



Mémoire sur le projet de modernisation de la Traverse d'Oka

Présenté par
La mairesse et le conseil municipal de la Ville d'Hudson

au

Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement du Québec

Le 24 avril 2006

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

Historique	3
Projet de modernisation	4
Notre préoccupation principale	5

Analyse critique d'étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka

La Traverse d'Oka n'est pas un service essentiel	5
La majorité des usagers proviennent de l'extérieur d'Hudson	5
Impact négatif des embouteillages	7
Impact visuel du projet de modernisation sur le voisinage résidentiel	8
Omissions et lacunes critiques dans Étude sur l'Impact Environnemental (E.I.E.)	9
Impacts éventuels provenant de la prolongation des heures d'opération	10
Limitations du droit acquis de la Traverse d'Oka	10

Conclusions et recommandations

Mot de la fin

Annexes

1. Annexe « A » - Revue critique de certains aspects du volet socio-économique de l'E.I.E. du projet de modernisation de la traverse d'Oka
2. Annexe « B » - Sommaire « Powerpoint » des consultants en sciences environnementales et sociales Paul F. Wilkinson et associés inc.
3. Annexe « C » - Statistiques Traverse Hudson/Oka
4. Annexe « D » - Documents à l'appui :
 - 4.1. Certificat de vérification des élévations par Arseneault Bourbonnais & Asso.
 - 4.2. Lettre datée le 4 août 2004 adressée à Monsieur Claude Desjardins de Louise L. Villandré concernant la circulation
 - 4.3. Lettre datée le 16 septembre 2004 adressée à Monsieur Claude Desjardins de Louise L. Villandré concernant la circulation
 - 4.4. Lettre datée le 12 juillet 2005 adressée à Monsieur Claude Desjardins de Peter J. Milot concernant la sécurité du public

INTRODUCTION

Historique

Le 18 mai 1972, le conseil de la Ville d'Hudson votait pour révoquer son règlement numéro 26, lequel permettait l'amarrage de traversiers et leurs bâtiments accessoires, le remplaçant par l'adoption du règlement numéro 29 qui situait cette propriété dans une zone strictement résidentielle. Depuis l'adoption du règlement numéro 29, la Traverse d'Oka opère sous un "droit acquis" sans droit d'expansion de son entreprise commerciale.

Les citoyens de cette époque espéraient que le caractère résidentiel de leur voisinage serait préservé et que la Traverse continuerait d'opérer en harmonie avec son voisinage. Ils n'auraient jamais pu imaginer avoir comme voisin un chantier naval qui entraverait leur vue du lac et où l'on procéderait à l'entretien et à l'entreposage de bateaux qui atteindraient une hauteur de trente (30') pieds ou plus du sol.

Ils n'auraient jamais pu prévoir qu'au cours des périodes de pointe, les rues résidentielles seraient utilisées comme stationnement pour le traversier.



Près de trente-quatre années plus tard, le zonage de ce secteur est toujours résidentiel et les gens habitant à proximité ont les mêmes préoccupations de vouloir conserver le caractère résidentiel de ce quartier. Lorsqu'elles ont opté de vivre dans ce secteur, les familles espéraient que les opérations de la traverse n'auraient pas un effet défavorable sur leur qualité de vie. La réalité démontre vivement le contraire.

Mémoire sur le projet de modernisation de la Traverse d'Oka



À l'entrée de la rue Sanderson regardant la rue Main en direction nord ouest



Sur la rue Main, devant le 158 Main regardant en direction est



Sur la rue Main, devant le 140 Main regardant en direction ouest



Sur la rue Main regardant la rue Bellevue en direction sud

La Traverse d'Oka existe et opère dans une zone résidentielle de la Ville d'Hudson. Alors pourquoi s'attendre à ce que les résidents accommodent la croissance d'une entreprise privée qui cause un détrimement à leur qualité de vie? Pourquoi la municipalité serait-elle tenue d'élargir ses rues résidentielles locales ou de considérer le financement pour la construction d'une nouvelle route pour accommoder un commerce saisonnier qui opère sous un « droit acquis », lequel interdit l'expansion d'une entreprise commerciale?

Les impacts possibles et cumulatifs que créera le projet de modernisation du promoteur ne sont identifiés ni adressés clairement dans son étude sur l'impact environnemental.

Projet de modernisation

Le promoteur de la Traverse d'Oka demande la permission de construire, dans une baie peu profonde, de nouveaux débarcadères pour des bateaux autopropulsés de plus grande envergure, de les entreposer et procéder à leur entretien sur sa propriété durant les mois d'hiver, dans le but d'accueillir une clientèle grandissante, qui provient en grande partie de l'extérieur d'Hudson, tout en prolongeant les heures et les mois d'opération.

Son commerce est devenu une nuisance pour ses voisins, une interruption fréquente de leur qualité de vie et une préoccupation grandissante pour la municipalité car ses rues locales ne peuvent recevoir le volume de circulation saisonnière qu'attire la Traverse.

Notre principale préoccupation

Nous sommes d'avis que les impacts cumulatifs qui résulteront du grand nombre d'éléments de ce projet de modernisation, autant sur terre qu'au large, causeront au cours des ans une érosion permanente du caractère résidentiel du voisinage, auront un effet défavorable sur la qualité de vie des résidents locaux et transformeront de façon irréversible le caractère architectural de la rue Main.

ANALYSE CRITIQUE D'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DU PROJET DE MODERNISATION DES DÉBARCADÈRES DE LA TRAVERSE D'OKA

La Traverse d'Oka n'est pas un service essentiel

Le propriétaire proclame que le service du traversier est non seulement essentiel mais qu'il fait aussi partie intégrale du réseau de transport régional. Nous soutenons que le traversier ne peut être considéré comme essentiel quand il a toujours été un service saisonnier.

Le MTQ converge que la Traverse d'Oka n'est pas considérée comme essentielle tant au sens théorique qu'au sens pratique puisque la capacité quotidienne de la Traverse représente une petite fraction seulement de la circulation sur ses principales artères de transport régionales. Le volume annuel de circulation qui utilise le traversier représente moins que le volume quotidien de circulation de l'Autoroute 40.

Tout au plus, la Traverse Hudson/Oka peut *seulement* être considérée comme complémentaire et non essentielle au réseau régional de routes du MTQ, car il n'a aucun impact sur la réduction de circulation sur ces artères régionales.

La majorité des usagers proviennent de l'extérieur d'Hudson

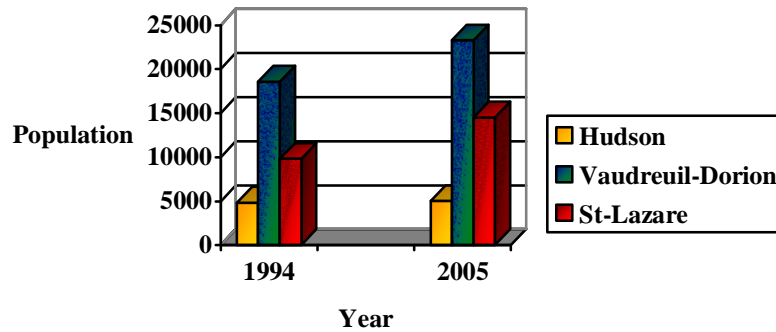
La majorité des usagers de la Traverse Hudson/Oka proviennent de l'extérieur de la Ville d'Hudson. Du côté d'Hudson, ces usagers accèdent au traversier principalement à partir de la Route 342, par la rue Bellevue jusqu'à la rue Main.

Le promoteur cite que 41% utilisent le traversier pour se rendre au travail et 55% l'utilisent pour épargner du temps et éviter la circulation dense, mais il ne fournit aucune information courante pour illustrer quel est le pourcentage des usagers actuels qui sont des résidents d'Hudson.

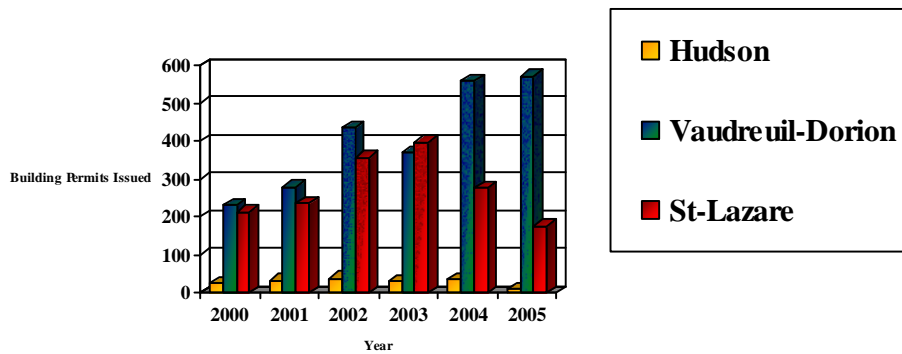
En 1993, selon le MTQ (ref. DB 13), 20% des usagers du traversier étaient des résidents d'Hudson. Depuis ce temps, la région a subi une croissance substantielle, plus précisément dans les villes avoisinantes de Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare, où le taux de croissance est de plusieurs fois celui d'Hudson.

Entre 1994 et 2005, Vaudreuil-Dorion a vu sa population s'accroître de 25% (18,595 à 23,257), comparativement à une augmentation de 4% pour Hudson (4,829 à 5,046). La population de Saint-Lazare s'est accrue de 48% au cours de cette même période de temps (soit de 9,778 comparativement à 14,468 en 2005).

Mémoire sur le projet de modernisation de la Traverse d'Oka



Depuis l'acquisition de la Traverse par le promoteur, en 1999, Vaudreuil-Dorion a émis quatorze fois plus de permis de construction qu'Hudson – soit 2,444 permis de construction à la fin de 2005 comparativement à 178 pour Hudson. Saint-Lazare a émis neuf fois plus de permis de construction qu'Hudson (soit 1,657 permis de construction) au cours de cette même période de temps.



À la lumière de ces statistiques, il est raisonnable de supposer que le pourcentage des usagers de la Ville d'Hudson a décliné considérablement depuis 1993 et qu'il est probable qu'il continuera dans cette direction.

Impact négatif des embouteillages

Au cours des quelques dernières années, une telle entreprise commerciale opérant dans un secteur résidentiel (adjacent à une importante zone agricole) a créé un impact de plus en plus négatif, à cause du surplus de circulation incontrôlé qui déverse sur nos rues résidentielles.



La rue Sanderson (en face du traversier)
regardant en direction sud



À mi-chemin sur la rue Sanderson,
regardant en direction nord est



À l'extrémité sud de la rue Sanderson,
regardant en direction nord

A certains moments, la pollution par le bruit, provenant des artères de transport congestionnées, telles les rues Main, Bellevue et Sanderson, est considérable et quelquefois intolérable. Aux périodes de pointe, les rues sont fréquemment embouteillées, occasionnant une nuisance pour les résidents durant les mois d'été, rendant la circulation difficile pour les véhicules d'urgence. Durant les mois d'été ces voitures en attentes laissent leur moteur tourner au ralenti ce qui occasionne de la pollution par l'air et par le bruit au détriment des résidents. Dans ces faits, le Promoteur se sert des routes publiques pour le stationnement alors qu'il n'en n'a aucunement le droit.

Annexe « C » intitulée « Statistiques Traverse Hudson-Oka » fait partie intégrante du présent mémoire.

A plusieurs reprises, la ville a tenté d'assurer que les rues à proximité du traversier soient utilisées pour la circulation et non comme terrains de stationnement.

1. Notre chef du Service des incendies et notre greffier ont formellement demandé à la Traverse d'Oka de voir à faire circuler les véhicules à l'entrée de leur propriété mais le promoteur maintient que ceci relève de la responsabilité de la ville et non de la sienne.
2. La ville a installé des enseignes « Défense de stationner » sur les rues Sanderson, Bellevue et Main, près du traversier, mais la S.Q. a refusé de les faire respecter.

Le MTQ et la Traverse d'Oka insistent que la responsabilité de maintenir son réseau routier relève de la Ville, soit par des améliorations ou la création de nouvelles rues. Le MTQ n'offre aucune subvention aux municipalités pour celles-ci.

La ville a considéré l'élargissement de ses rues locales dans le but de pouvoir ajouter des voies d'accès près de l'entrée de la Traverse. Toutefois, nous ne pouvons désigner du terrain supplémentaire pour des lignes d'attente sur la rue Main, en direction de l'ouest ou en direction de l'est, ainsi que sur Bellevue, sans à avoir à exproprier du terrain des propriétaires fonciers, parce que les titres de ces rues sont limités aux surfaces de rues actuelles. Un problème supplémentaire qu'occasionne l'expropriation est la proximité de la rue de quelques-unes des résidences concernées, ce qui créerait une illégalité puisque leur marge de recul avant irait à l'encontre de nos règlements actuels.

Le promoteur suggère que la ville considère la construction d'une nouvelle route d'accès, de la Route 342 en direction de la Montée Manson, à travers des terres agricoles (*toujours exploitées*) expropriées à travers le seul parc municipal et finalement à travers la rue Main pour accéder au traversier – le tout aux frais des contribuables. Il est à noter que cette nouvelle route d'accès serait d'une longueur d'environ 2,8 km.

La Ville d'Hudson n'est pas obligée de créer une nouvelle route pour accommoder les intérêts d'une entreprise privée qui opère seulement six à sept mois par année, ni est-il de sa responsabilité de fournir du stationnement pour les lignes d'attente du traversier. D'autant plus qu'une nouvelle route ne solutionnera aucunement ce problème de débordement des véhicules en attente du traversier.

En 2006, la Ville d'Hudson recevra 7 019,43\$ en taxes municipales et 1 236,43\$ en taxes d'affaires pour un grand total de 8 255,86\$ en revenus de la Traverse d'Oka. D'autre part, il est probable que les revenus bruts de la Traverse D'Oka excéderont 1 280 000,00\$ en 2006, et ce, avec l'utilisation de ses barges actuelles (se basant sur la capacité actuelle de 160 000 véhicules à @ 8 00\$/véhicule).

L'estimation des coûts prévus pour l'expropriation des terres agricoles, la construction d'une rue de 2,8 km, le pavage de cette dernière et le déplacement du terrain de jeux en face du traversier s'élèverait à plusieurs millions de dollars – et à quelles fins? Cette nouvelle rue servirait seulement à détourner la circulation d'une rue à l'autre. Les automobiles et les camions feraient quand même la queue sur la nouvelle rue, à certaines périodes de la journée et à certains temps de la semaine, en attente du traversier.

Pour quelle raison les contribuables de la Ville d'Hudson devraient-ils financer une route inutile qui ne sera utilisée qu'à cette période précise de l'année, afin d'accommoder les intérêts d'une entreprise privée qui contribue très peu aux coffres de la ville et aux besoins de transport de ses citoyens?

Impact visuel du projet de modernisation sur le voisinage résidentiel

L'intégrité du Plan d'urbanisme municipal (règlement no 320) et le règlement concernant le contrôle architectural no 406 doivent être préservés et respectés. De plus, notre plan d'urbanisme déclare que « *les qualités visuelles de la ville lui sont assurées par une localisation en bordure du lac...le tout fait*

d'Hudson un milieu de vie fort attrayant. » **« La croissance de la municipalité s'est légèrement accélérée et nous devons assurer un développement harmonieux de celle-ci en respectant ses caractéristiques uniques et son environnement naturel. »** Ceci porte à dire qu'il y a un nombre de magnifiques vues panoramiques qui contribuent au charme de la Ville d'Hudson, incluant le haut des talus et la rive. « La plupart de ces vues que l'on peut observer aujourd'hui se font de la rue Main, incluant la Traverse »

Le règlement municipal concernant le contrôle architectural s'applique à tous les terrains de la municipalité. Seuls les bâtiments temporaires, agricoles et accessoires de moins de 14 mètres carrés sont exemptés des clauses de ce règlement.

L'article 4.1 du Règlement no. 406 requiert que : *« l'implantation et l'architecture de n'importe quel nouveau bâtiment...devrait respecter le caractère privé des propriétés avoisinantes et l'on devrait apporter une certaine attention au maintien des vues existantes. »* L'article 2.1 déclare que *«le traitement architectural de tout nouveau bâtiment ou la modification structurale...devrait respecter le caractère de l'environnement bâti. Les items tel que la grandeur, la hauteur, la largeur, le volume...doivent être pris en considération afin d'atteindre cet objectif général. »*

La hauteur de la résidence située sur la propriété de la Traverse est de 25.98 pieds lorsque mesurée de la ligne centrale de la rue. La hauteur des nouveaux bateaux proposés, lorsque entreposés sur la propriété, à l'arrière de cette résidence, sera approximativement 30 pieds.

L'emplacement, tel qu'il existe en date d'aujourd'hui, prévoit une fenêtre sur le lac qui serait négativement altérée si les travaux projetés procédaient tel que planifié.

Omissions et lacunes critiques dans Étude sur l'Impact Environnemental (l'E.I.E.) du promoteur

L'étude sur l'impact environnemental (E.I.E.) du groupe Genivar transmise au Ministère de l'environnement par le promoteur se concentre principalement sur l'impact à court terme, sur la vie aquatique et marine résultant des travaux de construction requis pour les nouveaux débarcadères et rampes de halage. Par contre, elle néglige d'adresser l'élément le plus important – les personnes touchées par les modifications projetées. Elle ignore pratiquement en totalité l'élément humain en ce qui a trait aux impacts à long terme occasionnés par le bruit et la pollution de l'air dû à la marche au ralenti du moteur de véhicules immobilisés; elle ignore les problèmes de sécurité provenant du déversement de circulation sur nos routes locales; elle ignore l'impact à long terme négatif de l'accroissement de circulation qui enfreindra la qualité de vie de l'entourage et traite à la légère le fait que le promoteur projette d'installer un chantier naval dans sa cour arrière. Également, il n'y a aucune mention des impacts potentiels résultant des travaux de mise au point et des réparations des nouveaux bateaux, incluant leurs moteurs au diesel.

L'étude sur l'impact environnemental (E.I.E.) du promoteur ne démontre aucune interprétation « à l'échelle » de l'apparence du terrain suite à l'installation de rampes de halage et de débarcadères ou à l'apparence du terrain suite à l'entreposage de bateaux. L'interprétation du débarcadère et de la rampe flottante du côté d'Oka ne représente aucune description concrète et il n'existe aucune interprétation de l'apparence du littoral du côté d'Hudson.

La Ville d'Hudson a retenu les services de la société Paul F. Wilkinson & Associates Inc., qui est spécialiste dans les évaluations environnementales. Ils représentent fréquemment, entre autres, les organismes gouvernementaux et autochtones ainsi que le secteur privé. Nous les avons mandaté de fournir une critique détaillée de certains aspects de l'E.I.E. du groupe Genivar concernant le volet socio-économique, puisque l'E.I.E. forme la base qui constitue la justification de l'initiateur pour l'émission d'un certificat d'autorisation pour le projet de modernisation de la traverse d'Oka.

Une copie de ce rapport est ci-joint, comme Annexe « A » et fait partie intégrale de notre critique.

Impacts éventuels provenant de la prolongation des heures d'opération

D'un point de vue historique, les heures d'opération du traversier sont de 7h00 à 22h00 et sont donc devenues un droit acquis. Nous nous opposons fermement à la prolongation des heures d'opération de 6h00 à minuit à cause de la proximité de nombreuses résidences privées.

L'article 35 (concernant le bruit et les travaux) de notre Règlement municipal no 466 concernant la nuisance interdit tout ce qui peut troubler la paix et le bien-être de l'entourage.

Si le règlement concernant la nuisance défend aux voisins de la traverse de tondre leur pelouse avant 7h00 et après 21h les jours de semaine et samedis et avant 10h00 et après 17h00 les dimanches, alors le traversier ne devrait pas être permis d'opérer hors des heures actuellement allouées.

Limitations du droit acquis de la Traverse d'Oka

La Ville d'Hudson a juridiction sur l'opération d'un commerce dans une zone résidentielle, ex : notre règlement de Zonage no 321, section 26.1.1. concernant les usages non conformes, occupé par l'agrandissement d'une structure ou d'un édifice occupant un usage non conforme ou édifices ou structures occupés entièrement par un usage non conforme déclare qu'ils «**ne doivent pas** être agrandis ou modifiés de quelque façon que ce soit qui augmenterait la non-conformité.

La Traverse d'Oka est un commerce de transport de véhicules et de personnes sur le canal du lac des Deux Montagnes. Son droit acquis permet le débarquement de traversiers et comprend les bâtisses accessoires qui existaient lors de l'entrée en vigueur du droit acquis.

Les opérations commerciales dans une zone résidentielle ne sont pas autorisées à l'expansion du rayon d'action d'une entreprise ou d'acquérir du terrain avoisinant sur lequel l'on projette une expansion sans avoir fait la demande d'un changement de zonage. Par exemple, si un commerce désire rénover sa bâtisse principale ou ses bâtisses accessoires, il le peut à condition de ne pas augmenter la dimension de ces bâtisses, conformément à l'article # 26.1.1 du règlement de zonage.

Lorsque l'on se réfère à l'expansion du rayon d'action, il s'agit de la bâtisse principale et des bâtisses accessoires qui existaient lors du changement de zonage à résidentiel. La traverse Hudson/Oka est une anomalie puisque le commerce n'opère pas principalement d'une bâtisse. Toutefois, l'intention du droit acquis s'applique.

Quoique le droit acquis permette l'évolution raisonnable d'une entreprise commerciale au cours des années, plusieurs éléments du projet de modernisation ne représentent pas une évolution raisonnable mais se dirigent plutôt vers un changement radical qui ne devrait pas être permis.

Nos conseillers juridiques sont d'opinion que si le projet de modernisation occasionne plus de circulation, de bruit, de poussière, de rues encombrées, alors il y aurait évidence sérieuse d'un effet avoisinant adverse. Si le traversier crée des problèmes additionnels injustifiés ou alourdis pour la municipalité et l'entourage, comparé à ce qui se produisait auparavant, alors ce projet serait considéré en violation de son droit acquis. Pour terminer, si la perturbation additionnelle (visuelle ou autre) changeait de façon significative la qualité de vie de l'entourage, alors il est raisonnable d'assumer qu'un juge en viendrait à la même conclusion.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le projet de modernisation de la Traverse d'Oka est un dossier complexe, d'une part du fait que le promoteur opère en zone commerciale à Oka et en zone résidentielle à Hudson.

D'autres complications s'ajoutent compte tenu de l'intervention de différents paliers de gouvernements. Transport Canada a juridiction sur le type de bateaux que la Traverse d'Oka peut utiliser pour transporter ses passagers d'une rive à l'autre. Le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs octroie les certificats de conformité pour le remplacement des quais actuels et des rampes de halage des nouveaux bateaux, et la Ville d'Hudson maintient qu'elle a juridiction sur toutes installations terrestres.

Le MTQ a un intérêt à garder le traversier actif, non pas parce qu'il s'agit d'un lien routier régional essentiel, mais plutôt parce que 2 000 000\$ de l'argent des contribuables a été dépensé pour le dragage qui devait être uniquement à des fins d'entretien.

Les critères d'évaluation des impacts environnementaux du promoteur sont très restreints comme le démontre très clairement le rapport de Paul F. Wilkinson et Asso. Inc..

L'étude d'impact environnemental passe sous silence des éléments cruciaux, conséquemment l'analyse des impacts potentiels et cumulatifs est inadéquate et faussée. L'E.I.E. n'explique pas pourquoi certaines composantes environnementales ont été omises, incluant :

- Comme il n'y a eu aucune consultation avec les citoyens locaux, le promoteur ne peut aucunement savoir quelles sont leurs inquiétudes, en pondérer l'importance et y répondre adéquatement.
- Le E.I.E. fait mention de la sécurité des utilisateurs du traversier, mais ne fait aucunement état de la sécurité routière. Des situations de vie ou de mort pourraient découler de débordements importants du trafic.
- L'étude ne fait aucune mention des impacts permanents et irréversibles que le projet de modernisation aurait sur le cachet résidentiel du voisinage.
- L'étude ne rend pas à l'échelle la visualisation de la hauteur, largeur et volume du système de halage, par rapport aux immeubles existants du voisinage.
- L'étude ne prend pas en considération les impacts à long terme sur la congestion du trafic et la pollution par le bruit et l'air des autos au ralenti.
- L'évaluation des impacts cumulatifs ne tient pas compte de l'ajout de bateaux additionnels aux deux bateaux proposés.

Nous sommes d'avis que les faiblesses inhérentes du E.I.E., particulièrement le manque de considération des impacts potentiels et cumulatifs du projet de modernisation sur l'environnement humain sont trop sérieuses pour être négligées.

En conséquence, nous soumettons respectueusement que le BAPE demande au promoteur de présenter à nouveau son projet avec une revue et analyse des impacts potentiels et cumulatifs plus complète avant de finaliser sa recommandation. Un élément important de ce processus, nous souhaitons, comprendra la consultation avec les parties intéressées tel que les résidents locaux, la Ville d'Hudson, Transport Canada, le MTQ et la Sûreté du Québec.

Nos citoyens locaux s'attendent à ce que leur qualité de vie ait préséance sur les intérêts et objectifs pécuniers d'une entreprise. La Traverse d'Oka a un droit légal d'opérer dans une zone résidentielle mais les droits acquis ne peuvent faire en sorte que le caractère résidentiel s'adapte à une opération commerciale. Le volume et la grande échelle du projet de modernisation du promoteur, dans sa présente forme est inacceptable.

Nous trouvons regrettable que le promoteur n'ait pas suggéré de remplacer ses bateaux actuels avec de plus petites embarcations autopropulsées, qui utiliseraient des quais et rampes de halage qui seraient moins gênants pour la baie peu profonde et plus discrets sur terre et le tout s'harmonisant mieux avec le caractère résidentiel du voisinage et son aménagement architectural.

Parce que la Traverse d'Oka opère dans une zone résidentielle, il incombe au promoteur de présenter un projet que la Ville d'Hudson et les résidents locaux trouveront acceptable.

Mot de la fin

En terminant, il nous semble pertinent de rappeler que le président de l'audience publique portant sur le projet à l'étude a affirmé lors de l'ouverture de la première partie de l'audience que ... *le BAPE retient toujours une notion de l'environnement au sens le plus large du terme... connu comme le développement durable... la notion qu'on applique est une notion suffisamment large pour refléter correctement les préoccupations des citoyens et se pencher correctement sur tous les aspects qu'un projet comporte, toujours dans l'intérêt public (BAPE sans date : 3).*

Le développement durable vise à répondre aux besoins essentiels du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Ses trois objectifs sont le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique (Environnement Québec. Juin 2004. Direction des évaluations environnementales. Directive pour le projet de construction de deux quais débarcadères de la Traverse d'Oka 3211-04-040.).

Le projet à l'étude s'inscrit clairement dans un processus incrémentiel ayant la capacité d'affecter l'environnement des générations futures de façon irréversible : dans un contexte d'augmentation de la demande pour les passages par traversier, laquelle provient majoritairement de l'extérieur d'Hudson, la modernisation des infrastructures et de la flotte (qui risque d'accentuer davantage l'augmentation de la demande) encouragera fortement la mise en service de traversiers additionnels dans un milieu patrimonial et résidentiel du côté d'Hudson.

Dans un optique de développement durable, et donc dans un souci de promouvoir l'équilibre entre *le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'Équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique* en reflétant de façon adéquate *les préoccupations des citoyens*, nous ne pouvons que souligner à nouveau l'importance d'une analyse rigoureuse des impacts cumulatifs du projet à l'étude qui tient compte de l'éventualité de la mise en service de traversiers additionnels.

ANNEXE « A »

Revue critique de certains aspects du
volet socio-économique de

*l'Étude d'impact sur l'environnement
du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka*

Présenté au maire et au conseil municipal de la Ville d'Hudson
aux fins de leur mémoire au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
sur le projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka

Préparé par :

Paul F. Wilkinson & Associés Inc.
5800, avenue Monkland, 2^e étage
Montréal (Québec) H4A 1G1

Tel : (514) 482-6887

Fax : (514) 482-0036

Courriel : pfw@wilkinson.ca

Le 24 avril 2006

TABLE DES MATIÈRES

- 1.0 INTRODUCTION
- 2.0 REVUE CRITIQUE
 - 2.1 Développement durable
 - 2.2 Description du projet
 - 2.3 Préoccupations et attentes du milieu
 - 2.3.1 Autorités municipales
 - 2.3.2 Autres groupes concernés ou intéressés
 - 2.3.3 Rapport de la concertation
 - 2.4 Solutions de rechange au projet
 - 2.5 Méthodologie d'analyse des impacts
 - 2.5.1 Justification de la méthodologie retenue
 - 2.5.2 Méthodologie
 - 2.6 Sélection de sources d'impacts
 - 2.7 Sélection de composantes valorisées de l'environnement
 - 2.8 Analyse des impacts sociaux
 - 2.8.1 Analyse des impacts sur la sécurité publique – phase d'exploitation
 - 2.8.2 Analyse des impacts sur la qualité de vie des riverains – phase d'exploitation
 - 2.8.3 Analyse des impacts sur l'achalandage de la Traverse - phase d'exploitation
 - 2.8.4 Analyse des impacts sur la circulation routière – phase d'exploitation
 - 2.8.5 Analyse des impacts sur le paysage – phase d'exploitation
 - 2.8.6 Analyse des retombées économiques
 - 2.9 Analyse des impacts résiduels
 - 2.10 Analyse des impacts cumulatifs
 - 2.11 Programme de surveillance et de suivi
- 3.0 CONCLUSIONS
- 4.0 RECOMMANDATIONS
- 5.0 RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1.0 INTRODUCTION

Paul F. Wilkinson & Associés inc. (« PFWA ») a été mandaté par la Ville d'Hudson pour faire une revue critique de certains aspects du volet socio-économique de l'*Étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka* (« ÉIE »).

PFWA, fondée en 1975, est une firme de consultants en sciences environnementales et sociales dont le siège social est situé à Montréal. L'évaluation des impacts environnementaux et sociaux de projets, de programmes et de politiques est l'un de ses principaux champs de spécialisation.

L'analyse a été réalisée par Mme Brigitte Masella, sous la direction de M. Paul F. Wilkinson.

Mme Masella détient une maîtrise en études environnementales. Elle possède 13 années d'expérience dans divers aspects de l'évaluation environnementale. Parmi ses accomplissements, elle a joué un rôle de premier plan dans la rédaction de plusieurs études d'impacts (infrastructures maritimes ; infrastructures touristiques; projets énergétiques) et, pour le compte du Nunavut Impact Review Board, dans l'analyse d'études d'impacts. Elle agit actuellement à titre de coordonnatrice associée de l'évaluation environnementale d'un projet minier.

M. Wilkinson détient un doctorat en archéologie et anthropologie. Il a 35 ans d'expérience en sciences sociales et environnementales au Québec, ailleurs en Amérique du Nord et à l'échelle internationale. Ses réalisations comprennent : la présidence du Comité consultatif sur l'environnement de la Baie-James ; membre de la Commission fédérale responsable de l'évaluation des impacts des vols militaires à basse altitude dans certaines parties du Labrador et du Nord-est québécois ; membre du Comité fédéral d'examen ; responsable de la rédaction de nombreuses études d'impacts (infrastructures maritimes ; pistes d'atterrissage ; projets routiers ; infrastructures touristiques et communautaires ; projets énergétiques ; projets miniers).

2.0 REVUE CRITIQUE

2.1 Développement durable

La Directive (Environnement Québec Juin 2004 : 2-3) accorde une importance particulière à l'adoption par tous les promoteurs d'une politique de développement durable.

Le promoteur devrait expliquer pourquoi l'ÉIE ne contient aucune référence au développement durable.

Les enjeux entourant le principe d'équité sociale nous semblent particulièrement pertinents dans ce cas.

2.2 Description du projet

L'ÉIE omet d'inclure la presque totalité des informations exigées sous les rubriques « Pour la phase d'exploitation » et « Autres informations » du tableau 3 de la Directive (Environnement Québec Juin 2004), sans quoi l'identification et l'évaluation des impacts associés à cette phase devient impossible.

Entre autres, l'ÉIE ne satisfait pas à l'exigence de contenir un engagement à fournir les plans de désaffectation des installations quelques années avant la cessation des activités.

2.3 Préoccupations et attentes du milieu

Même si la consultation en début de procédure n'est pas une étape obligatoire (Environnement Québec Juin 2004 : 3), la Directive souligne que ... *L'étude d'impact prend en considération les opinions, les réactions et les principales préoccupations des individus, des groupes et des collectivités* (Environnement Québec *op. cit.* : 1) et que ... *le Ministère incite fortement l'initiateur de projet à adopter des plans de communication en ce qui a trait à leur projet, à débiter le processus de consultation avant ou dès le dépôt de l'avis de projet et à y associer toutes les parties concernées, tant les individus, les groupes et les collectivités que les ministères et autres organismes publics et parapublics* (Environnement Québec *ibid.* : 3) ... pour que les opinions des parties intéressées puissent exercer une réelle influence sur les questions à étudier, les choix et les prises de décision.

Même si l'avis de projet révisé (Genivar Juin 2004 : 9-10) prévoit une démarche de préconsultation avec la collectivité sur les impacts du projet, l'ÉIE (Genivar 2005 : 1.2.4) ne fait état d'aucun programme systématique de consultation des intervenants intéressés et potentiellement affectés. Elle renvoie aux préoccupations du milieu face au projet initial de modernisation telles qu'exprimées lors des consultations publiques tenues par le BAPE en 2003, mais elle ne cite que les enjeux exprimés par les municipalités d'Hudson et d'Oka, à l'exclusion des préoccupations d'autres intervenants, tels les groupes environnementaux et les citoyens.

De plus, il appert que les réunions avec les municipalités dont il est question étaient des séances de négociation plutôt que des séances d'information, d'échange et de consultation (Genivar Août 2005 : 31).

La consultation menée par le promoteur sert à identifier la nature et l'importance des composantes valorisées de l'écosystème (tant socio-économiques que biophysiques), ce qui contribue à son tour à une évaluation exhaustive des impacts potentiels d'un développement, l'identification de mesures d'atténuation appropriées et la conception de programmes de surveillance et de suivi adéquats.

En l'absence d'un programme systématique de consultation de tous les intervenants portant sur le projet actuel (et non sur le projet de modernisation initial ou le projet de dragage du chenal) mené par le promoteur, des doutes importants subsistent quant à la nature compréhensive de l'ÉIE.

2.3.1 Autorités municipales

L'ÉIE (Genivar 2005 : 1.2.4) rapporte que les principales inquiétudes exprimées par la Ville d'Hudson comprennent, entre autres, les périodes et les heures d'exploitation de la Traverse et le respect des droits acquis. Ces préoccupations ne sont pas, par contre, considérées comme étant des ... *enjeux associés au projet* (Genivar 2005 : 1.2.5) et ne figurent pas dans le sommaire des préoccupations du milieu (Genivar 2005 : Tableau 1, 1.2.6).

Quoique ... *le maintien de la qualité de vie des résidents* ... est reconnu comme étant un enjeu (Genivar 2005 : 1.2.5), le sommaire des préoccupations du milieu (Genivar 2005 : Tableau 1) n'en tient pas compte. Dans ce cas, toutefois, les impacts ont été considérés (Genivar 2005 : 6.3.3.3).

L'ÉIE (Genivar 2005 : 2.6) soutient que les rencontres tenues au printemps 2004 avec les municipalités d'Oka et d'Hudson ... *ont permis d'identifier les préoccupations municipales* ... et que les mesures proposées par le promoteur ... *pour répondre à ces inquiétudes (voir la section 1.2.6)...ont satisfait les autorités municipales concernées.*

Laissant de côté le manque de satisfaction exprimé dans la lettre adressée par la mairesse d'Hudson au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en date du 19 décembre 2005, cette affirmation nous apparaît fautive puisque l'assurance du maintien de la qualité de vie des résidents d'Hudson, relatée par la mairesse au cours d'une rencontre en mai 2004 comme étant un ... *objectif de la municipalité* (Desjardins sans date : 51), ne figure pas dans le sommaire des préoccupations et des mesures prises par le promoteur (Genivar 2005 : Tableau 1, 1.2.6). Genivar (2005 : 6.3.3.3) propose des mesures d'atténuation pour les impacts sur la qualité de vie des riverains, mais la Ville d'Hudson ne les a jamais acceptées comme satisfaisantes, et nous croyons que l'analyse de Genivar est sérieusement déficiente (voir la section 2.8.2 de ce mémoire).

Elle apparaît fautive, aussi, car la section 1.2.6 de l'ÉIE ne tient pas compte des préoccupations de la Ville d'Hudson au sujet du calendrier d'exploitation proposé et du respect des droits acquis.

Notons que ... *la récapitulation de l'ensemble des préoccupations des municipalités et les mesures prises par Traverse Oka inc. pour rencontrer leurs exigences* (Desjardins sans date : 53) reprend la préoccupation au sujet du calendrier d'exploitation (mais non celle relative aux droits acquis). Une des mesures prises par Traverse Oka inc. est d'étudier le calendrier d'exploitation envisagé ... *avec les deux Municipalités riveraines pour s'assurer que les heures et les périodes d'opération répondent aux besoins des divers intervenants* (Desjardins op. cit. : 55).

Qu'en est-il advenu de cet engagement? L'ÉIE n'en fait aucune mention. Nous reviendrons sur le fait que l'ÉIE ne considère pas le prolongement des périodes et des heures d'exploitation comme source d'impacts potentiels.

Pourtant, la mairesse d'Hudson avait informé le promoteur que la modification projetée au calendrier d'exploitation est *inacceptable* car elle ... *constitue un élargissement du droit*

acquis et permet une augmentation de l'achalandage et du bruit (Desjardins sans date : 49).

Enfin, il y a contradiction au sein du Rapport de la concertation relativement à la satisfaction des municipalités avec les *mesures* ou *propositions* prises par le promoteur en date du 6 mai 2004 : d'une part, il y est constaté que ... *les municipalités se sont dites satisfaites, en principe, sur la plupart de propositions avancées par Traverse Oka inc., bien que certaines appréhensions demeuraient* (Desjardins sans date : 40) ; d'autre part, il y est indiqué que ... *les municipalités se sont dites satisfaites par les propositions avancées par Traverse Oka inc.* (Desjardins *op. cit.* : 53).

Cette contradiction amène le lecteur à questionner la recevabilité du *mécanisme d'évaluation de l'achalandage et des débordements de véhicules* proposé par le promoteur en date du 17 juin 2004 (Desjardins sans date : 56-59). En effet, les mesures prises par la Traverse en date du 6 mai 2004 indiquent que ... *Traverse Oka inc. conjointement avec la Ville d'Hudson et la Municipalité d'Oka ainsi que le ministère des Transports du Québec, évaluera l'efficacité du service avec 2 navires après sa mise en exploitation et ce, quant à l'achalandage et au débordement dans les rues avoisinantes* (Desjardins *op. cit.* : 54).

Les mesures prises par le promoteur dans l'ÉIE (Genivar 2005 : Tableau 1) ne reprennent pas cet engagement. En fait, l'ÉIE ne fait nullement mention du *mécanisme d'évaluation* proposé par le promoteur.

Enfin, notons que l'affirmation à l'effet que le Tableau 1 de l'ÉIE *combine* les points soulevés par la mairesse d'Hudson en date du 3 mai 2004 et les mesures prises par le promoteur en date du 6 mai 2004 (Genivar Août 2005 : 31) est fautive pour les raisons précitées.

2.3.2 Autres groupes concernés ou intéressés

L'ÉIE ne fait pas état de consultations avec des groupes concernés ou intéressés autres que les autorités municipales.

Bien sûr, des citoyens et des groupes environnementaux, entre autres, ont pu exprimer leurs préoccupations au sujet du projet initial de modernisation lors de l'audience publique tenue en 2003 sur le dragage du chenal. Toutefois, un tel forum ne saurait remplacer une consultation par le promoteur relativement au projet de modernisation actuellement envisagé, puisque ce dernier est différent du projet initial.

Ainsi, il ressort de l'ÉIE qu'il n'y a eu aucune consultation formelle de groupes concernés ou intéressés tels les résidents voisins de la Traverse, les navigateurs de plaisance et les pêcheurs sportifs, pour n'en nommer que quelques-uns. De plus, compte tenu des problèmes actuels d'achalandage et de débordements des véhicules en attente pour le traversier, il aurait été pertinent de consulter ceux qui fournissent des services d'urgence, tels les policiers, les pompiers et les ambulanciers. Nous reviendrons sur l'importance de prendre en considération les vues de tels groupes dans l'évaluation des impacts sociaux.

Il va sans dire que le manque de consultation avec des groupes concernés ou intéressés autres que les autorités municipales entrave une analyse éclairée des impacts potentiels. L'ÉIE (Genivar 2005 : 86) indique que la méthodologie d'évaluation des impacts prend en compte ... *la valorisation sociale accordée à [une] composante par le public concerné, telle qu'exprimée lors des consultations*. Il faut conclure que l'appréciation de la valorisation sociale allouée aux composantes de l'environnement est largement tronquée.

2.3.3 Rapport de la concertation

Le Rapport de la concertation (Desjardins sans date : 5) souligne que ... *c'est depuis l'audience publique tenue sur le projet de dragage du chenal de navigation entre Hudson et Oka que les préoccupations du milieu ont été exprimées plus formellement quant au projet de modernisation...amorcé en 2001* et présente les *extraits pertinents* du rapport d'enquête et d'audience du BAPE.

Il faut croire que le promoteur n'a pas jugé pertinents les extraits sur les *désagréments causés par la traverse* (BAPE Juillet 2003 : 12), qui soulignent, entre autres, la crainte que l'augmentation de la circulation n'entraîne une dévaluation foncière des propriétés et la vitesse excessive des véhicules en route vers le traversier de « peur de le louper ». En effet, ces extraits ne figurent pas dans le Rapport de la concertation.

Nous reviendrons sur le fait que l'ÉIE omet de reprendre les préoccupations qui précèdent dans l'analyse des impacts potentiels.

2.4 **Solutions de rechange au projet**

Selon le compte rendu de la réunion du 25 mars 2004 de représentants du promoteur et des municipalités d'Hudson et d'Oka, entre autres, la mairesse d'Hudson a demandé ... *si la traverse ne pourrait être relocalisée afin de répondre aux attentes de tous* ; le promoteur a répondu qu'une telle solution de rechange ... *n'est pas réalisable puisqu'elle commanderait des investissements majeurs* (Desjardins sans date : 44).

Pour être conforme à la Directive, laquelle souligne que ... *L'étude détermine les variantes pouvant répondre aux objectifs du projet ... et explique alors en quoi [la variante retenue] se distingue nettement des autres variantes envisagées et pourquoi ces dernières n'ont pas été retenue pour l'analyse détaillée des impacts* (Environnement Québec Juin 2004 : 12), nous sommes d'avis que l'ÉIE devrait démontrer, chiffres à l'appui, la non-faisabilité de cette solution de rechange.

De plus, l'ÉIE aurait pu examiner une variante impliquant des quais plus petits et un nombre inférieur de bateaux plus petits.

2.5 **Méthodologie d'analyse des impacts**

2.5.1 Justification de la méthodologie retenue

L'ÉIE (Genivar 2005 : 85) rapporte que la méthodologie d'évaluation des impacts ... *s'appuie notamment sur les expériences tirées des études d'impact et de suivis*

environnementaux de projets comparables sans toutefois en donner les références bibliographiques.

2.5.2 Méthodologie

La méthodologie d'évaluation des impacts retenue repose sur trois critères : intensité ; étendue ; durée (Genivar 2005 : 86).

La Directive (Environnement Québec Juin 2004 : 16) propose plusieurs autres critères en plus des trois précités, dont la fréquence de l'impact, la probabilité de l'impact et l'effet d'entraînement (lien entre la composante affectée et d'autres composantes).

L'ÉIE ne justifie pas la sélection des critères. (La section 2.8.2 de ce mémoire montre que, sur la base de la littérature, le critère de fréquence s'applique à l'analyse des impacts sur la qualité de vie, alors que la section 2.10 démontre que le critère d'effet d'entraînement est des plus pertinents dans le cadre du projet de modernisation proposé.)

Au regard du critère d'intensité, l'ÉIE (Genivar 2005 : 87) définit les catégories d'intensité pour les composantes du milieu humain comme suit : ... *l'intensité de la perturbation est forte lorsqu'elle la compromet ou en limite d'une manière importante son utilisation par une communauté ou une population régionale ; ... l'intensité de la perturbation est moyenne lorsqu'elle l'affecte sans toutefois en remettre l'intégrité en cause ni son utilisation par une partie de la population régionale ; ... l'intensité de la perturbation est faible lorsqu'elle l'affecte sans toutefois en remettre l'intégrité en cause ni l'utilisation.*

Il ressort de ces définitions que l'intensité d'une perturbation est jugée forte seulement si elle affecte toute une communauté ou la population régionale et ce, *d'une manière importante*. Si l'on se base sur la définition de la zone d'étude (Genivar 2005 : 32), « communauté » signifierait la Ville d'Hudson, tandis que « population régionale » signifierait les municipalités régionales de comté de Vaudreuil-Solanges et de Deux-Montagnes.

Nous sommes d'avis que de telles balises servent à limiter indûment la capacité de la méthode de classification de l'importance des impacts de donner lieu à un impact majeur sur les composantes du milieu humain.

De plus, nous ne comprenons pas comment certaines composantes valorisées socio-économiques (par ex. tranquillité, paysages, sécurité) se prêtent à « l'utilisation ».

Finalement, ce n'est pas du tout clair en quoi diffèrent les balises pour établir l'intensité moyenne et l'intensité faible d'une perturbation des composantes du milieu humain.

Au regard du critère d'étendue (Genivar 2005 : 88), il est difficile de comprendre comment des critères aussi différents que ... *toute la zone d'étude régionale (c'est-à-dire les municipalités régionales de comté)* et ... *une grande portion des résidents et usagers du territoire au voisinage du projet ...* peuvent se substituer l'un pour l'autre dans la définition d'étendue régionale.

La définition d'étendue locale renvoie à ... *la zone d'étude spécifique* (Genivar 2005 : 88), mais ce terme n'est pas défini.

En ce qui concerne le critère de durée, l'ÉIE (Genivar 2005 : 88) le base en partie sur ... *la durée de vie des aménagements* ... sans préciser celle-ci.

Après avoir expliqué la grille de détermination de l'importance des impacts, l'ÉIE (Genivar 2005 : 88) souligne que ... *les impacts majeurs sont considérés importants au sens de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et ceux d'importance moyenne et mineure sont considérés comme non importants au sens de cette même loi.*

Il y a donc une implication que les impacts du projet dont l'importance est classée comme étant moyenne ou mineure sont considérés comme non importants en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (« LCÉE »).

Dans un premier temps, la LCÉE ne s'applique pas au projet à l'étude. Dans un deuxième temps, la LCÉE n'établit pas comment l'importance des impacts doit être déterminée.

L'implication est donc trompeuse.

Finalement, l'ÉIE n'établit pas *les incertitudes ou les biais* se rattachant à la méthodologie d'évaluation des impacts (Environnement Québec Juin 2004 : 15) et n'explique pas la *fiabilité*, le *degré de précision* et les *limites d'interprétation* des méthodes et critères utilisés (Environnement Québec *op. cit.* : 23). Par exemple, elle n'émet pas d'opinion quant au degré de certitude des prédictions d'impacts.

2.6 Sélection de sources d'impacts

L'ÉIE (Genivar 2005 : 90) n'identifie pas le prolongement des heures et des périodes d'exploitation comme source d'impacts.

Cette omission, à notre vue incompréhensible, doit être justifiée ou corrigée. Nous démontrerons plus loin comment cette négligence occulte de nombreux impacts directs et indirects sur des composantes environnementales telles la sécurité publique, la qualité de vie, l'achalandage et la circulation routière.

Selon nous, l'ÉIE devrait contenir une section qui traite des « liens non valides », c'est-à-dire les composantes valorisées qui pourraient être affectées par la construction ou l'exploitation du projet mais qui, selon l'initiateur du projet, ne le seront pas.

2.7 Sélection de composantes valorisées de l'environnement

Au vu de l'importance récréotouristique du lac des Deux-Montagnes, soulignée dans l'ÉIE (Genivar 2005 : 69-70), la non-considération de la navigation de plaisance, des sports nautiques et de la pêche sportive, entre autres, comme composantes valorisées de l'environnement (Genivar *op. cit.* : 91) doit être justifiée.

D'autre part, l'ÉIE ne justifie pas la décision de rejeter certaines composantes environnementales de l'analyse des impacts, même si celles-ci ont été nommées par des citoyens lors de l'audience publique de 2003 (par ex. la valeur foncière des propriétés) ou soulevées officiellement par les autorités municipales (par ex. le respect du droit acquis).

2.8 Analyse des impacts sociaux

2.8.1 Analyse des impacts sur la sécurité publique – phase d'exploitation

L'analyse des impacts sur la sécurité publique durant la phase d'exploitation ne tient compte que de la sécurité des passagers et des opérateurs de la Traverse (Genivar 2005 : 98).

Tel qu'indiqué plus haut, il semble évident que le récréotourisme constitue une composante valorisée de l'environnement. Ainsi, l'ÉIE devrait analyser les impacts potentiels des nouvelles infrastructures, des nouveaux traversiers et du nouveau calendrier d'exploitation sur la sécurité publique des utilisateurs récréotouristiques de la zone d'étude, qui seraient particulièrement nombreux sur la rivière des Outaouais dans le secteur près du débarcadère d'Oka (Théorêt 17 août 2005 : 5).

Il semble tout aussi évident que la sécurité publique des résidents d'Hudson voisins de la Traverse doit faire partie de l'analyse, particulièrement en regard des modifications proposées au calendrier d'exploitation (rappelons la préoccupation de la vitesse excessive des véhicules en route vers le traversier de « peur de le louper » soulevée lors de l'audience publique de 2003).

Finalement, il est difficile d'accepter l'argument du promoteur que l'impact du projet sur la sécurité des passagers et des opérateurs sera positif et majeur (Genivar 2005 : 98). Une étude d'impact compare une situation qui existe avec une situation qui existerait suite à l'implantation d'une activité quelconque. L'impact sur la sécurité des nouveaux traversiers serait positif et majeur seulement si les traversiers actuellement en exploitation étaient très peu sécuritaires, ce qui ne semble pas être le cas, même si certains accidents impliquant le matelot ont été enregistrés (Théorêt 17 août 2005 : 6). Selon nous, l'entrée en service de nouveaux traversiers n'aurait qu'un impact positif négligeable ou mineur sur la sécurité des passagers et des exploitants.

2.8.2 Analyse des impacts sur la qualité de vie des riverains – phase d'exploitation

L'analyse des impacts sur la qualité de vie lors de l'exploitation de la Traverse se limite au bruit généré par les nouveaux traversiers et les manoeuvres (Genivar 2005 : 99).

Puisque le bruit a été choisi comme indicateur, cela aurait été intéressant de situer le projet dans le contexte réglementaire de Hudson, où les heures d'utilisation des équipements producteurs de bruit (par ex. tondeuses à gazon, scies mécaniques) sont limités.

Quoiqu'il en soit, l'étroitesse de l'analyse laisse pantois.

Brièvement, la qualité de vie se définit comme un état physique et psychologique donnant un sentiment de satisfaction dans un milieu particulier (André et Bitondo 2001 : 10). C'est, de par sa nature même, une question d'appréciation subjective. Il n'est pas toujours possible de définir ou de mesurer la qualité de vie au sens scientifique ou technique (André et Bitondo 2001 : 10). Néanmoins, le point essentiel d'une étude d'impacts environnementaux consiste à envisager les effets cumulatifs de tous les changements qui touchent les composantes individuelles de la qualité de vie, puisqu'en les examinant séparément, le concept de qualité de vie serait banalisé et il serait dès lors quasiment impossible qu'un projet ait un effet, positif ou négatif, sur la qualité de vie.

Il n'est pas nécessaire que les effets individuels d'un projet soient importants pour les personnes qui les subissent afin de percevoir un effet sur leur qualité de vie : L'effet cumulatif de plusieurs impacts, même mineurs, vécus par une même personne peut être perçu comme une atteinte à la qualité de vie de cette personne. L'intensité de cette perception pourrait dépendre de la sévérité de chaque impact, mais aussi du degré d'acceptation du projet par cette personne (BAPE 1986).

Autrement dit, l'importance relative des impacts sur la qualité de vie dépend tout autant de la propension des personnes qui les subissent à les tolérer que de l'intensité, de la fréquence et des autres caractéristiques des changements environnementaux et sociaux eux-mêmes. Ceci est particulièrement important dans le cas d'une activité commerciale dans un quartier résidentiel.

L'utilisation d'un seul indicateur (le bruit généré par les nouveaux traversiers et les manoeuvres) pour l'analyse des impacts sur la qualité de vie durant l'exploitation de la Traverse est indéfendable.

En plus de ne pas envisager les impacts individuels de façon intégrative et cumulative dans le cadre de l'analyse des impacts sur la qualité de vie, l'ÉIE omet de considérer des facteurs pouvant clairement l'affecter. Nous n'en citons qu'un : l'augmentation de trafic dans les rues avoisinantes résultant du prolongement des heures et des périodes d'exploitation et les désagréments y associés (par ex. le bruit et la pollution atmosphérique émanant du trafic routier).

Par le biais de consultations publiques et de l'examen de documents pertinents tels les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les plans d'affectation des terres, le promoteur doit identifier les facteurs qui, selon les résidents eux-mêmes, contribuent à la qualité de vie particulière à Hudson. Cela fait, l'évaluation des impacts de l'exploitation du projet pourra se faire de façon exhaustive et fiable.

Gariépy *et al.* (Novembre 2004) constitue un outil précieux à l'égard de l'évaluation des impacts sur la qualité de vie.

2.8.3 Analyse des impacts sur l'achalandage de la Traverse – phase d'exploitation

L'ÉIE (Genivar 2005 : 99) fournit la capacité horaire actuelle de la Traverse et indique que ... *le nouveau système de traverse devrait maintenir cette capacité.* Elle fournit ensuite des prévisions d'augmentation de l'achalandage et conclut que le projet de modernisation ...

n'aurait qu'un impact négligeable sur la capacité, ce qui n'exercerait aucune influence sur l'achalandage (Genivar op. cit. : 100).

L'analyse des impacts sur l'achalandage de la Traverse se limite donc à sa capacité horaire : puisque la capacité (horaire) reste sensiblement la même, l'achalandage (horaire) le reste également.

Mais le projet de modernisation comprend un prolongement des heures et des périodes d'exploitation (Genivar 2005 : 1.2.2, 2.4.2). Il est donc évident que l'analyse des impacts sur l'achalandage de la Traverse doit se fonder également sur sa capacité quotidienne, hebdomadaire et saisonnière. En outre, l'ÉIE devrait quantifier l'augmentation de la capacité sur une base quotidienne, hebdomadaire et saisonnière résultant du calendrier d'exploitation proposé.

2.8.4 Analyse des impacts sur la circulation routière – phase d'exploitation

L'ÉIE (Genivar 2005 : 102) explique que la capacité de la Traverse est atteinte les fins de semaine d'été et, compte tenu de la hausse prévue de l'achalandage de la Traverse, la capacité sera éventuellement atteinte durant les jours de semaine d'été et les périodes creuses. Elle conclut donc que le projet de modernisation ... *n'entraînera pas d'impact sur la circulation locale...puisque la capacité demeurera inchangée.*

Encore une fois, l'ÉIE se borne à considérer la capacité horaire de la Traverse et ne tient pas compte des impacts potentiels qu'entraînerait le prolongement du calendrier d'exploitation sur la circulation routière. Le lien entre la durée quotidienne et saisonnière de la Traverse et la circulation routière est pourtant direct.

L'ÉIE doit donc se pencher sur les impacts potentiels associés à une augmentation de la circulation routière due à un prolongement des heures et des saisons d'exploitation. Nous n'en nommons que quelques-uns : augmentation de la pollution sonore et atmosphérique ; augmentation du risque d'accidents ; détérioration de la condition des routes ; dévaluation de la valeur foncière des résidences sises le long des routes empruntées par les usagers de la Traverse ; détérioration de la qualité de vie des résidents voisins.

D'autre part, l'ÉIE (Genivar 2005 : 102) affirme que la saturation actuelle de la capacité durant les fins de semaine d'été ... *engendre des files d'attente qui incitent de nombreux automobilistes à faire demi-tour, augmentant ainsi la circulation sur les rues empruntées à l'aller, parce qu'en général, les véhicules rebroussant chemin circulent sur les mêmes rues deux fois. Avec la hausse de l'achalandage prévue, ce phénomène ne pourra que prendre de l'ampleur.*

Nous sommes d'avis que l'ÉIE doit mieux caractériser la situation actuelle résultant de l'achalandage de la Traverse. Par exemple, il appert que ... *[l]es rues sont bloquées et empêchent le passage de véhicules d'urgence* (lettre de la mairesse d'Hudson au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en date du 19 décembre 2005). En effet, une meilleure description du milieu récepteur servirait à améliorer l'analyse des impacts potentiels.

De plus, les résidents et le conseil municipal d'Hudson ... *craignent que des bateaux plus volumineux et plus rapides ne serviront qu'à attirer une circulation plus intense* (lettre de la mairesse d'Hudson au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en date du 19 décembre 2005). Une telle éventualité entraînerait une hausse de l'achalandage sur les rues municipales donnant accès à la Traverse et devrait donc être prise en compte dans l'ÉIE, préférablement avec l'apport d'une consultation de groupes tels les usagers (actuels et potentiels) de la Traverse.

2.8.5 Analyse des impacts sur le paysage – phase d'exploitation

L'ÉIE (Genivar 2005 : 103) rapporte que ... *ce sont surtout les piliers d'appui des rampes d'accès qui seront visibles, plus ou moins fortement selon la distance et la vitesse des embarcations.*

Malgré le fait que ... *les nouveaux équipements auront un impact visuel, tant du côté de la rive qu'en milieu bâti* (Genivar 2005 : 103), l'ÉIE ne fournit pas de simulation visuelle des infrastructures projetées à Hudson vues du lac (la Figure 4 de l'ÉIE n'est pas adéquate à cet égard).

De plus, l'ÉIE néglige de considérer l'impact visuel de plusieurs composantes du projet, dont l'élargissement de l'aire de circulation des véhicules sur la propriété de la Traverse, et ne mentionne pas si le projet entraînera un nouvel éclairage des lieux la nuit ou l'ajout de feux de navigation).

Enfin, il est difficile de suivre le raisonnement menant à une prédiction d'impact moyen sur le paysage : l'ÉIE mentionne l'impact qu'auront les piliers d'appui mais ne le qualifie pas ; elle propose ensuite des consultations avec les municipalités au sujet de la couleur des structures et des sites et installations temporaires et une plantation de conifères matures pour camoufler l'aire d'entreposage des traversiers ; enfin, elle conclut que, compte tenu de la valorisation de cette composante et considérant l'étendue et la durée de l'impact, l'importance de l'impact visuel sur le paysage est moyenne. Notons que le critère d'intensité n'est pas appliqué. Il est remplacé par un nouveau critère, étant la valorisation du paysage par les représentants municipaux.

En fait, l'analyse des impacts visuels potentiels ne s'appuie sur aucune méthodologie reconnue.

Nonobstant le raisonnement obscur et le manque de méthode, l'ÉIE ne considère pas les impacts indirects de l'impact sur le paysage (par ex. un effet adverse sur le caractère patrimonial et résidentiel du secteur d'Hudson joutant les nouvelles infrastructures).

Notons que les précisions apportées dans Genivar (Août 2005 : 34-35) quant à l'impact visuel ne rectifient pas les déficiences relevées ci-haut. En fait, il y est constaté que ... *l'impact visuel avait été jugé de moyenne importance initialement dans le rapport d'étude d'impact, ceci étant encore vrai en partie pour le côté d'Hudson, mais uniquement pour les usagers du plan d'eau qui seront sur le lac des Deux-Montagnes.*

Comment peut-on juger de l'importance de l'impact visuel des nouvelles infrastructures du côté d'Hudson pour ceux qui les verront du lac en l'absence d'une simulation visuelle?

2.8.6 Analyse des retombées économiques

La Directive requiert que l'initiateur du projet évalue ... *les retombées économiques locales et régionales associées à la réalisation du projet (construction et exploitation) et autres impacts économiques pour la population (possibilités d'emplois, développement de services connexes, valeur des terres et des propriétés, etc.) comme pour les entreprises (produits concernés, économies possibles, infrastructures concurrentes, etc.) et les gouvernements locaux (base de taxation et revenus)* (Environnement Québec Juin 2004 : 17).

L'ÉIE n'en souffle mot.

2.9 Analyse des impacts résiduels

En traitant des impacts résiduels sur la qualité de vie des riverains, l'ÉIE (Genivar 2005 : 111) réfère à un indicateur (la pollution atmosphérique émanant des nouveaux traversiers) qui n'a pas été identifié lors de l'analyse des impacts potentiels sur la qualité de vie (Genivar 2005 : 98-99) et pour lequel aucune donnée quantitative n'a été fournie.

En plus des déficiences dans le traitement des impacts sur la qualité de vie relevées à la section 2.8.2, il y a donc un manque de cohérence.

Genivar (2005 : 111) réfère aussi à une diminution des nuisances sonores, mais l'ÉIE ne renferme aucune mesure du bruit avant et après la mise en service des nouveaux traversiers.

2.10 Analyse des impacts cumulatifs

Les impacts positifs et négatifs, directs et indirects sur l'environnement et, le cas échéant, les impacts cumulatifs, synergiques et irréversibles liés à la réalisation du projet doivent être considérés (Environnement Québec Juin 2004 : 15).

Hormis le dragage d'entretien du chenal, l'analyse des impacts cumulatifs retrouvée dans l'ÉIE (Genivar 2005 : 111) tient compte uniquement de la possibilité d'aménagements ou de projets dans le lac des Deux-Montagnes ... *au cours des cinq prochaines années.*

L'ÉIE se limite donc aux projets futurs qui pourraient avoir lieu dans un horizon de cinq ans.

L'analyse des impacts cumulatifs porte habituellement sur les projets passés, les projets en cours et les projets futurs (voir ACÉE *sans date*). Le promoteur doit donc justifier l'approche adoptée.

Comment expliquer que l'ÉIE ne prenne en compte l'éventualité de la mise en service d'au moins un autre traversier dans l'analyse des impacts cumulatifs, alors qu'elle y réfère à maintes reprises? Nous notons d'ailleurs que, sur la base des mesures fournies dans l'ÉIE

(Genivar 2005 : 23-24), la rampe de halage proposée permettra l'entreposage de trois traversiers.

Il est vrai que l'ÉIE (Genivar 2005 : 9) fait état d'une entente conclue entre le promoteur et les municipalités d'Oka et d'Hudson à l'effet que ... *tout désir d'augmentation de la capacité de transport de la Traverse par l'une ou l'autre des parties sera assujéti à l'autorisation unanime des trois parties.* Toutefois, la Ville d'Hudson s'inquiète 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 (lettre de la mairesse d'Hudson au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en date du 19 décembre 2005).

L'ÉIE doit faire état de la validité juridique de l'entente mentionnée ci-haut.

Au vu des projections de la hausse de l'achalandage de la Traverse, l'ÉIE doit considérer l'éventualité de la mise en service de traversiers additionnels dans l'analyse des impacts cumulatifs.

Par ailleurs, d'autres facteurs pouvant avoir comme effet d'entraînement d'encourager une augmentation de la capacité de la Traverse comprennent la modernisation des infrastructures en elle-même (voir le dernier paragraphe de la section 2.8.4) et la vue que ... *un investissement aussi important des argents des contribuables [advenant des subventions de la part de Transports Canada et Transports Québec] exigera certainement une expansion de cette opération dans le futur* (lettre de la mairesse d'Hudson au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en date du 19 décembre 2005).

L'ÉIE (Genivar 2005 : 5-6, 9) réfère également à la construction d'une nouvelle route d'accès au débarcadère d'Hudson à partir de la route 342 envisagée lors du projet initial de modernisation. Il est raisonnable de croire que l'éventualité d'une augmentation de la capacité de la Traverse entraînerait la réexamination d'un tel projet de route d'accès. Nous sommes donc d'avis que l'analyse des impacts cumulatifs doit au moins considérer cet effet d'entraînement et les principales répercussions en découlant (par ex. expropriation de résidences). Le fait qu'un tel projet serait mis de l'avant par un autre promoteur n'est pas pertinent dans l'analyse des impacts cumulatifs.

2.11 Programme de surveillance et de suivi

L'ÉIE (Genivar 2005 : 112-113) ne propose aucun suivi des impacts pouvant affecter le milieu humain durant la phase d'exploitation, se limitant au suivi du programme de compensation de perte d'habitat requis en vertu de la *Loi sur les pêches* et ce, pour une période arbitraire de trois ans. Même dans ce cas, l'ÉIE ne répond pas à l'exigence de la Directive (Environnement Québec Juin 2004 : 22) de présenter les protocoles et méthodes scientifiques envisagées, la liste des paramètres à mesurer et l'échéancier de réalisation projeté.

L'ÉIE (Genivar 2005 : 113) justifie l'absence d'un programme de suivi des impacts socio-économiques en partie sur la base des mesures d'atténuation qui seraient appliquées et sur le fait qu'aucun impact négatif majeur n'est prédit.

L'utilisation du critère d'impact négatif majeur pour justifier la mise sur pied d'un programme de suivi environnemental n'est pas reconnue dans la pratique de l'évaluation d'impacts environnementaux. En effet, la Directive (Environnement Québec Juin 2004 : 22) suggère qu'un programme de suivi devrait porter sur une gamme de sujets, tels la validation de l'évaluation des impacts et l'appréciation des mesures d'atténuation.

L'ÉIE doit justifier l'utilisation de ce critère.

Finalement, l'ÉIE ne satisfait pas l'exigence de la Directive (Environnement Québec Juin 2004 : 22) d'identifier le mécanisme d'intervention à mettre en oeuvre en cas de dégradation imprévue de l'environnement et de reproduire l'engagement du promoteur quant à la diffusion des résultats du suivi environnemental auprès de la population concernée.

3.0 CONCLUSIONS

Sur la base de notre revue critique, nous relevons de nombreuses failles dans l'ÉIE, dont les plus importantes se résument comme suit :

- aucune référence au développement durable ;
- description de projet incomplète quant à la phase d'exploitation, la durée de vie du projet et les coûts estimés, entre autres ;
- caractérisation tronquée du milieu humain récepteur, notamment en ce qui touche les problèmes actuels d'achalandage et de débordements de véhicules dans les rues donnant accès aux traversiers ;
- aucune consultation de groupes concernés ou intéressés relativement au projet à l'étude, mis à part des « négociations » avec les autorités municipales ;
- analyse escamotée des préoccupations et des attentes de la Ville d'Hudson ;
- aucune documentation ou justification de la méthodologie d'évaluation des impacts ;
- omission du prolongement des heures et des périodes d'exploitation comme source d'impacts ;
- aucune explication de la décision de ne pas considérer certaines composantes environnementales comme étant valorisées ;
- analyse médiocre des impacts potentiels sur la qualité de vie ;

- absence d'une simulation visuelle des infrastructures projetées du côté d'Hudson de la perspective des usagers du lac des Deux-Montagnes ;
- aucune analyse des retombées économiques associées à la réalisation du projet ;
- peu de considération d'impacts indirects potentiels et de l'effet d'entraînement du projet à l'étude ;
- omission de l'éventualité de la mise en service d'au moins un autre traversier dans l'analyse des impacts cumulatifs ;
- manque de justification pour l'utilisation du critère d'impact négatif majeur pour décider de la nécessité d'un programme de suivi des impacts sur le milieu humain ;
- absence de mécanisme d'intervention en cas de dégradation environnementale imprévue et d'engagement quant à la diffusion des résultats du suivi environnemental.

4.0 RECOMMANDATIONS

À la lumière des conclusions tirées, il est clair que les failles relevées dans l'ÉIE empêchent une appréciation juste et éclairée des impacts du projet à l'étude sur le milieu humain, et risquent d'invalider de ce fait les prédictions d'impacts sociaux retrouvées dans l'ÉIE.

Nous recommandons donc au BAPE d'exiger du promoteur une nouvelle analyse des impacts sociaux fondée sur :

- une description de projet complète ;
- une consultation publique adéquate ;
- une révision ou justification de la méthodologie d'évaluation des impacts ;
- une révision et justification des composantes environnementales valorisées ;
- une révision ou justification du choix des sources d'impacts ;
- une analyse méthodique et rigoureuse des impacts socio-économiques potentiels et résiduels, tant directs qu'indirects, basée sur une meilleure caractérisation du milieu humain récepteur ;
- une analyse élargie des impacts cumulatifs ;
- une évaluation de la compatibilité du projet avec les critères de développement durable ;
- une révision ou justification du programme de suivi environnemental.

5.0 RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ACÉE [Agence canadienne d'évaluation environnementale]. *sans date. Reference Guide: Addressing Cumulative Environmental Effects.* Disponible sur le site internet http://www.acee-ceaa.gc.ca/0011/0001/0008/guide1_e.htm.
- André, Pierre et Dieudonné Bitondo. 2001. *Élaboration d'un cadre conceptuel et méthodologique pour l'évaluation intégrée des impacts des projets d'infrastructures linéaires sur la qualité de vie.* Agence canadienne d'évaluation environnementale. Collection de monographies en recherche et développement, 2001. Disponible sur le site internet http://www.ceaa-acee.gc.ca/015/0002/0015/index_f.htm.
- BAPE [Bureau d'audiences publiques sur l'environnement]. 1986. Rapport d'enquête et d'audience publique. *Projet de réaménagement de la route 110, tronçon Princeville/Plessisville.*
- BAPE [Bureau d'audiences publiques sur l'environnement]. Juillet 2003. *Projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes.* Rapport d'enquête et d'audience publique. Rapport 180.
- Desjardins, Claude. *sans date. Rapport de la Concertation. Projet de Modernisation Traverse Oka-Hudson.* Traverse Oka Inc.
- Environnement Québec. Juin 2004. Direction des évaluations environnementales. *Directive pour le projet de construction de deux quais débarcadères de la Traverse d'Oka 3211-04-040.*
- Gariépy, Michel, Philippe Poullaouec-Gonidec, Julien Lauzon, Ludwig Desjardins, Brigitte Gervais, Isabelle Goyette et Geneviève Saumier. Novembre 2004. *Qualité de vie et aspects visuels d'une ligne de transport d'énergie en milieu organisé. Rapport synthèse : Revue de la littérature et étude exploratoire de l'appropriation de l'emprise.* Document déposé à la Division TransÉnergie, Hydro-Québec.
- Genivar. Juin 2004. *Avis de projet révisé. Construction de deux quais débarcadères de la Traverse d'Oka.*
- Genivar. Août 2005. *Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et aux préoccupations du public. Modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka. Étude d'impact sur l'environnement.*
- Genivar. 2005. *Étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation des débarcadères de La Traverse d'Oka.* Rapport du Groupe conseil GENIVAR inc. au ministère de l'Environnement du Québec. 118 p. et annexes.
- Théorêt, Serge. 17 août 2005. *Traverse d'Oka. Rapport sur un accident et les opérations. Collision des traversiers « Traverse d'Oka No. 9 » et « Traverse d'Oka No. 10 ».*

ANNEXE « D »

Documents à l'appui

Mémoire sur le projet de modernisation de la Traverse d'Oka

Présentée par
La mairesse et le conseil municipal de la Ville d'Hudson

au

Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement du Québec

Le 24 avril 2006

ANNEXE « C »



STATISTIQUES TRAVERSE HUDSON – OKA

TRAFIC en 2004

[#1] 166,000 Autos ont utilisées le traversier en 2004

[#2] Le traversier opère durant 200 jours par année

[#3] Moyenne de 830 autos par jour



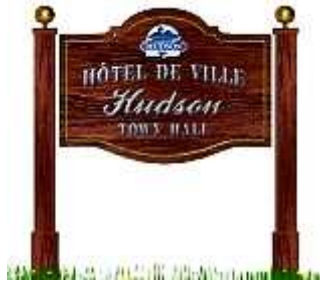
STATISTIQUES TRAVERSE HUDSON – OKA

LES CONGESTIONS DE CIRCULATION CRÉENT DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

Aucun accès pour

- Service des incendies
- Service ambulancier
- Service de police





STATISTIQUES TRAVERSE HUDSON – OKA

	<u>Number of Ferries</u>	<u>Cars per Ferry</u>	<u>Ferry Trips Per Hour</u>	<u>Capacity Per Hour</u>	<u>15 Hours Per Day</u>	<u>@ 60% Capacity</u>
2004	4	10	4	160	2400	1440
2006	2	21	5	210	3150	1890
2008	3	21	5	315	4725	2835
2010	4	21	5	420	6300	3780
2012	5	21	5	525	7875	4725

[#4] Modernisation = 1.3X trafic d'aujourd'hui

[#5] Incrémentiel 3 navires = 3.3X trafic d'aujourd'hui



STATISTIQUES TRAVERSE HUDSON – OKA

AUGEMENTATION DU TRAFIC CAUSE :

- Pollution
- Bruit
- Perturbation



ANNEXE « B »

Revue critique de certains aspects du
volet socio-économique de

*l'Étude d'impact sur l'environnement
du projet de modernisation des débarcadères
de la traverse d'Oka*

Paul F. Wilkinson & Associés Inc.

pour le compte de la Ville d'Hudson

Le 24 avril 2006

Conclusions principales

Revue critique de certains aspects du volet socio-économique de l'étude d'impact révèle ce qui suit :

- aucune consultation de groupes concernés ou intéressés relativement au projet à l'étude, mis à part des « négociations » avec les autorités municipales
- caractérisation tronquée du milieu humain récepteur, notamment en ce qui touche les problèmes actuels d'achalandage et de débordements de véhicules dans les rues donnant accès aux traversiers
- description de projet incomplète quant à la phase d'exploitation, la durée de vie du projet et les coûts estimés, entre autres

Conclusions principales

- analyse escamotée des préoccupations et attentes de la Ville d'Hudson
- aucune documentation ou justification de la méthodologie d'évaluation des impacts
- non-considération du nouveau calendrier d'exploitation comme source d'impacts
- aucune explication de la décision de ne pas considérer certaines composantes environnementales comme étant valorisées
- analyse médiocre des impacts potentiels sur la qualité de vie

Conclusions principales

- faible analyse des impacts sur le paysage lors de l'exploitation
- aucune analyse des retombées économiques associées à la réalisation du projet
- peu de considération d'impacts indirects potentiels et de l'effet d'entraînement du projet à l'étude
- omission de l'éventualité de la mise en service d'au moins un autre traversier dans l'analyse des impacts cumulatifs
- aucune référence au développement durable

Conclusions principales

- aucun suivi des impacts pouvant affecter le milieu humain durant l'exploitation
- absence de mécanisme d'intervention en cas de dégradation environnementale imprévue et d'engagement quant à la diffusion des résultats du suivi environnemental

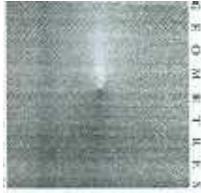
Recommandations

- Les failles relevées dans l'étude d'impact empêchent une appréciation juste et éclairée des impacts du projet sur le milieu humain, et risquent d'invalider de ce fait les prédictions d'impacts sociaux.
- Nous recommandons au BAPE d'exiger du promoteur une nouvelle analyse des impacts sociaux fondée sur:
 - une description de projet complète
 - une consultation publique adéquate
 - une révision ou justification de la méthodologie d'évaluation des impacts
 - une révision et justification des composantes environnementales valorisées
 - une révision ou justification du choix des sources d'impacts

Recommandations

- (suite)
 - une analyse méthodique et rigoureuse des impacts socio-économiques potentiels et résiduels, tant directs qu'indirects, basée sur une meilleure caractérisation du milieu humain récepteur
 - une analyse élargie des impacts cumulatifs
 - une évaluation de la compatibilité du projet avec les critères de développement durable
 - une révision ou justification du programme de suivi environnemental

**ARSENEAULT
BOURBONNAIS
& Ass.**



Vaudreuil-Dorion, le 18 avril 2006

*Ville de Hudson
Att: Mme Nathalie Lavoie
481, Main
Hudson, Québec
JOP 1 HO*

***RÉ: 158 Main, Hudson
Vérification des élévations
N/D: A 7108***

Madame,

Suite aux mesurages que nous avons effectués le 17 avril 2006, je vous fais part des résultats obtenus:

*–Élévation du centre de la rue Main vis-à-vis du N.C. 158 :.....26,39 mètres
–Élévation du seuil de porte au rez-de-chaussée:26,20 mètres
–Élévation moyenne du terrain autour de la maison :24,64 mètres
–Élévation du faîte du toit :34,31 mètres*

Notez que les élévations sont géodésiques.

De même, je joint à la présente copie du certificat de localisation émis par Claude Bourbonnais, a.g. le 11 juin 1999, sous le numéro 5558 de ses minutes. Ledit certificat de localisation étant mentionné à l'acte 344278, publié à Vaudreuil-Dorion.

***CLEMENT ARSENEAULT
ARPENTEUR-GÉOMETRE***

CA/pl^{pi}.

100, boul. Harwood, bureau 207, Vaudreuil-Dorion (Qc) J7V 1X9
Téléphone: (450) 455-6151 1 Fax: (450) 455-6375

Espérant le tout à votre entière satisfaction.

ARSENEAULT, BOURBONNAIS & ASS.

Bien à vous,

RAPPORT ANNEXÉ AU

CERTIFICAT DE LOCALISATION

Je soussigné, CLAUDE BOURBONNAIS, arpenteur-géomètre, de Arseneault, Bourbonnais, dûment qualifié et pratiquant à Vaudreuil-Dorion, certifie selon mon opinion que:

1. MANDAT ET LEVÉS D'ARPENTAGE

Le 8 juin 1999, à la demande et pour le compte de M. Claude Desjardins, j'ai procédé à l'arpentage de la propriété connue et désignée comme étant les lots 16-188 à 16-194, du cadastre du Village de Como, circonscription foncière de Vaudreuil, municipalité de la Ville de Hudson.

2. TITRE ET CADASTRE

Les recherches au bureau de la publicité des droits de Vaudreuil ont été effectuées le 8 juin 1999.

Traverse Oka Inc. serait propriétaire de l'immeuble, ci-après désigné, pour l'avoir acquis en vertu des actes de vente enregistré au bureau de la publicité des droits de Vaudreuil le 30 décembre 1971 sous le numéro 121627 et le 28 novembre 1990 sous le numéro 258661.

Cet immeuble a été identifié au cadastre officiel du Village de Como comme étant les lots 16-188 à 16-194, suite au dépôt d'un plan de subdivision au service du cadastre le 18 octobre 1915.

3. DESCRIPTION

A) Lot :16-188
Cadastre :Village de Como
Circonscription
Foncière :Vaudreuil

<u>BORNE</u>		<u>LIGNE</u>	<u>LONGUEUR MÈTRES (SI)</u>
Vers le S-O	:Chemin Public,	Droite	15,30
	montré à l'originaire		
Vers le S-O	:Chemin Public,	Droite	6,26
	montré à l'originaire		
Vers le N-O	:17 Ptie	Droite	51,60 mes 52,30 cad.
Vers le N-E	:16-190	Droite	21,33
Vers le S-E	:16-189	Droite	48,92 mes 48,77 cad.

Superficie: 1 080,4 mètres carrés mes. 1
078,2 mètres canés cad.

Lot :16-189
Cadastre :Village de Como
Circonscription
Foncière :Vaudreuil

<u>BORNE</u>		<u>LIGNE</u>	<u>LONGUEUR MÈTRES (SÎT)</u>
Vers le S-O	:Chemin Public, montré à l'originare	Droite	18,57
Vers le N-O	:16-188	Droite	48,92 mes. 48,77 cad.
Vers le N-E	:16-190	Droite	18,29
Vers le S-E	:16 194	Droite	45,72

Superficie: 865,4 mètres carrés mes.
864,0 mètres carrés cad.

Lot :16-190
Cadastre :Village de Como
Circonscription
Foncière :Vaudreuil

<u>BORNE</u>		<u>LIGNE</u>	<u>LONGUEUR MÈTRES (SI)</u>
Vers le S-O	:16-188 et 16-189	Droite	39,62
Vers le N-O	:17 Ptie	Droite	15,24
Vers le N-E	:16-191	Droite	39,62
Vers le S-E	:16-194	Droite	15,24

Superficie: 603,9 mètres carrés

Lot :16-191
Cadastre :Village de Como
Circonscription
Foncière :Vaudreuil

<u>BORNE</u>		<u>LIGNE</u>	<u>LONGUEUR MÈTRES (SI)</u>
Vers le S-O	:16-190	Droite	39,62
Vers le N-O	:17 Ptie	Droite	15,24
Vers le N-E	:16-192	Droite	39,62
Vers le S-E	:16-194	Droite	15,24

Superficie: 603,9 mètres carrés

E) Lot :16-192
 Cadastre :Village de Como
 Circonscription
 Foncière :Vaudreuil

BORNE		LIGNE	LONGUEUR MÈTRES (SIS)
Vers le S-O	:16-191	Droite	39,62
Vers le N-O	:17 Ptie	Droite	15,24
Vers le N-E	:16-193	Droite	39,62
Vers le S-E	:16-194	Droite	15,24

Superficie: 603,9 mètres carrés

F) Lot :16-193
 Cadastre :Village de Como
 Circonscription
 Foncière :Vaudreuil

BORNE		LIGNE	LONGUEUR MÈTRES (SI)
Vers le S-O	:16-192	Droite	39,62
Vers le N-O	:17 Ptie	Droite	31,94 mes. 48,77 cad.
Vers le N-E	:Lac des Deux-Montagnes	Sinueuse Corde	4,52
Vers le N-E	:Lac des Deux-Montagnes	Sinueuse Corde	21,68
Vers le N-E	:Lac des Deux-Montagnes	Sinueuse Corde	14,62
Vers le S-E	:16-194	Droite	41,36 mes. 57,91 cad.

Superficie: 1 434,1 mètres carrés

G) Lot :16-194
 Cadastre :Village de Como
 Circonscription
 Foncière :Vaudreuil

BORNE		LIGNE	LONGUEUR MÈTRES (SI'1)
Vers le S-O	:Chemin Public, montré à l'originaire	Droite	20,40
Vers le N-O	:16-189 à 16-193	Droite	132,80 mes. 149,35 cad.
Vers le N-E	:Lac des Deux-Montagnes	Sinueuse Corde	15,84
Vers le NORD	:Lac des Deux-Montagnes	Sinueuse Corde	11,51
Vers le S-E	:16-204 et 16-203	Droite	143,74 mes. 155,75 cad.

Superficie: 2 808,6 mètres carrés mes. 3
 068,9 mètres carrés cad.

mes. : mesure
cad. : cadastre

4. **CONCORDANCE**

Il y a non-concordance entre les mesures, les titres et le cadastre, pour ce qui est mentionné précédemment. Voir le plan ci-joint pour la relation entre l'occupation et les limites reconstituées.

5. **BORNAGE**

Aucun bornage n'est enregistré ou en cours d'enregistrement, à la connaissance du soussigné, pouvant affecter ladite propriété.

6. **NATURE & LOCALISATION DE LA BÂTISSE**

Sont présentement érigés sur ledit emplacement, une maison de deux (2) étages, dont les murs extérieurs sont recouverts de bois, portant le numéro 158, Main, un garage dont les murs extérieurs sont recouverts de tôle, un kiosque dont les murs extérieurs sont recouverts de bois, deux remises dont les murs extérieurs sont recouverts de bois, ainsi qu'une toilette dont les murs extérieurs sont recouverts de bois.

7. **RÈGLEMENTS MUNICIPAUX**

Ladite maison est conforme aux règlements actuels d'urbanisme de la municipalité de la Ville de Hudson quant à ses marges et à son usage permis.

L'utilisation du présent emplacement à des fins commerciales, soit pour un traversier, n'est pas conforme aux règlements actuels d'urbanisme de ladite municipalité, mais bénéficie de droits acquis étant conforme lors de sa construction.

Le garage n'est pas conforme aux règlements actuels d'urbanisme de ladite municipalité quant à ses marges arrière (minimum requis 10,00 mètres) et latérale N-O (minimum requis 2,00 mètres), mais bénéficie de droits acquis étant conforme lors de sa construction.

La grande remise est conforme aux règlements actuels d'urbanisme de ladite municipalité quant à ses marges.

La petite remise n'est pas conforme aux règlements actuels d'urbanisme de ladite municipalité quant à sa marge latérale S-E (minimum requis 2,00 mètres), mais bénéficie de droits acquis étant conforme lors de sa construction.

Le kiosque n'est pas conforme aux règlements actuels d'urbanisme de ladite municipalité quant à sa marge latérale S-E (minimum requis 2,00 mètres), mais bénéficie de droits acquis étant conforme lors de sa construction.

La toilette n'est pas conforme aux règlements actuels d'urbanisme de ladite municipalité quant à sa marge latérale S-E (minimum requis 2,00 mètres), mais bénéficie de droits acquis étant conforme lors de sa construction.

8. **OUVERTURES ET VUES**

Dans le mur N-O du hangar, il y a un soupirail, lequel est situé à une distance inférieure à celle prévue par la loi, créant une vue directe sur la partie du lot 17.

MITOYENNETÉ

Les murs desdites bâtisses ne sont pas construits mitoyens.

10. EMPIÈTEMENT

Ledit emplacement ne souffre d'aucun empiètement apparent et ses constructions n'exercent aucun empiètement sur les lots voisins.

Cependant, les clôtures situées le long des limites S-E et N-O dudit emplacement ne sont pas érigées sur les lignes de propriété.

11. SERVITUDES

Des droits de passage, contre le lot 16-194, sont enregistrés au bureau de la publicité des droits de Vaudreuil sous les numéros 59545, 69390 et 85270.

Une servitude, contre le lot 16-188 et en faveur d'Hydro-Québec, est enregistrée au bureau de la publicité des droits de Vaudreuil sous le numéro 116267.

De plus, il existe une ligne aérienne électrique et téléphonique située dans la partie S-E et N-E de la propriété présentement décrite.

12. ZONAGE AGRICOLE

Le présent emplacement n'est pas inclus dans une zone protégée pour fins agricoles en vertu de la Loi sur la Protection du Territoire Agricole (L.R.Q., C.P.-41.1).

13. HOMOLOGATION, EXPROPRIATION OU RÉSERVE

Aucun avis d'homologation, d'expropriation ou de réserve pour fin publique n'affecte ledit emplacement.

14. LOI SUR LES BIENS CULTURELS

Aucun avis d'état ou d'aire de protection d'un bien culturel n'est enregistré contre le présent emplacement.

Le présent rapport a été fait pour les seules fins de vente et hypothèque à intervenir sous peu. Il ne doit pas être utilisé pour une autre fin sans une autorisation écrite de l'arpenteur-géomètre soussigné. Le plan ci-joint fait partie intégrante du certificat de localisation.

Un plan en date du 11 juin 1999, portant le numéro ⁹⁻ 6158-1_ réparé par l'arpenteur-géomètre soussigné est annexé au présent certificat de localisation, minute: 5558.

L

EN FOI DE QUOI, j'ai signé le présent certificat de localisation à Vaudreuil-Dorion, ce onzième jour de juin de l'AN MIL NEUF CENT QUATRE-VINGT-DIX-NEUF (1999).

ARSENEULT, BOURBONNAIS


CLAUDE BOURBONNAIS
arpenteur-géomètre


Copie conforme,
Le:

CB/pl



-x 51,60 mes

17 PTIE

1

Sup.:

CLOTURE--x

52,30 cad. 15,24
16-188

Sup.: 1 080,4 m² mes
 1 078,2 m² cad.

g. i[4T

N

1 ÉTAGE

BOIS

E

zZz
t'e

M

MAISON cil
2 ÉTAGES
G. l' Sois M.

N.C. 158
8,67

16-189

Sup.: 865,4 m² mes
 864,0 m² cad.

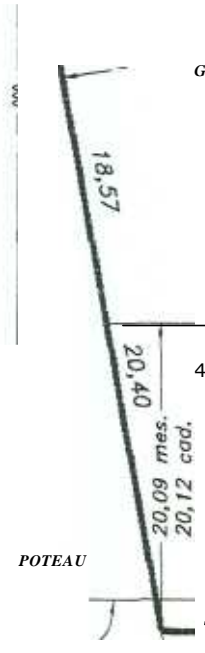
12,76r
mes. **48,92**

45,72

15,24

132,80 mes.

MAIN
 CHEMIN PUBLIC
 montré à l'originnaire



POTEAU

POTEAU HAUBAN

16

POTEAU

Sup.: 2 808, E 3 068,

LIGNE ÉLECTRIQUE d
TÉLÉPHONIQUE
AÉRIENNE

16--203

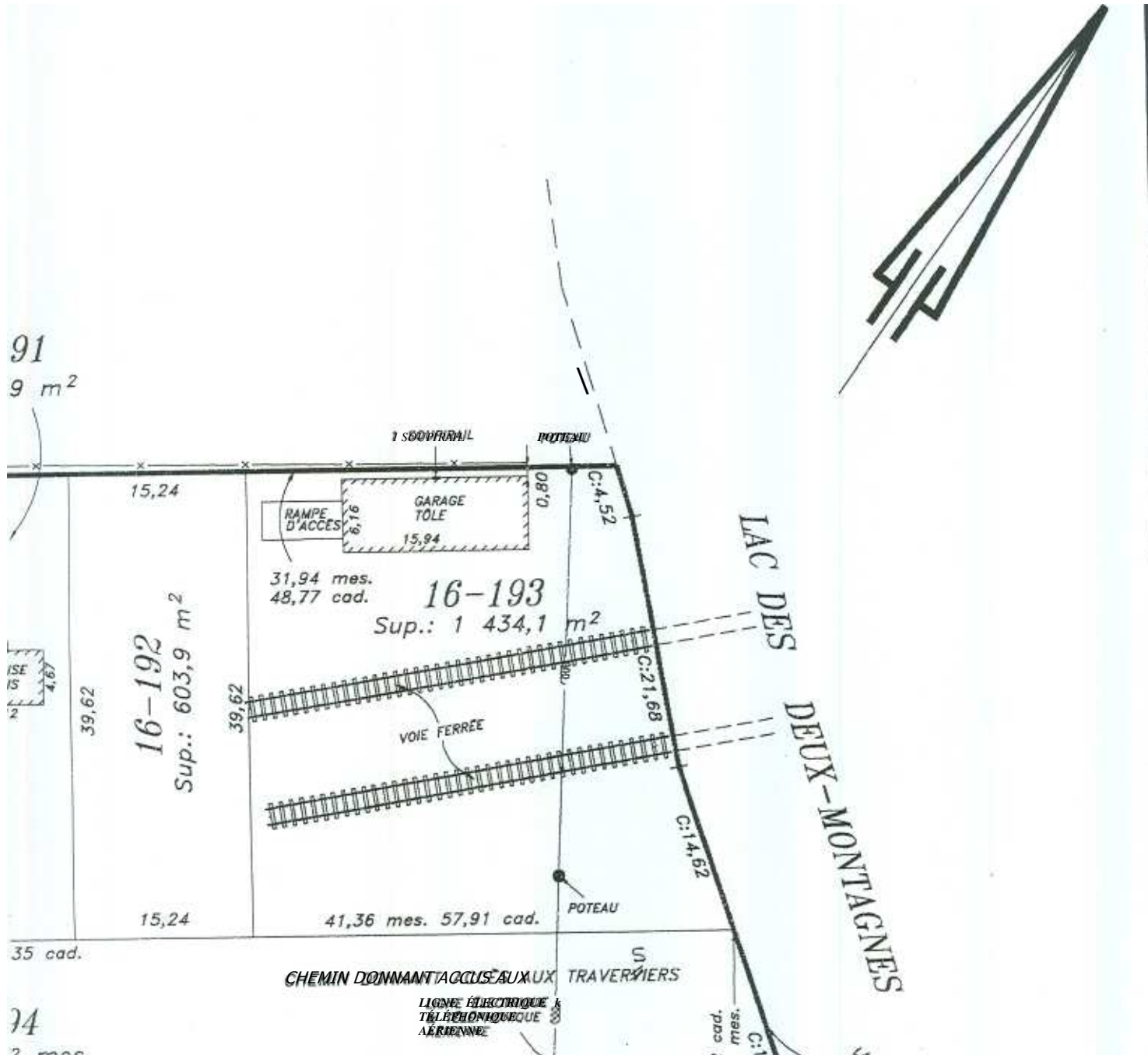
mes. : mesuré
 cad. : cadastre

Ce plan ainsi que le rapport l'accompagnant font parties intégrantes du présent certificat de localisation. Préparés pour des fins de vente et d'obtention de prêt hypothécaire, ils ne devront pas être utilisés pour d'autres *but*s sans l'autorisation écrite du soussigné.

NOTE: Les mesures indiquées sur ce document sont en mètres (SI), on utilise le facteur 3.28 pour convertir en pieds (MA).

PLAN ANNEXÉ AII

100 boul. Harwood, bureau 207, Vaudreuil-Dorion



Tel.: (450) 455-6151
Fax: (450) 455-6375

(Québec) J7V 1X9

Projet de modernisation des débatcadères de la traverse d'Oka



Oka

udson

Le 4 août 2004

6211-04-037

Bureau du greffier: (450) 458-5348
Télécopieur: (450) 458-4922

Monsieur Claude Desjardins
Président
Traverse d'Oka Inc.
158, Main Road
Hudson (Québec) JOP 1 HO

Objet : Traverse d'Oka-Hudson
Circulation

Cher Monsieur,

Il a été porté à notre attention qu'à certains moments il y a congestion de la circulation automobile sur la rue Main. Cette congestion est le résultat du refoulement des voitures qui attendent l'embarquement.


La libre circulation automobile dans les environs d'un établissement commercial est assurée en exigeant les espaces de stationnement suffisants. Dans le cas de votre entreprise, il serait inconcevable d'exiger suffisamment de stationnement pour assurer une circulation adéquate en tout temps. La même situation se produit, à titre d'exemple, au Marché aux puces Finnegan's et à l'auberge Willow Inn.

Il a été décrété, par règlement, qu'il est de la responsabilité du propriétaire d'assurer une circulation adéquate à l'entrée et sortie sur la rue Main.

Compte tenu que la congestion est régulière, tout comme celle du Marché aux puces Finnegan's, les Services publics, tel que police et patrouille, ne doivent pas être tenus d'assurer la libre circulation. Nous vous demandons de prendre les mesures nécessaires pour assurer une circulation adéquate sur la rue Main.

La libre circulation automobile sur les chemins publics est impérative pour des raisons, principalement, de sécurité en assurant un accès facile aux services d'ambulance, incendie, police etc.

Vous remerciant de votre collaboration, je vous prie d'agréer, Monsieur Desjardins, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Greffier

Louise L. Villandré, o.m.a.



udson
Télécopieur: (450) 458-4922

481 Main, C.P. 550 Hudson,
(Québec) JOP 1 HO
Bureau du greffier: (450) 458-5348

Le 16 septembre 2004

Monsieur Claude Desjardins
Président
Traverse d'Oka Inc.
158, Main Road
Hudson (Québec) JOP 1 HO

Objet : Traverse d'Oka-Hudson
Circulation

Cher Monsieur,

La présente fait suite à ma lettre datée le 4 août 2004 ainsi qu'à notre conversation téléphonique de ce matin, le 16 septembre.

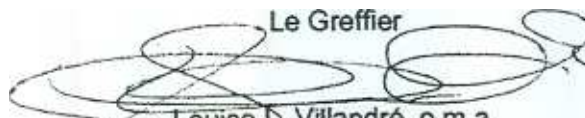
La lettre du 4 août avait l'objectif d'assurer la libre circulation automobile sur les chemins publics adjacent à votre entreprise, principalement, pour des raisons de sécurité en assurant un accès facile aux services d'ambulance, incendie, police etc.

Lors de notre conversation vous avez fait remarquer que votre entreprise fait partie du circuit routier de la Province de Québec. Des mesures prises dans notre Ville devront nécessairement être appliquées dans la Ville d'Oka ce qui prend une toute autre envergure.

Il est noté que le refoulement est périodique et de très courte durée. De plus, je retiens que l'achalandage n'obstrue pas la libre circulation à part lors du débarquement qui est d'une très courte durée.

À la lumière de ce qui est pré-cité, Monsieur Desjardins veuillez ne pas tenir compte de la lettre du 4 août et je vous remercie de votre compréhension.

Je vous prie d'accepter mes excuses pour tout inconfort causé et vous offre mes salutations les plus distinguées_

Le Greffier

Louise D. Villandré, o.m.a.

nrv



udson

523 A Main, C. P. 179
Hudson, (Québec) JOP 1H0
Service des Incendies / Fire Department: (450) 458-4011
Télécopieur / Fax: (450) 458-7747

Le 12 juillet 2005

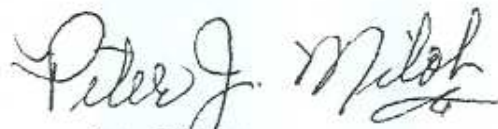
Monsieur Claude *Desjardins*
Traverse Oka Inc.
158 Main
Hudson (Québec) JOP 1110

Monsieur,

Cette lettre concerne la congestion de véhicules aux intersections de Main, Bellevue et Sanderson. Je reconnais que cette situation représente une condition profitable pour votre entreprise de traversier, mais n'est aucunement acceptable en ce qui a trait à la sécurité du public dans les domaines médical et incendie.

Je crois alors que la rectification de ce problème devient votre responsabilité et ce, dans un délai rapproché.

Dans l'attente d'une réponse positive dès que possible à ce sujet, veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.


Peter J. Milot
Chef

PJM /hl
c.c. Monsieur Yvon Marcoux, Ministre de la Justice et Député de Vaudreuil
Monsieur Bernard Caron, ing., Directeur, Direction de l'Ouest de la Montérégie
Madame le maire, Elizabeth Corker, ville d'Hudson