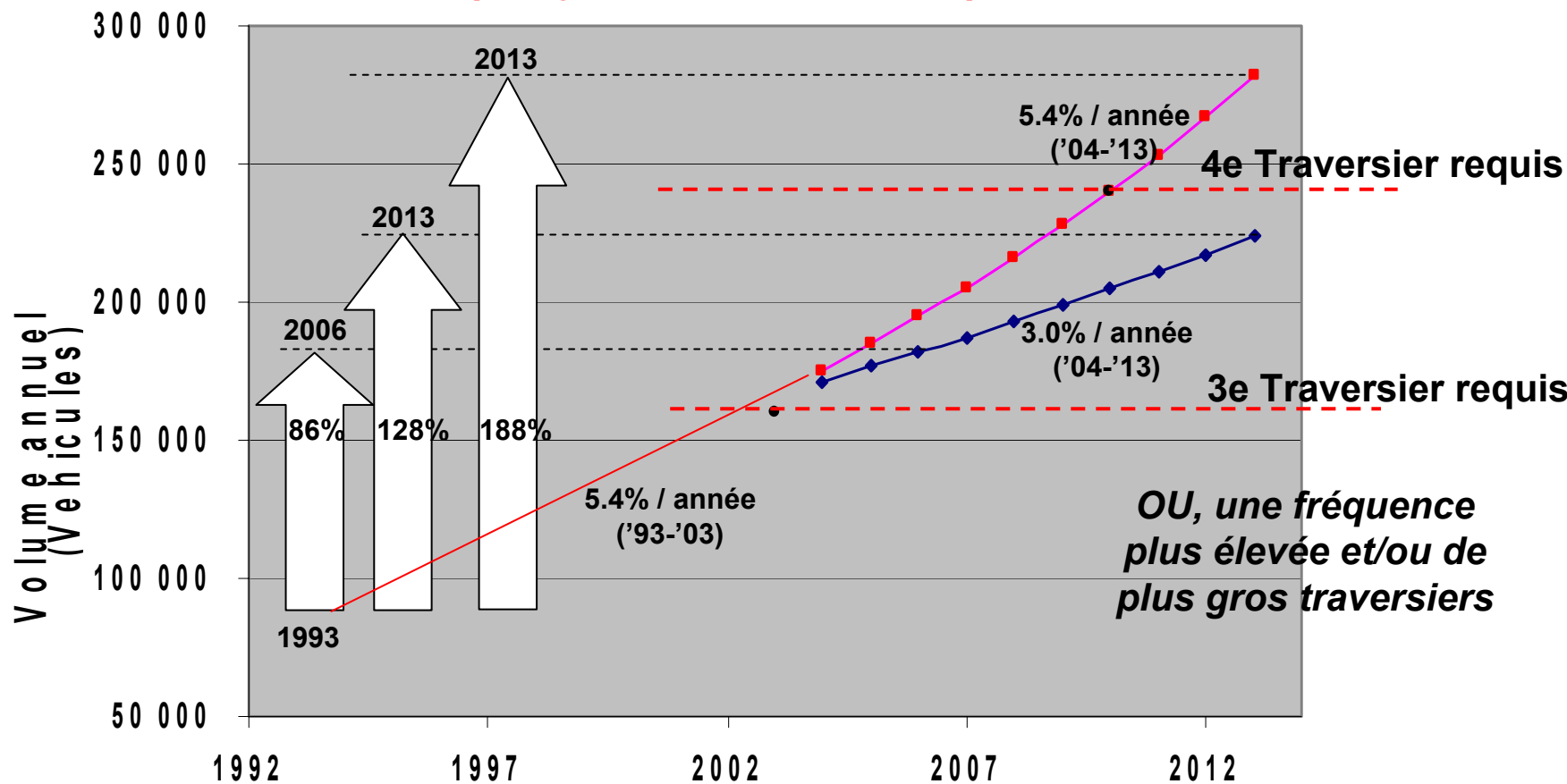
- Infrastructure pour subvenir à la demande des visiteurs
- Arrivée d'un Conseil pro-développement
- Arrivée d'entrepreneurs fortunés
- Création de bâtisses et de sites à “faux patrimoine”
- L'idyllique rurale est détruite

- Les investissements s'amassent
- Le nombre de visiteurs continue à escalader
- Les résidents quittent la communauté
- Les autres se résignent à la situation

Ce cas-ci est précisément un excellent exemple de « petits pas par petits pas » ... grand impact à long terme (seulement une génération!)

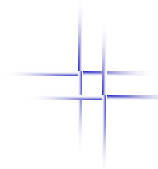


**La circulation “doublera à triplera”, sans tenir compte –
3 heures de plus/jour et de 1-2 mois de plus/année**



Réf.: Genivar, Étude d'impact sur l'environnement, BAPE document PR3-1, p. 83, 2005

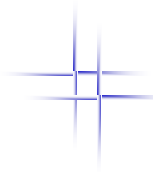
*Petits pas par petits pas menant à la Destruction Créative,
nous n'y sommes jamais inscrits ...*



**... dans sa forme courante,
n'est aucunement appuyé par la Ville ...**



... et nous ne sommes pas intéressés!



Qu'avons-nous appris ?

 Les bateaux passeront “inaperçu” et ne seront pas visibles



NON, il est impossible de cacher les bateaux projetés

- Les prévisions de circulation suggèrent actuellement un ajout à la flotte (en plus grosse dimension et/ou en plus grande quantité)
- Le promoteur a, lui-même, fait cette suggestion et possède la surface d'entreposage nécessaire

 À date, le financement ne sort “que de ses poches”

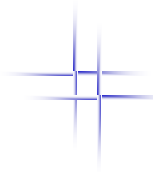


NON, les dépenses en immobilisation associées au dragage coûtent 2M\$ aux contribuables

 Il n'existe “aucune façon imaginable” d'excéder les coûts estimés



OUI, les coûts du dragage sont actuellement 2X le prix de l'offre originellement accepté




Qu'avons-nous appris? (suite)

 **Le traversier est un service “essentiel”**



NON, le MTQ a catégoriquement déclaré que ceci n'est pas le cas

 **Le traversier est un “lien essentiel” au réseau de transport régional**

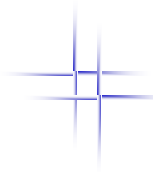


NON, la Ville d'Hudson a pourvu les données factuelles et le MTQ ne corrobore pas cette position.

 **Le dragage n'est effectué que pour des raisons sécuritaires**



NON, les données pourvues par le promoteur indiquent qu'il aura besoin de plus de traversiers et/ou de plus gros traversiers

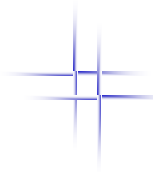


Conclusions tirées

- **Recherche et analyse**
 - Incomplète, biaisée ou inexistante
 - Impact sur le voisinage et la qualité de vie?
 - Prolongement des opérations (3 heures/jour de plus et 1 à 2 mois de plus par année)

- **Communications**
 - Plusieurs déclarations et réclamations sont trompeuses ou tout simplement erronées
 - Aucune ou très peu de consultations avec la Ville et plus particulièrement avec le voisinage
 - Il existe un manque de communication honnête et ouverte
 - On négocie des termes vs un échange franc et ouvert

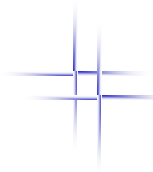
- **Impact visuel**
 - Peu d'attention apportée
 - Infrastructure
 - Opération des bateaux
 - Entreposage des bateaux



Conclusions tirées (suite)

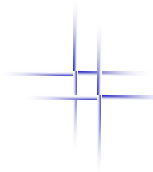
- **La circulation est sujette à accroître de façon significative**
 - Plus de traversiers
 - De plus gros traversiers
 - Augmentation de la fréquence
 - L'expropriation de terrains
 - Nouvelles routes et chaussées
- **Le projet de “Modernisation” est en cours de plus de six ans et est devenu plus palpable simplement à cause des « petits pas par petits pas »:**

Dragage ... Nouveaux traversiers ... Nouveaux débarcadères ... Plus de traversiers ... Plus de dragage ...
- **Le promoteur est propriétaire d'un très bon commerce**
 - Monopole
 - Revenus garantis
 - Très peu de frais généraux (surtout avec les subventions publiques)
 - Argent « comptant »
 - N'est-ce pas suffisant?



Recommandations à considérer

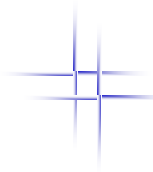
- **Le BAPE devrait rechercher plus de renseignements objectifs en ce qui a trait à:**
 - L'impact de la circulation
 - L'impact socio-culturel et patrimonial
 - L'impact sur la circulation marine (tout particulièrement en ce qui a trait à l'opération des traversiers à une vitesse excessive – 10 noeuds)
 - L'impact sur la vie aquatique occasionné par un excès d'eau troublée causé par un ajout de turbulence lors de la baisse du niveaux d'eau
 - L'impact visuel "actuel"
- **Traversiers**
 - Usage de plus petits traversiers
 - Limite sur le nombre de traversiers entreposés
 - Entreposage hors site
 - Analyse sérieuse de la relocalisation du traversier (impliquer la Ville!)
- **Restreindre la circulation quotidienne**
 - Établir un volume maximal journalier
 - Aucune file d'attente permise sur les routes publiques
 - S'assurer que des mesures de prévention sont en vigueur



Recommandations à considérer (suite)

- **Adresser le sujet de sécurité publique en cas d'urgences**
 - **Police**
 - **Incendie**
 - **Ambulance**

- **Étudier l'impact sur la qualité de vie du voisinage**
 - **Bruit**
 - **Pollution**
 - **Circulation**
 - **Visuel**
 - **“Nuisance” en général**



Ceci, est dont nous nous sommes inscrits ...



*Un style de vie!
A way of life!*

Hudson
Québec Canada