



MRC DE DEUX-MONTAGNES

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE DEUX-MONTAGNES

228

DQ6.1

Projet de modernisation des débarcadères de la
traverse d'Oka

20 avril 2006

Oka

6211-04-037

Monsieur Qussaï Samak, Président de la Commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Qc) G1R 6A6
Communication@bape.gouv.qc.ca

**Objet : Demande d'information concernant le projet de modernisation de la
Traverse d'Oka**

Monsieur,

Le 11 avril dernier, vous nous adressiez la question suivante :

*« Quels avantages ou désavantages, le cas échéant, sont associés à
l'exploitation de la traverse entre Oka et Hudson pour la MRC de Deux-
Montagnes ? »*

D'entrée de jeu, il est important de rappeler que, pour la MRC de Deux-Montagnes, la
Traverse d'Oka est la seule porte d'entrée fluviale sur notre territoire.

Selon les données obtenues du promoteur du projet, la Traverse d'Oka permet à près de
850 véhicules / jour de traverser d'une rive à l'autre et cela d'une façon pittoresque et
conviviale.

Au-delà de l'ambiance associée à la traversée dans sa formule actuelle avec les barges
tractées, il est aussi important de rappeler que cette dernière est un mode de transport
« alternatif et complémentaire » au réseau routier et autoroutier conventionnel. Elle permet
à plusieurs navetteurs de réduire considérablement la distance et le temps de parcours pour
passer d'une rive à l'autre.

Quoique la Traverse puisse accommoder quotidiennement un nombre restreint de
navetteurs, il est probable voire certain que la diminution de la distance et du temps de
parcours ont une incidence positive sur l'environnement. En ce sens, la présence de la
Traverse est un gain environnemental qu'il importe de considérer dans la balance des
avantages-inconvénients découlant de l'analyse du projet de modernisation.

Je vous mentionnais en guise d'introduction que la Traverse d'Oka est une porte d'entrée
sur le territoire de la MRC. Cette porte d'entrée est utilisée par plusieurs excursionnistes qui
profitent de la traverse fluviale pour faire une excursion ou encore vivre une expérience
agrotouristique, récréotouristique voire même culturelle sur le territoire de la MRC. Il est

donc certain que des retombées économiques sont associées à la présence de ces excursionnistes d'un jour ou d'une fin de semaine.

Quoique je ne puisse pas quantifier précisément l'apport économique associé à la Traverse, il est certain que ces retombées sont significatives pour plusieurs représentants du milieu des affaires d'Oka et de la région environnante. Encore une fois, la Traverse d'Oka est un avantage certain pour le développement de ce segment de l'activité économique puisqu'elle fait partie intégrante de l'expérience vécue et/ou recherchée par les utilisateurs.

D'autre part, il est certain que toute activité humaine est susceptible d'engendrer son lot d'inconvénients et de contraintes. Cependant, dans le cas présent, il est important de rappeler que la Traverse d'Oka existe depuis le début du siècle et qu'au fil du temps, nous avons toujours su négocier les transformations et les modifications pour que ces dernières présentent le moins d'impacts négatifs possibles à la fois pour les utilisateurs et la population résidant à proximité des débarcadères. En conséquence, compte tenu que le projet de modernisation consiste au remplacement de 4 barges tractées (ayant une capacité unitaire maximale de 10 véhicules) par 2 bateaux autopropulsés, d'une capacité unitaire maximale de 18 véhicules, ce dernier, fruit d'une entente tripartite entre le promoteur et les municipalités d'Oka et Hudson, est peu susceptible d'accroître le nombre et l'intensité des inconvénients subis par la population résidante.

Puisque le projet ne vise nullement une augmentation ou une intensification du service mais plutôt une réduction du temps de parcours par l'utilisation de bateaux plus sécuritaires, ce dernier devrait présenter une balance des avantages-inconvénients positive puisque l'on devrait assister notamment à :

- une réduction du niveau de bruit des manœuvres aux abords des débarcadères;
- une diminution possible de la pollution atmosphérique par l'utilisation de bateaux plus performants;
- une amélioration de la sécurité des bateaux.

D'autre part, le niveau de service n'étant pas augmenté, le projet de modernisation devrait être à impact nul sur le flux véhiculaire. Et, puisque la traversée sera plus rapide, cela ne peut avoir que des impacts neutres ou positifs sur les temps d'attente ou sur les problématiques de congestion observées aux abords des embarcadères.

En conclusion, la Traverse d'Oka fait partie du paysage municipal et régional depuis le début du siècle. Quoique alternatif, ce mode de transport est essentiel pour un segment non négligeable de la population qui voyage d'une rive à l'autre, notamment pour le motif du travail. Il est aussi une source incontestable de retombées économiques durant la période estivale puisqu'une partie très importante de sa clientèle l'utilise pour le motif de la récréation ou l'excursion. Évidemment cela engendre des retombées positives pour la communauté des affaires. Il nous apparaît que le projet de modernisation de la Traverse d'Oka présente une balance des avantages-inconvénients positive et qu'en ce sens, ce projet de modernisation, visant au premier chef l'amélioration de la sécurité des utilisateurs, devrait être autorisé.

J'espère Monsieur le président que ces quelques informations vous seront utiles dans l'analyse du présent dossier. Veuillez recevoir l'expression de mes salutations distinguées.

Le préfet de la MRC de Deux-Montagnes



Yvan Patry, maire d'Oka