

MÉMOIRE

concernant le projet de modernisation
des débarcadères de La Traverse d'Oka.

présenté à la Commission du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



Municipalité d'Oka

PAR LA MUNICIPALITÉ D'OKA

20 avril 2006



L'histoire d'Oka est riche de gens et d'événements. Sise sur les rives du Lac des Deux-Montagnes, cette municipalité, qui compte aujourd'hui près de 5000 âmes, est fière de son passé et de ses origines. Fondée en 1721, elle sera tout d'abord désignée sous le nom de *Mission du lac des Deux-Montagnes*, alors que les Sulpiciens, sous les ordres du Roi de France, jettent les bases d'une politique d'évangélisation des populations amérindiennes. Plus tard, en 1881, on abandonnera le nom de *Mission du lac des Deux-Montagnes*, jugé trop long par les commerçants de l'époque, pour celui d'Oka, en l'honneur d'un vieux chef algonquin. En langage amérindien, Oka signifie *poisson doré*.

Oka doit son développement à sa position géographique unique. Déjà, en 1867, les bateaux à vapeur qui transportaient les marchandises et le courrier de la reine accostaient au quai municipal, érigé lors de l'année de la Confédération par l'Abbé Antoine Mercier et un groupe de volontaires. Au coeur du Lac des Deux-Montagnes, situé au confluent de la Rivière des Outaouais et de la Rivière des Mille-Iles, le quai d'Oka sert aussi de débarcadère aux milliers de pèlerins qui convergent vers la montagne d'Oka pour prendre part à la fête du Calvaire qui réunit, septembre venu, des fidèles d'ici et d'ailleurs.

Quelques années plus tard, on procède à l'érection civile de la municipalité d'Oka qui aura, comme premier maire, M. Sévère Joannette. De simple mission d'évangélisation, Oka est devenue, un siècle et demi plus tard, une localité vivante et dynamique sur le plan de la vie communautaire et des échanges commerciaux. Par ailleurs, sa renommée dépasse largement les frontières. À la fin des années 1870, un bruit court alors dans la région de Citeaux, en France, à l'effet qu'il y aurait, au Canada, un endroit tout trouvé, situé au cœur d'une vallée et non loin d'un lac majestueux, pour y établir une communauté religieuse. Quelques années plus tard, on inaugure L'Abbaye cistercienne de La Trappe d'Oka.

Bien que le recueillement et la prière soient la mission première des Pères trappistes, leur œuvre n'est pas contemplative puisqu'ils s'engagent résolument au sein de la communauté locale. Bientôt, ils mettent leur expertise agricole au service des fils d'agriculteurs de la région en fondant l'Institut agricole d'Oka. En quelques années, cette institution fort notoire confèrera à Oka un rôle de premier plan dans le domaine de l'agriculture, de la formation et du commerce. Ce lieu de haut savoir deviendra la Faculté d'agriculture affiliée à l'Université de Montréal.

L'Histoire d'Oka est unique à tout point de vue. Incidemment, lorsque l'on parle de son passé et de ses traditions, on réfère non pas à l'héritage culturel et patrimonial d'un groupe monolithique, mais bel et bien au destin peu commun de deux communautés profondément liées l'une à l'autre. Ce sont ces deux mêmes communautés qui, à la fin du XIX^e siècle, ont entrepris de planter 100 000 pins et épinettes qui font aujourd'hui de la Pinède d'Oka la plus vieille forêt plantée en Amérique du Nord. Ce sont ces deux mêmes communautés qui, malgré les événements de 1990, partagent encore aujourd'hui un territoire bordé de paysages à couper le souffle. La conjoncture actuelle venant insuffler une reconnaissance aux droits de tous et chacun de s'épanouir en tout respect de nos cultures et héritages respectifs, elle pose aussi des jalons indispensables à l'essor touristique, agricole et économique de notre municipalité. Notre avenir est inexorablement lié à notre capacité de jeter les bases d'une cohabitation harmonieuse. Il est dans la volonté de chacun de créer un climat propice au développement économique de notre région et de favoriser un climat de coexistence basé sur l'ouverture et le respect mutuel.

Pour ce faire, nous devons tout mettre en œuvre afin de favoriser cet essor. La mise en valeur de nos richesses passe, entre autres choses, par la consolidation et l'amélioration de nos infrastructures, notamment sur le plan du transport. Le projet de modernisation de la traverse Oka-Hudson, qui depuis bientôt un siècle, contribue à l'émancipation économique, agro-touristique et récréo-touristique de notre municipalité, est un exemple probant.

La Traverse d'Oka

C'est en 1909 que M. John Léger fonde La Traverse d'Oka. Véritable pionnier du transport par bateau motorisé sur le Lac des Deux-Montagnes, M. Léger acquiesce alors à la demande du bureau de poste de l'époque pour transporter le courrier qui arrive à Como, depuis Montréal, par le biais du chemin de fer du Canadien Pacifique. De même, puisque la gare de train la plus près est située à St-Eustache, la traverse permet un accès

rapide aux résidants d'Oka qui désirent se rendre au centre-ville de Montréal par la voie du CPR. Jusque-là, la liaison entre les deux rives se faisait au moyen de chaloupes à rames propulsées manuellement par les Amérindiens.

Au cours des premières années, l'entreprise de M. Léger ne transporte que le courrier de la reine ainsi que des piétons et de petites marchandises. Or, à partir des années 20, l'augmentation de la population environnante combinée à la progression des échanges commerciaux forcent La Traverse d'Oka à se doter d'un premier chaland. Dès lors, on peut transporter de la nourriture, des matériaux de construction, des voitures à traction animale, de la marchandise agricole et du bétail. Bientôt, de plus en plus d'automobiles feront leur apparition, ce qui convaincra les propriétaires du service d'implanter un nombre croissant de traversiers. Au cours des années, La Traverse d'Oka deviendra le seul traversier remorqué au Canada, ce qui contribuera grandement à sa renommée.

Le traversier a joué un rôle de premier plan dans le développement de notre communauté. Non seulement a-t-il permis de relier les deux rives du Lac des Deux-Montagnes à des fins commerciales par l'ouverture de nouveaux marchés, mais il a aussi permis à des centaines de milliers de personnes de venir nous rendre visite afin de découvrir les trésors de notre coin de pays. Les statistiques du bureau d'accueil touristique d'Oka le confirment : depuis son ouverture en 1992, le bureau accueille plusieurs milliers de touristes qui arrivent chez nous par le biais du traversier, en provenance non seulement des autres régions du Québec mais aussi de l'Ontario et des États-Unis. Il n'est donc pas exagéré de dire que le traversier Oka-Hudson constitue, en 2006, un levier économique vital pour l'ensemble des commerçants locaux ainsi que pour les industries récréo-touristique et agro-touristique régionales. Voilà certaines raisons pour lesquelles nous nous intéressons à ce projet

En quoi influence-t-il l'environnement et la qualité de vie ?

Quiconque a déjà utilisé les services de La Traverse d'Oka peut témoigner du fait qu'il s'agit d'un moyen des plus pittoresques de passer d'une rive à l'autre du Lac des Deux-Montagnes. De la même façon, les gens qui, un jour ou l'autre, ont vu accoster l'un des traversiers vous diront qu'il s'agit d'un spectacle en soi. Si d'aucun s'entend pour saluer le caractère unique de ce moyen de transport, il appert néanmoins qu'il comporte certains irritants pour les populations riveraines. Tout d'abord, mentionnons le bruit des panneaux d'embarquement des traversiers lorsque ceux-ci viennent frapper le sol. En dépit de la volonté démontrée par le propriétaire de l'entreprise de munir ses équipements

de dispositifs nécessaires à la réduction du bruit, il n'en demeure pas moins que le système actuel vient perturber la tranquillité des voisins immédiats du traversier.

Le projet de modernisation de la traverse Oka-Hudson qui vise essentiellement à assurer le maintien du service actuel en concertation avec le milieu constitue une solution à plusieurs problèmes, notamment celui du bruit. En construisant de nouveaux quais d'accostage adaptés pour accueillir les deux bateaux autopropulsés qui viendront remplacer les quatre barges tractées, le propriétaire de La Traverse d'Oka réduira significativement du même coup les problèmes relatifs au bruit ambiant. Afin de respecter les normes canadiennes à cet égard, ce dernier doit fournir des équipements conformes aux exigences environnementales, notamment au niveau du moteur et des systèmes d'échappement.

De même, en remplaçant les équipements actuels qui sont devenus obsolètes par des infrastructures modernes, sécuritaires et efficaces, il est permis de croire que le problème de débordement des véhicules près des aires de débarcadères sera lui aussi atténué puisque l'amélioration des conditions de navigation permettra la réduction des files d'attente et de l'achalandage qui nuit à la circulation locale en période de pointe. Quant à la capacité d'accueil du stationnement du traversier, il importe de rappeler qu'en vertu d'une entente, le propriétaire des lieux peut faire usage du stationnement de l'Église de l'Annonciation d'Oka situé à proximité des quais, pour faire patienter les véhicules qui attendent pour traverser, ce qui constitue également une solution intéressante au problème de congestion.

Sur le plan de la sécurité, la municipalité appuie sans réserve toutes les mesures susceptibles d'accroître l'efficacité de ce service public de transport. Bien qu'on ne dénombre jusqu'à présent aucun accident majeur au cours des traversées, cela ne doit en aucun cas occulter le fait que le système d'opération actuel des barges commande une dextérité qui ne s'acquiert qu'au terme d'un long entraînement. En plus d'être artisanal, il repose sur des manœuvres de navigation hautement aléatoires, ce qui en fait un système désuet qui ne correspond plus aux normes modernes de sécurité. En se dotant de bateaux autopropulsés, La Traverse d'Oka pourra embaucher des capitaines formés et certifiés par des institutions reconnues au niveau international, ce qui aura pour effet de rendre les transports plus sécuritaires.

Pour ce qui est de l'aménagement du site proprement dit, rappelons que le règlement municipal 2001-19 a pour but d'accorder à la Municipalité d'Oka un meilleur contrôle sur certains projets de construction ou de transformation qui requièrent les propriétés identifiées comme étant site du patrimoine. De cette façon, toute modification

doit être faite conformément aux conditions relatives à la conservation des caractères propres du site auxquelles le conseil peut l'assujettir et qui s'ajoute à la réglementation municipale. À cet effet, il importe de dire que les relations entre la municipalité et le propriétaire actuel de La Traverse d'Oka ont toujours été des plus cordiales. Nous croyons sincèrement que le respect mutuel de nos intérêts continuera à nous guider dans nos relations, quelles qu'elles soient.

Ce projet est-il acceptable dans le milieu ? Pourquoi ?

La véritable question n'est pas de savoir si le projet est acceptable ou non puisqu'il ne s'agit en aucun cas d'un nouveau projet. La Traverse d'Oka est partie prenante de la vie okoïse depuis près d'un siècle. À l'aube du centenaire d'un moyen de transport saisonnier unique et vital pour notre économie locale de même que pour les industries récréo-touristique et agro-touristique régionales, il importe de trouver des pistes de solution afin de rendre ce service conforme aux nouvelles réalités. La consolidation et la modernisation des équipements permettront d'assurer le maintien et la pérennité des opérations, et ce, de façon sécuritaire et respectueuse de notre environnement.

Par ailleurs, les experts reconnaissent l'importance de La Traverse d'Oka. Dans son rapport d'enquête et d'audiences publiques déposé en juillet 2003, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) affirme sans ambages que *La traverse d'Hudson-Oka, moyen de transport saisonnier quasi centenaire, attrait touristique original pour la région et voie pratique de déplacement entre les réseaux routiers situés de part et d'autre des deux rives du Lac des Deux-Montagnes se doit d'être préservée au profit des deux communautés riveraines.* Au ministère des Transports, les orientations gouvernementales s'orientent autour des concepts reliés au développement viable. Pour eux, il importe de *préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'usager et soutenir le développement socioéconomique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport.*

Faut-il rappeler qu'en plus de constituer une liaison interrégionale reliant les Laurentides à la Montérégie et à l'ouest de l'Île de Montréal, La Traverse d'Oka constitue la seule alternative de liaison entre ces deux rives à l'ouest de l'autoroute 13 et à l'extrême ouest de l'agglomération de Montréal. Pour les résidents de la Municipalité d'Oka, c'est un atout de première importance aux vocations récréo-touristique et agro-touristique de la région et une source d'animation et de dynamisme dans le milieu. Pour les usagers de ce moyen de transport, c'est un raccourci quotidien d'environ 80 kilomètres liant

directement la route 342 et l'autoroute 40 depuis Hudson en direction de l'autoroute 640 et de la route 344 vers Oka.

Au cours de la dernière décennie, la popularité de ce moyen de transport n'a cessé de croître, à un point tel que l'affluence observée au cours des dernières saisons (845 véhicules/jour en 2003 selon le propriétaire) force le propriétaire de La Traverse d'Oka à investir massivement afin de rendre ses équipements conformes aux nouvelles normes de sécurité. En remplaçant les équipements actuels par deux bateaux autopropulsés, il veut d'abord et avant tout optimiser le service aux usagers tout en minimisant les nuisances aux populations résidentes riveraines.

Tout en étant modernes, les bateaux autopropulsés ne sont pas sans rappeler, par leur style et leur forme, les caractéristiques distinctives des barges actuelles. Dans un souci de promouvoir son service mais aussi de rendre hommage aux bâtisseurs de même qu'à ceux qui ont façonné l'histoire du traversier au cours du siècle dernier, M. Claude Desjardins démontre une volonté à vouloir implanter un centre d'interprétation. Des représentations visuelles rappelant les hauts faits de l'histoire du traversier pourraient être érigées aux abords du traversier, non loin du bureau d'accueil touristique, où défilent annuellement plus de 100 000 véhicules qui utilisent les services de La Traverse d'Oka qui génèrent des revenus touristiques régionaux de l'ordre de 32 millions de dollars par année.

Porte d'entrée de la MRC de Deux-Montagnes et de la région des Laurentides, Oka doit compter sur les services du traversier qui draine une importante clientèle touristique en haute saison, apportant chez nous des retombées économiques plus qu'appréciables. Dans cette optique, l'arrêt du service du traversier créerait une situation catastrophique pour notre économie locale en entraînant une perte significative de notre clientèle touristique, ce qui, en définitive, n'est pas acceptable dans le milieu.

L'option proposée est-elle la solution qui aurait le moins d'impacts négatifs sur le milieu ? Pourquoi ?

Le projet de modernisation de La Traverse d'Oka présenté par M. Desjardins est le fruit d'un travail de concertation avec les principaux intervenants du milieu. Depuis plusieurs années, ceux-ci ont multiplié les rencontres afin de trouver une solution au vieillissement des équipements et à l'usure du système en place. Le projet proposé par le propriétaire de La Traverse Oka inc. est intéressant à plus d'un point de vue.

En plus d'atténuer les contraintes relatives aux opérations actuelles, la mise en place de ces nouveaux bateaux permettra de maintenir un lien routier essentiel qui relie notre région à celle de la Montérégie et à l'ouest de Montréal, et ce, dans un cadre plus sécuritaire. Si le projet initial présenté en 2001 soulevait certaines interrogations parmi les différents intervenants concernés par le dossier, il faut voir dans le projet actuel un effort marqué du promoteur de l'adapter aux réalités inhérentes aux deux communautés riveraines. Ces dernières, qui jouissent des retombées substantielles relatives à la présence du traversier sur leur territoire, doivent-elles aussi s'adapter à la nouvelle conjoncture. La Municipalité d'Oka a toujours fait preuve de bonne foi et de respect dans ses relations avec les propriétaires du traversier. Le respect et l'esprit de conciliation qui sous-tendent nos actions continueront à nous guider dans nos relations avec nos partenaires.

Selon vous, y a-t-il des éléments de ce projet qui devraient être modifiés ? Lesquels et comment ?

Si le projet de modernisation de La Traverse d'Oka reçoit l'aval de l'ensemble des intervenants du milieu, il n'en demeure pas moins que certains éléments dudit projet sont susceptibles de causer certains problèmes, du moins à long terme. En observant la courbe de croissance des utilisateurs du traversier au cours des dernières années, on comprend que le niveau de saturation du système sera atteint relativement rapidement dans le temps si l'on contraint le projet à se limiter à deux bateaux. C'est d'ailleurs dans cet esprit que l'entente entre la Ville d'Hudson, la Municipalité d'Oka et Traverse Oka Inc. signée en 2004 prévoit les modalités d'augmentation de la capacité de transport du traversier. Puisque l'enjeu n'est pas de rentabiliser une entreprise fort viable, mais bien d'optimiser le service aux usagers tout en minimisant les nuisances aux populations résidentes riveraines, il importe de demeurer sensible à la demande des usagers tout en ajustant l'augmentation du service à la mesure de la capacité des réseaux routiers et du milieu environnant.

Selon vous, ce projet devrait-il être autorisé ? Pourquoi ?

Il ne fait aucun doute pour nous que le projet de modernisation de La Traverse d'Oka doit être autorisé, pour toutes les raisons que nous avons évoquées jusqu'à présent. Seul équipement maritime sur le territoire, le traversier se localise au coeur du secteur institutionnel et patrimonial du noyau villageois. Au ministère des Transports, on confirme que la traverse répond actuellement au besoin de transport de cette région et que si elle cessait ses activités, il faudrait penser à la construction d'un pont, ce qui

entraînerait des investissements colossaux. Au même moment, la commission du bureau d'audiences publiques sur l'environnement reconnaît que la traverse d'Hudson-Oka représente un moyen pratique de déplacement entre les systèmes de transport routier situés de part et d'autre du Lac des Deux-Montagnes. Par conséquent, elle estime qu'il importe de préserver ce lien interrives saisonnier au profit des deux communautés riveraines.

Les bateaux autopropulsés permettront également d'offrir aux usagers locaux un service plus fiable par mauvais temps. Présentement, les barges doivent cesser les opérations lorsque surviennent les intempéries qui causent des vagues importantes. Pour les usagers locaux, ces arrêts soudains causent un désagrément certain. Les nouveaux bateaux seront quant à eux en mesure de mieux affronter les conditions de navigation moins clémentes et assureront une stabilité et une qualité supérieure dans l'offre de service.

De plus, le projet de modernisation et les nouveaux bateaux permettront à La Traverse d'Oka d'harmoniser son horaire de service avec les autres services de traversiers disponibles sur la rivière des Outaouais. En terme économique découlant de l'achalandage touristique, cette harmonisation sera bénéfique afin de faciliter la circulation des personnes peu importe la provenance. En effet, la même période d'opération et les mêmes heures d'ouverture offriront la simplicité requise aux usagers leur permettant de venir à Oka ou ses environs et d'accéder à l'offre d'attrails récréo-touristiques et agro-touristiques.

Avez-vous d'autres suggestions ?

À la lumière de ce qui précède, il en va de l'intérêt général de trouver des solutions aux problèmes actuels du traversier. Le projet tel que présenté par M. Desjardins, qui est le fruit d'un long processus de consultation et de concertation avec les principaux intervenants du milieu, afin de peaufiner et raffiner le produit final ne peut être plus garant d'un avenir prometteur.

La volonté, le souci et l'implication du promoteur à offrir une solution gagnante-gagnante dans le respect des populations riveraines, de la qualité de vie des milieux environnants en regard aux besoins grandissants des usagers et pour la pérennité de son entreprise se doivent d'être soulignés et pris en compte. Toutes les améliorations et les suggestions ont été apportées au cours du processus précédant la présentation du projet

actuellement à l'étude. En ce sens, ce projet nous semble viable compte tenu qu'il s'inscrit dans la continuité de ce service centenaire.

En conclusion

Au fil des décennies, La Traverse d'Oka a su s'harmoniser au milieu, s'ajuster aux besoins et se moderniser avec les époques. Il en allait de soi pour la croissance de son entreprise et pour la sécurité des passagers. Or, même si les différents propriétaires n'en étaient pas tenus, ils ont su faire preuve d'ouverture et de sensibilité en consultant et en prenant en compte les considérations des milieux de vie avoisinants. Toujours en lien avec les intervenants de proximité et avec une vision de développement durable, ils ont proposé des projets et des améliorations afin d'obtenir le consentement de la collectivité.

Préconisant la concertation et l'harmonie, la Municipalité d'Oka doit faire preuve d'ouverture d'esprit dans son administration. La Municipalité d'Oka souscrit donc à la méthode de consultation déployée par le promoteur afin d'assurer la réussite de la modernisation de ses infrastructures. Une telle façon de faire est souhaitée et encouragée. Tous les efforts déployés pour consulter et être à l'écoute des gens en place ne peuvent qu'être profitables pour tous et chacun.

La Municipalité d'Oka est quant à elle tournée vers l'avenir et tend davantage à collaborer afin de trouver les solutions optimales et satisfaisantes pour chacune des parties.

D'une chaloupe à rames au début du siècle à la barge tractée, l'évolution de La Traverse d'Oka a fait son œuvre. Demain navigueront les bateaux autopropulsés.

BIBLIOGRAPHIE

La Traverse Oka-Hudson – Vers l'avenir, *par La Traverse Oka Inc.*, mai 2001.

Règlement de la Municipalité d'Oka no. 2001-19, *par la Municipalité d'Oka*, 2001.

Analyse concernant la capacité d'accueil dans le cadre du projet de modernisation du traversier d'Oka-Hudson, *par le Ministère des Transports*, N/Réf. : 6.2.1-4, 13 novembre 2002.

Rapport 180 – Rapport d'enquêtes et d'audiences publiques : Projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux-Montagnes, *par Bureau des audiences publiques sur l'environnement*, juillet 2003.

La Traverse Oka-Hudson : Projet de modernisation 2004, Fiche d'information, *par La Traverse Oka Inc.*, mai 2004.

La Traverse Oka-Hudson – Vers l'avenir : Projet de modernisation de la traverse Oka-Hudson, la consolidation du service, *par La Traverse Oka Inc.*, août 2005.

Rapport annuel du bureau d'accueil touristique, *par la Municipalité d'Oka*, de 1992 à 2005.

Schéma d'aménagement révisé – 2006, *par MRC de Deux-Montagnes*, 2006.