

Oka**6211-04-037****BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS:

M. QUSSAÏ SAMAK, président

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET
DE MODERNISATION DES DÉBARCADÈRES
DE LA TRAVERSE D'OKA****PREMIÈRE PARTIE****VOLUME 1**

Séance tenue le 27 mars 2006, 19 h
Centre communautaire Stephen F. Shaar
394, rue Main
Hudson

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 27 MARS 2006	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
SUSAN McARTHUR	8
JACQUES C. BOURGEOIS	11
VILLE DE HUDSON	
ELIZABETH A. CORKER	18
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR TRAVERSE D'OKA INC.....	23
REPRISE DE LA SÉANCE	30
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
ELIZABETH A. CORKER	30
JACQUES C. BOURGEOIS	38
MICHEL GAUDETTE	43
KATHLEEN CONWAY	48
PIERRE ROY	50
ALEX CORONADO	70
DAVID MORTON.....	80
GORDON DREWETT	86
MARTINE LONGPRÉ.....	92

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames, messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette première partie de l'audience
publique concernant le projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka. Je
m'appelle Qussaï Samak et j'ai été chargé par le président du BAPE de présider cette commission
par rapport au mandat en question et je serai assisté dans le travail par madame Lucie Bigué, à
10 ma gauche, qui est collègue et membre également du Bureau des audiences publiques sur
l'environnement.

J'aimerais d'abord vous présenter l'équipe de la commission aussi parce que vous allez
communiquer avec eux plutôt qu'avec nous d'habitude. Alors, à votre droite, à ma gauche, il y a
15 madame Sylvie Mondor et madame Isabel Bernier-Bourgault qui agissent à titre d'analystes à
l'intérieur de l'équipe de la commission.

En arrière, vous avez madame Anne-Lyne Boutin, madame Josée Primeau et madame
Catherine Roberge. Madame Roberge est conseillère en communication, qui a la responsabilité
de maintenir les rapports entre la commission et les médias et elle est responsable également du
20 registre pour l'audience. Et je vais vous expliquer la fonction de ce registre plus tard. Madame
Boutin est coordonnatrice du secrétariat de la commission et, à ce titre, elle est responsable de
tout le côté organisation logistique, de la documentation de la commission, et le contact avec les
personnes-ressources et le promoteur du projet. Madame Primeau aura les mêmes fonctions pour
la deuxième partie de l'audience, que je vais expliquer aussi tout à l'heure.

25 On a aussi l'équipe de Centre de services partagés du Québec qui nous permet
d'organiser la salle et l'audience côté logistique technique et c'est monsieur Daniel Moisan avec
nous ici, accompagné de monsieur Alexandre Perreault. Et nous avons également aussi
monsieur Jean Métivier, responsable de l'organisation logistique et technique pour le service de
30 traduction que la commission a décidé de vous rendre disponible. On a un service de traduction
simultanée. Donc, vous allez avoir le loisir de vous adresser à la commission dans la langue de
votre choix. Et je profiterai de l'occasion pour identifier les personnes qui nous aident à faire ça.
Les interprètes, madame Eliane Gerstein, monsieur François Talarico et madame Eva Wilde.

35 Nous avons également avec nous, à votre gauche, madame Lise Maisonneuve –
bonsoir, madame Maisonneuve ! – sténotypiste chargée de consigner tout ce qui se dit lors de
l'audience dans des transcriptions qui seront rendues disponibles dans les jours qui viennent, qui
feront partie également de toute la documentation propre à l'audience.

40 Ça complète la présentation des gens qui vont vous aider à comprendre mieux le projet et
à vous prononcer là-dessus le moment venu.

45 Maintenant, j'aimerais vous lire le mandat qui a été reçu par le président du BAPE le 9 février, un mandat qu'on a reçu du ministre de l'Environnement. Je vais vous lire le mandat. Le mandat se lit comme suit :

Monsieur le président,

50 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau des audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka sur les territoires de la Ville d'Hudson et la Municipalité d'Oka par Traverse d'Oka inc. et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

55 *Le mandat du Bureau débutera le 13 mars 2006.*

60 *Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant le projet.*

65 *Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.*

Signé, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

70 Pour ceux parmi vous et celles qui ne sont familiers avec le BAPE, le BAPE est le Bureau des audiences publiques sur l'environnement, il existe depuis 1978 en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Il s'agit d'un organisme public, qui émane du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, comme ça s'appelle aujourd'hui, tout en étant indépendant. Le Bureau relève du ministère de l'Environnement mais c'est un organisme indépendant.

75 Et le BAPE est voulu comme un organisme qui pourrait examiner toutes les questions qui se rapportent à la qualité de l'environnement que le ministre choisit de lui charger d'examiner. Et le mandat du BAPE inclut également de s'assurer que les citoyens soient informés de tous les projets qui font l'objet d'un mandat qui lui est confié par le ministre.

80 Et, finalement, comme les termes du mandat que je viens de vous lire l'indiquent, faire rapport au ministre de ses constats et des conclusions des analyses que la commission aurait faits du projet concerné, le tout étant voulu dans l'intérêt d'éclairer le plus possible la décision, la recommandation que le ministre ferait au Conseil des ministres et à la décision finale que le Conseil des ministres pourrait prendre à l'égard d'un projet confié pour fins d'examen public et d'audience.

85 Dans notre travail – et quand je dis notre travail, en tant que commission, la commission
devant vous et les commissions du BAPE en général – dès le début, le BAPE retient toujours une
notion de l'environnement au sens le plus large du terme, ce qui plus tard et maintenant est connu
comme le développement durable. Donc, on tient compte de la dimension écologique du projet,
de la dimension économique d'un projet et de la dimension socioculturelle également. Et, en ce
90 sens-là, 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.

95 Dans notre travail à nous, les membres du Bureau des audiences publiques sur
l'environnement agissant au sein d'une commission à titre de commissaires, on est assermentés
devant un juge de la Cour supérieure et nous avons tous les pouvoirs des commissaires d'enquête
en vertu de la *Loi sur les enquêtes publiques*.

100 Plus proche de nos pratiques de tous les jours et le fait que nous avons un code
d'éthique, les membres du Bureau sont tenus de suivre et adhérer à ce code qui impose certaines
obligations de transparence, d'équité, d'impartialité et d'intégrité en cours d'exécution des
mandats qui nous sont confiés.

Alors, ça termine un peu la description du Bureau pour vous.

105 Pour ce qui est de la Procédure d'évaluation environnementale, vous me permettez de
juste faire une petite description de la démarche. Alors, vous avez la Loi. Il y a certains projets
qui sont désignés comme assujettis à la Procédure d'évaluation environnementale. S'il y a un
projet qui correspond aux critères d'assujettissement prévus dans la loi, l'initiateur du projet ou le
promoteur du projet dépose un avis auprès du ministre de l'Environnement déclarant son intention
110 de réaliser un projet. Le ministre, par la suite, émet une directive qui spécifie la portée, la nature
de l'étude d'impact qui serait exigée de la part du promoteur qui a l'intention de réaliser un tel
projet.

115 L'étude d'impact, une fois préparée, est déposée au ministère de l'Environnement. Le
ministre en fait l'analyse. Il y a une consultation interne qui inclut également des consultations
auprès d'autres ministères et organismes susceptibles d'avoir des mandats qui pourraient être
pertinents pour le projet proposé.

120 Une fois l'étude d'impact est jugée recevable, c'est-à-dire parfois l'étude proposée est
modifiée, une fois l'étude est jugée recevable, il y a un avis de recevabilité qui est émis et, par la
suite, le ministre confie l'étude d'impact et toute la documentation en mandat au Bureau des
audiences publiques sur l'environnement dans le but d'ouvrir une période d'information à propos
du projet en question.

125 Cette période d'information est d'une durée de 45 jours et, en ce qui concerne ce projet-

130 ci, elle a commencé le 22 novembre 2005 et s'est terminée le 6 janvier 2005. Il y en a certainement parmi vous des citoyens qui ont assisté à cette période d'information. S'il y a des demandes d'audience publique que le ministre reçoit pendant cette période, ça pourrait déclencher un mandat d'audience publique en bonne et due forme, ce qui est arrivé, effectivement.

135 Et suite à la réception de huit demandes d'audience publique de la part de plusieurs requérants – parce qu'il y a certaines demandes d'audience qui portaient des signatures de plus qu'une personne et on va vous informer de ces demandeurs d'audience tout à l'heure – suite à la réception de huit demandes d'audience, le ministre a confié au BAPE le mandat que je viens de vous lire, le mandat qui a été confié le 9 février.

140 Le mandat a débuté en termes réels le 13 mars passé. Nous sommes en première partie de l'audience. Le mandat du projet dure quatre mois. Donc, au plus tard, nous sommes tenus de déposer au ministre un rapport sur le projet au plus tard le 13 juillet 2006. Le ministre dispose de 60 jours et, au terme des 60 jours, le ministre rend public le rapport qui lui a été soumis par la commission. C'est la chaîne de production du début jusqu'à la fin que je viens de vous décrire.

145 Sachez également que la commission du BAPE fait état de ses constats, de l'analyse qu'elle aura faite d'un projet et des conclusions de cette analyse, mais elle ne décide pas sur le projet. Cette décision appartient au Conseil des ministres. Le ministre reçoit les analyses et les constats de la commission et prendra les recommandations qu'il lui semble bon et, à partir de là, le Conseil des ministres prendra la décision. Donc, la commission du BAPE ne décide pas du sort d'un projet qui lui est soumis.

150 En même temps qu'on fait cet exercice-là avec vous, il y a un exercice parallèle d'analyse qui se fait par le ministère de l'Environnement proprement parlant. Donc, on peut dire qu'il y a deux processus d'analyse du projet. Vous êtes engagé dans un processus, le ministère fait sa propre analyse et les deux, finalement, permettent au gouvernement de prendre la décision qui s'impose dans l'intérêt public d'un projet soumis dans le cadre d'un mandat comme ça.

160 Je vais parler un peu de la procédure qu'on va suivre ce soir. Alors, ça, c'est la première partie de l'audience. La première partie de l'audience a pour but exclusivement de permettre à tout citoyen d'obtenir toute l'information possible sur le projet qui fait l'objet de ce mandat. Ça permettra à la commission également d'approfondir sa connaissance et sa compréhension du projet à partir de la documentation qui lui est disponible, à partir de vos propres questions et à partir d'autres éléments qui pourraient être explorés plus tard.

165 Je tiens à vous dire que la commission a un mandat double. Un mandat d'audience publique, ce qu'on fait maintenant, mais nous avons également un mandat d'enquête. Donc, la commission, si elle le juge pertinent, pourrait approfondir certaines questions ou certains

aspects pendant et après l'audience. Donc, l'audience publique comme telle, avec ses deux parties, se termine à un certain moment donné, mais la commission est réputée en mandat d'enquête jusqu'à la fin de cette période de quatre mois.

170

Alors, aujourd'hui, la première partie de l'audience et, au besoin, demain après-midi, au besoin demain soir aussi, ça sera à vous de vous informer complètement, de poser toutes les questions qui vous semblent pertinentes par rapport au projet. Ce n'est pas le moment d'exprimer votre opinion, de prendre position contre ou en faveur du projet. C'est le moment de poser toutes les questions.

175

Je dis ça parce qu'il y a certains parmi vous qui ont déjà transmis aux membres de la commission certains documents qui ressemblent à une opinion par rapport au projet. C'est très bien. Mais ça, la place pour faire ça, ça serait pendant la deuxième partie de l'audience qui débutera le 24 avril et j'y reviendrai tout à l'heure.

180

Pour l'instant, on va commencer la première partie de l'audience pour vous permettre d'avoir tout l'éclairage que vous désirez à propos du projet.

185

L'organisation de la salle devant vous est faite d'ailleurs en fonction de ça. Vous avez à votre droite ici des représentants des ministères et d'organismes publics que la commission a estimé utile à inviter être avec nous, en tant que personnes-ressources. Vous avez le loisir de leur poser des questions. Ils pourraient aussi, de leur propre chef, intervenir s'il y a des mises au point, des clarifications, de l'information supplémentaire qu'ils estiment pertinente à apporter à votre attention et à l'attention de la commission.

190

Je crois que ça serait beaucoup plus intéressant, au lieu de vous présenter moi-même, de vous inviter à vous présenter en commençant par la gauche. Et je vous invite par le fait même, s'il y a d'autres personnes avec vous dans la salle qui pourraient être invitées à intervenir, de les identifier également. Et je vais vous demander également de nous préciser si vous avez l'intention déjà de déposer certains documents que vous estimez pertinents par rapport au projet.

195

Alors, on commence avec monsieur à gauche.

200

M. MICHEL RENAUD :

Bonjour, monsieur le président ! Mon nom est Michel Renaud. Je suis du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Faune Québec. Je suis de la région des Laurentides. Mon collègue Pierre Bilodeau devrait arriver bientôt, à moins qu'il ait un contretemps. Je n'ai pas de document à déposer. Merci.

205

M. ÉRIC BLOUIN :

210 Bonsoir, monsieur le président! Éric Blouin, ingénieur, directeur des services techniques de la Municipalité d'Oka. Je n'ai pas pour l'instant de document à déposer.

M. PIERRE PLAMONDON :

215 Bonjour! Pierre Plamondon de Transports Canada, sécurité maritime, bureau de Montréal. S'il y a des questions qui vont être posées à Transports Canada, j'ai une présentation PowerPoint que j'ai amenée, qui pourrait répondre à plusieurs questions, s'il y a des questions. Merci.

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

220 Bonjour, monsieur le président ! Louise Villandré de la Ville d'Hudson. Ma collègue Nathalie Lavoie, urbaniste. On n'a pas de document à présenter pour l'instant.

M. GUY MARCIL :

225 Guy Marcil du ministère des Transports du Québec, service du transport maritime. Je n'ai pas de document. Merci.

M. JEAN SYLVAIN :

230 Jean Sylvain du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Je suis le chargé de projet à la Direction d'évaluations environnementales pour ce projet-là.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

235 Bonsoir, monsieur le président! Jean-Luc Pellerin, ministère des Transports, Direction Laval-Mille-Iles. Je n'ai pas de document à déposer.

M. SON THU LE :

240 Bonsoir, monsieur le président ! Bonsoir, madame la commissaire ! Mon nom est Son Thu Le, ingénieur de l'est de la Montérégie au ministère des Transports à Châteauguay.

LE PRÉSIDENT :

245 Merci. Nous allons avoir avec nous des personnes qui seront disponibles seulement demain. On a du ministère de la Culture et des Communications, monsieur Bernard Hébert, qui sera disponible en lien téléphonique demain en après-midi, s'il y a des questions qui seraient

250 tributaires des responsabilités du ministère de la Culture. Et nous avons également de Pêche et
Océans Canada madame Marie-Pierre Veilleux qui se porte disponible pour répondre aux
questions au besoin par courriel.

255 Avant que j'oublie, pour les personnes-ressources, si vous désirez intervenir, vous
n'avez qu'à me le signaler visuellement ou à vous entretenir avec madame Sylvie Mondor. Ça
complète la question des personnes-ressources.

260 Pour le reste, on va commencer par une présentation du projet et, après la présentation,
on va prendre une pause et cette pause va vous permettre de vous inscrire en arrière, auprès de
madame Roberge. Ceux et celles parmi vous qui désirent poser des questions vont aller s'inscrire
et la commission prendra les questions par ordre d'inscription.

265 Pour permettre au nombre le plus grand possible des participants de poser des questions,
on va demander aux gens de se tenir à deux questions seulement à la fois, quitte à ce qu'ils
reviennent pour s'inscrire de nouveau. Et quand on dit questions, c'est vraiment une question et
non pas question avec question supplémentaire ou question avec d'autres sous-questions, alors
encore dans le but de faciliter la participation du plus grand nombre possible.

270 Toutes les questions que vous allez poser, ça serait posé à la commission, donc à moi.
J'invite aussi les gens qui vont fournir les réponses, de fournir les réponses à moi également.
Alors, ça couvre, je crois, la procédure qu'on va suivre.

275 La documentation des travaux de la commission, donc y compris l'étude d'impact, etc.,
etc., y compris les transcriptions et tous documents qui seraient déposés suite à la demande des
membres de l'audience ou de la commission, seront disponibles toujours dans les centres de
consultation que vous connaissez déjà mais je vais quand même les identifier encore une fois : à
la Bibliothèque municipale d'Oka située au 183, rue des Anges à Oka; ici même au Centre
communauté Stephen F. Shaar de la Ville de Hudson; et nous avons également deux centres
permanents de documentation du BAPE, le bureau du BAPE évidemment à Québec au 575, rue
Saint-Amable, 2e étage, bureau 2.10 à Québec.

280 Évidemment, toute la documentation de la commission est disponible aussi dans le site
Internet du BAPE à l'adresse : www.bape.gouv.qc.ca et également à la Bibliothèque centrale de
l'Université du Québec à Montréal.

285 J'aimerais avant de passer à la lecture des demandes d'audience de la part des
requérants, vous dire quelques mots sur la possibilité d'avoir à gérer des documents qui revêtent
un caractère confidentiel ou une qualité confidentielle. C'est possible que certains documents
qu'un citoyen pourrait demander ou que la commission demande d'être déposés, c'est possible
qu'une personne ou le détenteur de ce document trouverait qu'il y a certains aspects du document
290 ou le document au complet est confidentiel dans le sens qu'il pourrait léser des intérêts légitimes et
que la divulgation pourrait être défavorable.

295 Dans des cas comme ça, la commission recevrait le document bien marqué
«confidentiel» et entendra les raisons pourquoi le document pourrait porter atteinte aux intérêts de
la personne en question s'il est divulgué en tout ou en partie. La commission prendra une décision
sur l'opportunité de déposer le document pareil, en tout ou en partie, en fonction de ces
considérations. Évidemment, les parties concernées auront le temps de réagir à cette décision et
la décision de la commission évidemment pourrait en appeler devant des instances judiciaires
compétentes plus tard. Et voilà la manière dont on va gérer les documents, s'il y a des documents
300 considérés comme confidentiels en tout ou en partie.

305 Il est possible qu'on va demander de l'information mais qu'il n'y aura pas nécessairement
immédiatement une réponse, soit à une question ou à un document déposé. La règle veut que la
réponse soit fournie le plus rapidement possible, peut-être le lendemain, peut-être plus tard, mais
le plus rapidement possible.

310 Pour ce qui est de la deuxième partie de l'audience, comme je vous ai dit, ça va être la
partie qui vous appartient, là où vous allez avoir tout le temps nécessaire pour vous exprimer par
rapport au projet, pour ou contre, et pourquoi, à la lumière de toute l'information que vous allez
pouvoir réunir à partir de l'exercice de l'audience d'aujourd'hui.

315 La deuxième partie de l'audience débute le 24 avril. Pour nous faciliter le travail de
planification, on vous demande de signaler à madame Boutin, au BAPE, votre intention de
déposer un mémoire ou de faire une intervention – vous pourrez choisir de faire une intervention
orale aussi – au plus tard 15 jours avant le 24 avril. Et on vous demande également de respecter
une date limite du 20 avril pour l'envoi des mémoires écrits. C'est tout simplement pour permettre
aux membres de la commission de se saisir correctement du contenu de ces mémoires avant de
pouvoir le recevoir avec vous en audience, pour pouvoir saisir correctement vos intentions et vos
opinions par rapport au projet.

320 Alors, ça couvre la deuxième partie. Il me reste maintenant de demander aux requérants
qui sont avec nous de venir lire leur demande d'audience et je vais les appeler par ordre. Alors,
j'invite madame Susan McArthur de s'avancer et de lire la demande d'audience qu'elle a envoyée
au ministre.

325 **Mrs. SUSAN McARTHUR :**

Gentlemen and Ladies.

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

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

335 The wharf will extend 27 metres into the bay and with the new high speed ferry dock, an additional 36 metres, for a total of 63 metres into the bay. That's 206 feet. This will cause a number of problems for the residents living around the bay.

340 The fragile environmental properties of the shallow bay in which the ferry will be docking and launching from. This bay is home to a multiple of wetland flora, fauna, birds, fish and the rare geographic turtle. All these species breed in this wetland bay.

345 The bay is very shallow with a fine silty bottom. All the ferries approach the docking area and they will be using reverse thrusters to slow down which will in turn stir up the bottom causing a problem for the aquatic life in the whole bay as well as detracting from the residents enjoyment of the bay.

350 By son is an avid fisherman. He spends many hours in this bay and this will cause him a great amount of problem.

355 Visual pollution in the bay, 206 feet of ugly mechanical equipment extending into the bay and the lights that go with it to light it up in the middle of the night. You can imagine what that will look like.

360 Noise pollution and exhaust from the additional cars and small trucks using the ferry.

365 Inasmuch as the ferry operates in a residential zone on a "droits acquis", the changes necessary to make this work are not in keeping with the spirit of the original intent of this by-law.

370 The Town of Hudson's infrastructure as it exists at present, roads, etc., will not support an increase in ferry usage and there is no doubt in anyone's mind that this is the long-term objective of Mr. Desjardins in proposing these now wharfs.

375 Inasmuch as the ferry operates on a seasonal basis, it is not an integral part to the road system and must be considered as a recreational passageway only. Because of this, it would be a waste of taxpayers money for this project to receive any governmental support to make these changes. A simple upgrading of the existing barge pulled ferries to make them safety compliant is all that is justified.

380 In addition, we have learned that the volume dredged this fall in the shallow bay was 30% more than allowable in the original Order in Council agreed to by your ministry. This is a great cause for concern, particularly when dealing with a fragile ecosystem. And you will be aware that a number of decisions made with respect to the flora and fauna and, in addition, the recompense for fish breeding grounds caused by Fisheries and Oceans Canada was based on a certain amount to be dredged in the original documentation.

380 As you are aware, there was significant opposition and objection to the dredging program in the first place. Upon the BAPE recommendation, the Ministry of Transport of Quebec was required to reduce its original request for the vast area to be dredged which, in fact, was called “maintenance dredging”.

THE CHAIRMAN :

385 Mrs. McArthur...

Mrs. SUSAN McARTHUR :

The fact that these conditions...

390 **THE CHAIRMAN :**

Mrs. McArthur, I have to...

Mrs. SUSAN McARTHUR :

395 I'm almost finished.

THE CHAIRMAN :

400 I have to ask you to stay with the exact text that you have presented...

Mrs. SUSAN McARTHUR :

405 All right, okay.

THE CHAIRMAN :

... that you sent to the Minister.

410 **Mrs. SUSAN McARTHUR :**

Okay.

THE CHAIRMAN :

415 Thank you.

Mrs. SUSAN McARTHUR :

420 The fact that these conditions were not respected calls in to question the integrity of the consultation process and the ability to police the guidelines established by your ministry.

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

425

LE PRÉSIDENT :

430 Je pensais que ce n'était pas nécessaire de le dire mais, là, je vais le dire. Il n'est vraiment pas de mise du tout de faire des manifestations d'approbation, de désapprobation, d'aucune façon. Alors, je vais vous inviter à vous en tenir rigoureusement à cette règle-là. D'accord? Ça serait la première et la dernière fois, j'espère. Merci.

435 J'invite maintenant, monsieur Jacques Bourgeois à lire sa requête à son nom propre et au nom d'autres citoyens cosignataires de sa demande et de vous en tenir au texte que vous avez soumis au ministre, s'il vous plaît.

M. JACQUES C. BOURGEOIS :

440 Monsieur Samak, madame Bigué, excusez-moi si vous me permettez, s'il vous plaît, de m'exprimer en anglais.

LE PRÉSIDENT :

445 Vous vous exprimez dans la langue de votre choix et vous en tenir à votre demande.

M. JACQUES C. BOURGEOIS :

Puisque la majorité d'Hudson est anglaise...

450 **LE PRÉSIDENT :**

C'est comme vous voulez. C'est comme vous voulez.

M. JACQUES C. BOURGEOIS :

455

Merci. Donc, la lettre était adressée à monsieur Thomas Mulcair, ministre – ou ministre passé – du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Malheureusement, il est *no longer with us*.

460 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bourgeois, je vous invite encore une fois de faire la lecture fidèle du texte que vous avez envoyé de votre demande, sans plus. Le plus viendrait à la deuxième partie de l'audience.

465

M. JACQUES C. BOURGEOIS :

Your Honourable Member of Parliament.

470

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

475

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

480

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

Let me start with the historical and current situation.

485

It is and has always been a "seasonal" operation for nearly a century (1909).

It operates six months per year. This "seasonal" operation is communicated even on the provincial signage on Highway 40 before Exit 26 and on Highway 342 before Bellevue turn-off.

490

It was originally intended only for local traffic.

The Hudson/Oka ferry operates in a totally residential zone.

495

The Hudson/Oka ferry operates not part of the main road system of the province or, for that matter, neither an integral part or even a necessary part of the Hudson road network. It's simply a "nice to have" convenience for tourism.

Because of the new owner's/operator's successful marketing strategies – chapeau! – his market reach has broadened significantly...

500

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Bourgeois...

M. JACQUES C. BOURGEOIS :

505

... to now encompass a majority of the traffic to be non-resident.

LE PRÉSIDENT :

510

Monsieur Bourgeois, je vous demande de vous adresser à la commission. C'est malheureux, mais j'ai l'obligation de le rappeler. De vous adresser exclusivement à la commission et de vous abstenir de faire des commentaires, en passant, envers quiconque dans la salle. Merci.

515

M. JACQUES C. BOURGEOIS :

Thank you, it's very helpful.

520

As I said, because of the new operator's successful marketing strategies, his market reach has broadened significantly to now encompass a majority of the traffic to be non-resident as stated in the Environmental Impact Study of 2001. So, those are facts.

525

The proposed situation and "modernization" plan make... can I express? That's not in the text, but modernization plan... "Modernization" plan is proposed to be an "essential" and "integral" part of Quebec's transport network.

530

Also intended to implement initially two large self-propelled ferries funded by us, the taxpayers, through government subsidies of at least \$1.5M per boat and \$8M for the infrastructure, the docking facilities.

The new owner/operator has requested that Transport Canada and Transport Quebec finance "his" modernization plan.

535

Replace the existing equipment:

- Replace the current barges with a perimeter, a current perimeter of 216 feet or 66.2 metres with two high profile ferries with a perimeter of 306 feet. That's an increase of 42 %.

540

- Replace the current loading ramps that are about 8 feet wide for one that is in concrete 56 metres wide, second increase.

- Add to new posts to support the docking ramp, each measuring 17 feet or 5.2 metres.

545

- In total, 400 feet of aqua, marine and/or visual impact, a 77 % more impact than the current situation.

Expanding on the current car queuing area in asphalt by about 800 sq. ft. in a 20-year flood zone to accommodate more traffic.

550 Increasing the ferry “haul-out” area by 7,500 sq. ft. again in a 20-year flood zone. This whole additional surface coverage all to be done in the flood zone in concrete. In concrete.

555 On-site storage of the new much larger boats. How do you camouflage these much bigger boats, each 118 feet long, 35 feet wide, 30 feet in height? Further, given that Main Road is significantly higher than the water’s edge, it is a mystery how one could camouflage these boats, except artificially as you may see in the drawings provided by the owner/promoter in the latest BAPE hearings and perhaps this evening.

560 In addition, extend the period of operation by at least two months and three hours per day, that’s an increase of close to 50 %!

Potential impacts.

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

Nature’s habitat, marine and aquatic life due to:

- 570
- The expanded queuing area;
 - The expanded haul-out area;
 - A significantly reduced flood zone area from the current area;
 - Loading ramps that extend over 85 feet into – into – the lake.

The visual pollution created by:

- 575
- Much bigger boats operating;
 - More cars being queued up;
 - Storage of these much larger vessels. How do you hide Godzilla?

580 The air pollution created by:

- The additional traffic;
- Undoubtedly also from more idling cars in a bigger queue.

585 The noise pollution caused by the additional local traffic and caused by idling traffic in the immediate neighbourhood of the ferry.

Public safety issues created from:

- 590 - The additional traffic in a strictly residential area. This is already an important issue in Hudson;
- There have already been several occasions of complete traffic blockages that I have been involved in myself due to heavy traffic around the ferry area of Bellevue and Main;
- Increased danger to pedestrians and cyclists from the increased traffic;
- 595 - Lac des Deux Montagnes marine traffic would be faced with much bigger and faster ferries.

 Hudson roads are inadequate for this through-traffic and the Town does not have the resources to upgrade them, especially with the recent provincial downloads, and certainly not for the reasons given by the promoter.

600

 When the government faces a difficult situation in delivering on its promise of deficit and tax cuts, I find it extremely ironic to be contemplating subsidizing a private commercial enterprise of a seasonal and non-essential business operation in a purely residential zone.

605

 Given the required significant capital investments, initially over \$11M in capital costs, and given the government's current fiscal download philosophy, Hudson residents could end up carrying a relatively heavier burden of this expense on the pretence that it's for their benefit.

610

 Now, another perhaps bigger issue lays in the background. An even bigger issue looms, what I call "Incrementalism" or as Dr. C. Mitchell of University of Waterloo published in the Canadian Geographer labels it "creative destruction". That is the destruction of the environment and the heritage of an idyllic community like Hudson through successive and incremental steps and actions with consequences that one realizes only when it is too late and irreversible.

615

 Examples across Canada are used in a research to demonstrate the significant nature of this phenomena and its impacts: Salt Spring Island in B.S., St. Jacobs, Ontario, Niagara-on-the-Lake, Ontario, Peggy's Cove, Nova-Scotia, three of which I witnessed myself. It's just amazing.

620

 This study by Dr. Mitchell aptly makes reference to an important underlying pretence by the promoters for these incremental changes – that is, that of modernization and economic spin-offs. Interestingly, this is exactly the pretence used by the new Oka ferry promoter.

625

 One can easily see this "incrementalism" phenomena occurring in this particular situation. For instance, consider the following evolution of events.

 Let me start with the historical time line real facts :

- 630 - The ferry is introduced around 1909 to bring Oka residents to Hudson (Como) where there is a train station, in walking distance from the ferry, affording them with the only practical way to get to Montreal.

635 - The ferry is used only by local residents and only on a seasonal basis, six months per year.

- Ferry requires dredging at certain intervals.

640 - In 1984, dredging in the core channel was 188 metres long – 188 metres long – 40 metres wide.

- In 2003, the new owner/operator/promoter requests dredging in the core channel for close to 500 metres long – remember the 188 – and 60 meters wide, 50 % wider, and claims it's purely for safety reasons as reported in the Hudson Gazette on April 23rd, 2003.

645 - The new dredging request means the core channel is at least 2 ½ times longer and requires 4 times the volume of sediment and soil to be dug out.

- Bape holds hearings in 2003 on the proposed dredging.

650 - Dredging goes ahead in 2005.

- The significant growth in the greater area, Vaudreuil-Dorion, St. Lazarre, Rigaud, puts more demands on the ferry operation.

655 - Promoter cannot supply the demand and asks for two bigger and faster boats, bigger docking facilities and larger queuing and haul-out spaces in order to fulfill the heavier seasonal demand.

660 - BAPE holds a meeting in 2005 on the proposed docking facilities and additional queuing and haul-out spaces.

Now comes the scenario going forward. Potential scenario going forward scarily close to what's anticipated:

665 - Some from of the proposal gets accepted in 2006.

- The successful operation draws more traffic (2007-2008):

-- Queuing space needs to be increased again further intruding on the 20-year flood zone and the marine and aquatic life;

670 -- Additional boats are required to accommodate the increased demand.

- BAPE, in 2008, holds more hearings at least for an additional boat and infrastructure.

675 - The enhanced capacity coupled with the owner/operator/promoter successful marketing campaigns, already demonstrated, leads to additional traffic (2009-2013) and requires a fourth boat.

680 - This traffic cannot be accommodated by the current road system. So, pressure is put on different levels of government to improve the current road access to the ferry. For instance, widening current roads (on Manson and Bellevue) and the creation of new roads through what is currently farmland.

685 - BAPE holds hearings on the proposed new road system. Some form of the new road system gets adopted.

690 - In the end, each of these hearings and events, taken individually, seems relatively innocent and incremental. Taken together, they have a significant impact on the community's pristine environment, animal life, its residents and overall on the residential character of the neighbourhood.

695 Does this eventually lead us to consider replacing the ferry system with a bridge in order to accommodate "modernization"? We think not. Hudson's residents that have moved here or have remained here for many years would certainly not entertain such a pretence.

700 It is interesting to note that the above scenario is not dissimilar to one described by an area farmer at the latest BAPE hearings this past December in Hudson.

705 Also, the projected increase in traffic to 2013, that I portrayed in the above scenario, is in fact reported in your Environmental Impact Study, page 83 of the study.

710 Does this seem far-fetched? As Dr. Mitchell's research and timeline suggest, talk to my children's kids and grandkids and you'll find out!! But, of course, we won't be around to find out. So, who cares, right?

715 A series of BAPE hearings that look at individual requests and incremental changes under the delusional pretence of "modernization" and without considering the broader perspective and issues is deluding itself and its constituents.

720 Over time, several incremental steps have been taken, other potentially forthcoming and, in the longer term, others are looming. For the Hudson/Oka ferry's neighbours and the community as a whole, unless BAPE adequately examines their concerns in a more holistic perspective, it will have failed.

Taken in the broader view, these changes seeking our tax dollar subsidies constitute a

715 very significant change to our environment, public safety, noise, air pollution, visual aquatic and
marine life, a change that cannot be supported or condoned. We seek a public BAPE hearing to
express these concerns and objections. Respectfully yours.

720 There are 15 signatures here and more if we had the time to collect them. Thank you.

LE PRÉSIDENT :

725 Merci, monsieur Bourgeois. Je crois de mon devoir de vous dire que ce que monsieur
Bourgeois vient de lire relève plutôt d'un mémoire que d'une demande d'audience strictement
730 parlant. Comme ça a été transmis à la commission par le ministre en tant que requête demande
d'audience, on l'a traitée comme telle.

730 C'est tout simplement pourquoi je vous dis ça, c'est parce que je vous ai dit que la
deuxième partie de l'audience est la partie où vous allez avoir – je comprends qu'il y a des
gens que ça sera difficile pour certains parmi vous, contre ou pour le projet, de résister à la
tentation de se prononcer immédiatement. Mais je vous invite d'obtenir toute l'information
possible, tout le monde va avoir tout le temps nécessaire pour s'exprimer par rapport au
projet. Et je vous rappelle encore une fois :

735 I know it's not very interesting to keep repeating this – I will say it in English, because I
said it in French already – please address yourself to the Commission, to me. And whether
you have a question or those who are answering questions, you should always address it to
me. This will help us go through without raising the temperature in the hall.

740 Je vais continuer avec la dernière demande d'audience. J'inviterais madame Elizabeth A.
Corker, mayor of Hudson, de venir lire la requête d'audience qu'elle a adressée au ministre.

Mme ELIZABETH A. CORKER :

745 Lettre au ministère de l'Environnement. Exactement comme j'ai écrit. Monsieur le
ministre, La Traverse d'Oka effectue le transport d'automobiles et de petits camions d'une rive à
l'autre du lac des Deux-Montagnes entre Hudson et Oka.

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

755 L'emplacement de la traverse du côté de Hudson est situé dans une zone résidentielle
dans le secteur est de la ville, adjacent à la rue Main, à proximité des rues Bellevue et

Sanderson.

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

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

770 L'équipement actuel comprend quatre chalands halés à l'aide de câbles, chacun ayant la capacité de transporter 10 véhicules (et ça, c'est comme automobiles et des camions de 5 tonnes ou moins). Historiquement, le service de traversier opérait quotidiennement entre 7 h le matin et 10 h le soir pour une période de six mois, du printemps à l'automne. Pendant les mois d'hiver, les petits bateaux et les chalands sont entreposés au bas de la propriété sans obstruer la vue du lac.

780 La grande majorité des gens qui utilisent la Traverse Hudson-Oka viennent de l'extérieur de la Ville d'Hudson. Ces usagers qui montent à bord du côté d'Hudson proviennent de la route 342 et empruntent la rue Bellevue jusqu'à la rue Main. Environ 41 % utilisent le traversier pour se rendre au travail et 55 % l'utilisent pour économiser du temps et éviter la circulation.

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

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

790 Remplacer les quatre chalands halés ayant chacun une capacité de 10 véhicules par 2 bateaux autopropulsés ayant chacun une capacité de 18 automobiles.

795 Remplacer des chalands au profil discret ayant 88 pieds de longueur et 20 pieds de largeur par des traversiers à haut profil ayant 118 pieds de longueur et 35 pieds de largeur.

Remplacer les rampes d'embarquement existantes sur la rive par une rampe d'accès ajustable appuyée sur une coulée de béton qui s'étendrait sur 85 pieds dans la rivière à partir de la rive et qui serait d'environ 56 pieds de largeur.

800 Deux nouveaux piliers d'appui de 17 pieds de hauteur avec empattement de béton.

Élargir les quatre voies existantes se trouvant dans la zone inondable 20 ans sur la propriété du côté d'Hudson pour la circulation faisant file et sortant du traversier. Le résultat net serait de paver 800 pieds carrés de gazon existant.

805

Remplacer l'étroite rampe sur rail existante située près de la rive servant à la mise à l'eau et l'entreposage des barges par une nouvelle rampe de halage permanente dans la zone inondable 20 ans d'une longueur de 325 pieds de la rive jusqu'à la rue Main et 23 pieds de largeur à l'arrière de la résidence, pour une superficie totale de terrain pavé de 7 500 pieds carrés.

810

Au sol, les nouveaux bateaux seraient déplacés sur les bers qui les supporteraient lors de leur entreposage hivernal, lesquels atteindraient une hauteur maximale de 30 pieds.

815

Pour essayer de camoufler les nouveaux bateaux durant les mois d'hiver, le propriétaire de la traverse propose de planter des conifères d'envergure. Afin d'atteindre ce but, il serait nécessaire de planter des arbres d'une hauteur de presque trois étages.

820

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

825

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

830

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

835

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

840

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous reconnaissons que la Ville d'Hudson n'a aucune juridiction légale en ce qui a trait aux bateaux, puisque le droit acquis permet une évolution raisonnable de l'entreprise

885 commerciale. Nous souhaitons cependant que le projet de modernisation des quais, du système de halage, d'accostage et d'entreposage hivernal, et la modification de l'horaire d'opération ne représentent pas une évolution raisonnable mais plutôt un changement radical.

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

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

900 En mai 2004, dans une tentative pour limiter l'expansion de la traverse, la Ville d'Hudson, la Ville d'Oka et la Traverse d'Oka signaient une entente pour limiter la capacité maximale des opérations de la traverse à deux bateaux autopropulsés pouvant accommoder 18 automobiles ou des camions de 5 tonnes ou moins.

905 Toutefois, l'un des points majeurs qui préoccupent notre ville est que la restriction «deux 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.

910 La réalisation du projet de modernisation demandera un apport majeur de capital. Le coût total pour remplacer l'infrastructure s'élèverait à environ 8 M\$ en plus d'un montant supplémentaire de 1,5 M\$ requis pour chaque nouveau bateau qui s'ajouterait subséquemment.

915 La Traverse d'Oka a fait une demande auprès de Transports Canada et Transports Québec leur demandant une aide financière pour son projet de modernisation. Un investissement aussi important des argents des contribuables exigera certainement une expansion de cette opération dans le futur pour rencontrer la demande sans cesse grandissante des usagers et de la Traverse d'Oka, ceci au détriment du voisinage.

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

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

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

930

LE PRÉSIDENT :

Thank you, Madam Mayor.

935

Messieurs, mesdames, je vous ai priés, il y a à peine 15 minutes, de vous abstenir d'applaudir ou de faire le contraire d'applaudir, s'il vous plaît. Malheureusement, je suis responsable de faire respecter certaines règles qui viennent automatiquement avec le mandat d'une commission comme celle-ci. Et je vous exhorte maintenant – je vais utiliser un autre verbe – je vous exhorte de vous en tenir à ces règles, s'il vous plaît.

940

Maintenant, j'inviterais le promoteur de présenter son équipe et, par la suite, de faire la présentation de son projet. Après ça, on va prendre une pause qui vous permettra de vous inscrire dans l'ordre auprès de madame Roberge pour les questions qui suivront. Alors, monsieur Desjardins.

945

M. CLAUDE DESJARDINS :

Bonjour, monsieur le président! Je suis Claude Desjardins, président de Traverse d'Oka. Et je vous présente Bernard Fournier de Génivar qui va m'assister dans ma présentation.

950

M. BERNARD FOURNIER :

Bonsoir!

955

M. CLAUDE DESJARDINS :

Bonjour! Je suis le promoteur du projet de modernisation et propriétaire de la Traverse Oka-Hudson. Au cours de cette présentation d'une vingtaine de minutes, je vais vous présenter la traverse actuellement en service et, ensuite, je vous exposerai les raisons qui amènent à la modernisation. Nous pourrons ensuite comparer le système actuel avec celui qui est proposé et le processus par lequel les préoccupations du public ont été tenues en compte dans le projet.

960

Nous pourrons aussi voir l'aspect visuel des éléments qui composent la modernisation. Ensuite, les termes environnementaux seront abordés en exposant les composantes des différents milieux, les principaux impacts et les mesures d'atténuation.

965

Donc, comme je vous disais, je suis propriétaire de la Traverse Oka-Hudson depuis 1999. La traverse a maintenant 96 ans. Elle a donc vu le jour en 1909. Les opérations de la

970 traverse s'effectuent sur le lac des Deux-Montagnes entre les municipalités de Oka et de Hudson.
Le traversier est reconnu par les intervenants régionaux comme un équipement en soutien aux
équipements touristiques en place. On parle ici des entreprises agrotouristiques, des entreprises
récréotouristiques, les réseaux cyclables, le Parc provincial d'Oka, par exemple.

975 Sur son côté, le ministère des Transports du Québec, lui, reconnaît la traverse comme
composante du réseau routier. La traverse est donc jugée essentielle par ses usagers et les
intervenants régionaux pour des dimensions récréotouristiques et utilitaires, ainsi qu'au plan du
développement économique régional.

980 Ici, on peut voir les installations du côté d'Oka. Donc, on a le traversier qui est en
approche d'accostage sur la rampe d'embarquement ici. On a la guérite d'accueil qui est située à
droite, tout près de la rampe d'embarquement. On a aussi l'aire d'attente qui est configurée sur 6
lignes pour une capacité de 40 véhicules, ce qui équivaut environ à 40 minutes d'attente sur le
côté d'Oka.

985 Vous avez ici les installations du côté d'Hudson. On peut voir l'aire d'attente qui est
configurée sur 3 lignes pour entrer et une voie pour sortir. À l'avant, complètement près de la rive
du côté droit, on a le poste d'accueil qui est à peine visible sur cette photo. On a un entrepôt ici
vers la gauche, et puis près de la rive à gauche complètement, le garage pour effectuer des
travaux d'entretien. À la droite du garage, on a la rampe de halage actuelle où on entrepose les
990 bateaux durant l'hiver.

995 Ici, on peut voir un aperçu du mode d'exploitation actuel à la rampe d'embarquement.
Plus précisément, on a les chaînes qui doivent être attachées à la rampe d'embarquement pour
stabiliser le traversier, et les panneaux de bois ici doivent être rabattus sur le traversier de façon à
permettre aux automobiles d'embarquer et de débarquer.

Ici, on voit l'amorce d'une manœuvre d'accostage, ce qui caractérise bien notre mode
d'opération.

1000 Cette photo ici datée de 1953 nous fait réaliser l'importance patrimoniale de la traverse par
son caractère unique. On remarque la méthode par remorquage à cette époque et la même
aujourd'hui en 2006.

1005 Pourquoi moderniser? Dans le contexte d'évolution des normes de sécurité, Transports
Canada tend à retirer les clauses grand-père qui permettent l'opération actuelle. Il tend à vouloir
éliminer le mode de fonctionnement par remorquage pour le transport de passagers. Il considère
que ces méthodes comportent certains éléments de danger à différents égards. Entre autres, le
système ne rencontre pas le *Règlement sur les abordages*. Le *Règlement sur les abordages*
prévoit que le navire doit avoir la capacité de freiner au besoin, de faire un arrêt complet aussi

1010 ou, encore, d'effectuer un virage drastique. Donc, actuellement, le système ne rencontre pas cette capacité-là.

Au niveau de la configuration du traversier, on parle ici des espaces de dégagement entre les véhicules de façon à avoir une libre circulation sur le traversier et aussi pour pouvoir installer convenablement les équipements de sauvetage requis.

1015 Question de certification des opérateurs, il n'y a aucune formation professionnelle qui est disponible pour former notre main-d'œuvre. Donc, à ce niveau-là, Transports Canada a aucun contrôle sur les qualifications de nos employés. De plus, le mode de fonctionnement des rampes d'embarquement et la série d'opérations manuelles qui sont requises par ce système-là
1020 comportent aussi un certain risque de blessure. Donc, depuis l'an 2000, il est clair qu'on fonctionne en mode de tolérance face à Transports Canada. Puis, leur tolérance, selon moi, est justifiée par l'avancement du projet de modernisation. Donc, en résumé, la modernisation va permettre le maintien du service.

1025 La solution qui a été retenue, c'est de changer l'équipement actuel. Donc, le projet consiste à maintenir le service, en remplaçant les équipements actuels par des équipements qui sont conformes aux normes. Aujourd'hui, le système compte 4 traversiers remorqués avec des rampes d'embarquement mobiles pour une capacité de 160 véhicules par heure. Le système
1030 proposé, lui, compte 2 traversiers autopropulsés conventionnels et des rampes d'embarquement fixes pour une capacité aussi de 160 véhicules par heure. Donc on aura une capacité identique à celle qu'on a présentement.

On peut voir ici en comparaison les deux systèmes. Donc, le bateau proposé ici a
1035 36 mètres de longueur et puis celui-ci, d'un bout à l'autre, jusqu'au bout du remorqueur, ça mesure 53 mètres. Donc, ça demeure un petit navire.

Maintenant, avant d'arriver à ce choix-là, il y a eu d'autres solutions qui ont été examinées, entre autres la sécurisation des équipements actuels et aussi la motorisation des
1040 barges actuelles.

Pour ce qui est de la sécurisation des équipements, ça entraînait une diminution de la capacité d'accueil due au respect des espaces requis sur la configuration des traversiers. On se trouverait à maintenir la méthode par remorquage qui est de moins en moins tolérée. Il y aurait
1045 aussi, compte tenu de la perte de capacité à ce niveau-là, une aggravation de la situation des débordements sur le réseau routier adjacent. Forcément, une diminution de la rentabilité du service et puis aussi, c'est que ça représenterait un défi majeur au niveau de la conception des rampes d'embarquement compte tenu qu'elles doivent premièrement rencontrer les normes actuelles et, deuxièmement, demeurer mobiles pour permettre d'accoster le système de barges
1050 actuel. On ne peut pas fonctionner avec des embarcadères fixes.

1055 Pour ce qui est de la motorisation des barges, le coût des modifications est élevé, autant pour ce qui est de la conception que de la construction. Aussi, c'est qu'on obtiendrait une faible performance au niveau de la coque, l'hydrodynamique de la coque ne serait vraiment pas avantageuse et, aussi, ça entraînerait des coûts d'opération supérieurs à la solution qui a été adoptée.

1060 Maintenant, le projet qui est soumis aujourd'hui a été développé en concertation avec le milieu. Tout ça a commencé lors des audiences publiques sur le dragage. Certains d'entre vous se souviennent sûrement que plusieurs personnes ont émis des commentaires et ont fait valoir leur inquiétude face à une potentielle modernisation. Donc, en prenant bonne note de toutes ces inquiétudes, un travail important a été amorcé en dialogue avec les deux municipalités d'Oka et d'Hudson, ainsi que le ministère des Transports, et tout ça dans un processus bien organisé. Plusieurs rencontres ont été faites avec les municipalités et le MTQ dans le but d'identifier chacune 1065 des préoccupations et inquiétudes pour, ensuite, pouvoir adapter les paramètres du projet.

1070 Suite à ce travail-là, je me suis engagé formellement en répondant à chacune des attentes et ce, par le maintien de la capacité actuelle à 160 véhicules par heure en mettant en service deux navires de 18 véhicules chacun. Donc, on ne provoque aucune augmentation de circulation par une offre accrue. On permet l'accès aux véhicules de 5 000 kilos et moins. Donc, il n'y aura aucun poids lourd d'admis sur les traversiers et, aussi, on s'engage à respecter les règlements municipaux en ce qui a trait aux véhicules admis sur leur réseau routier.

1075 Aussi, il y aura l'intégration d'éléments architecturaux pour un aspect visuel acceptable, principalement pour ce qui est de l'entreposage hivernal. Puis on s'engage à soumettre les plans aux municipalités avant le début des travaux. Tout ce travail-là a permis d'en arriver à une entente entre les deux municipalités et Traverse Oka, afin de s'entendre sur les principes de base du projet de modernisation.

1080 Maintenant, les composantes du projet. Sur chaque rive, il y aura la construction de débarcadère fixe avec chacun son pilier latéral d'accostage. Il y aura sur le côté d'Hudson une rampe de halage qui nous servira de rampe d'entreposage et d'entretien des navires et, aussi, il y aura certains réaménagements des installations. À Oka, on veut relocaliser la cabane d'accueil et puis, à Hudson, il y a au niveau des voies d'accès et au niveau de l'entrepôt qui doit être 1085 relocalisé.

1090 Maintenant, ici, on peut voir une simulation visuelle du changement. Donc, ici, c'est l'actuel, ici c'est le projeté. Donc, on peut voir l'élargissement ici de l'entrée jusqu'à l'arbre ici pour permettre de sécuriser les déplacements par l'aménagement de voies cyclables ou piétonnières de chaque côté, et puis on conserve une configuration de trois voies pour l'entrée et d'une voie élargie pour la sortie.

On voit ici une plantation de conifères matures qui serviront de camouflage pour les

navires lors de l'entreposage hivernal et, ici, on voit l'entrepôt qui a été relocalisé.

1095

Donc, le projet se caractérise donc par deux navires de 36 mètres de longueur, de capacité de 18 véhicules chacun. La capacité sera maintenue à 160 véhicules par heure. Il y aura des rampes d'accès fixes de type classique. Chacune de ces rampes aura son pilier d'accostage latéral et ça demeurera une opération saisonnière d'avril à décembre, et les horaires seront harmonisés aux autres services de traversier de la rivière Outaouais.

1100

Maintenant, ici, on fait un rappel sur l'aspect visuel des nouveaux traversiers.

Maintenant, pour ce qui est des caractéristiques des installations, je vais passer à l'autre pour vous expliquer. Donc, la longueur, ça, c'est le débarcadère aménagé du côté d'Oka. Ici, on a le quai municipal et puis la rampe d'embarquement ici. On peut voir le pilier d'accostage latéral qui est ici.

1105

Maintenant, pour ce qui est de la longueur de la rampe, incluant la structure enfouie sous terre, c'est 26 mètres de longueur hors tout. Donc, de l'extrémité complète de la rampe à aller jusqu'à la fondation sous terre ici, c'est 26 mètres. Pour ce qui est de la largeur, la rampe a 17 mètres.

1110

Pour ce qui est de l'appareil de levage ici, juste pour vous donner une idée, cette partie-là ici à Oka aura .9 mètre supérieur à la hauteur du quai municipal et puis cette petite partie ici sera de 4.1 mètres à Oka. Si on se reporte du côté d'Hudson, cette partie-là ici sera à 2 mètres supérieur à la hauteur de l'aire d'attente et puis cette partie-là aura 5.2 mètres supérieur à l'aire d'attente du côté d'Hudson.

1115

Pour ce qui est des piliers d'accostage, ce sera un empattement de béton sur pieux enfoncés et puis à Oka, la plate-forme ici qui se trouve à être le pilier d'accostage latéral sera une plate-forme sur 6 piliers d'acier.

1120

Maintenant, pour ce qui est du milieu biologique, les composantes sensibles, donc on parle ici de la qualité de l'eau du lac des Deux-Montagnes, on parle des herbiers et des marécages riverains du côté d'Hudson. On a la présence de la tortue géographique du côté d'Hudson. Il y a des frayères potentielles du côté d'Oka et qui sont situées à l'extérieur des zones de travaux, et puis les travaux seront réalisés dans la zone qui a été récemment draguée.

1125

Maintenant, pour ce qui est des composantes sensibles au milieu humain, du côté d'Hudson, on est en quartier résidentiel. C'est une route à intérêt patrimonial. On parle de Main Road. Ensuite, il y a diverses activités récréatives dans les environs. On parle de nautisme, cyclisme, plein-air, pêche. Du côté d'Oka, on est en noyau urbain. On est au centre du village. Il y a la présence du quai public municipal. Le site du traversier est dans un site patrimonial contrôlé au niveau d'Oka et puis, aussi, il y a diverses activités récréatives : nautisme, cyclisme, plein-air et pêche aussi du côté d'Oka.

1130

1135

1140 Maintenant, pour ce qui est des principaux impacts au niveau du milieu physique, pour ce qui est de l'eau, c'est principalement durant la période des travaux. Ensuite, pour ce qui est des impacts sur l'air, ça va être en période d'exploitation. Il va y avoir un impact positif compte tenu que les traversiers seront équipés de moteurs qui rencontrent les normes environnementales et aussi ils seront munis de silencieux conformes à la réglementation.

1145 Au niveau du sol, les sédiments qui seront excavés, il y aura une gestion adéquate qui sera faite à ce niveau-là et puis il y aura un suivi des bassins de décantation avant de disposer des matériaux.

1150 Maintenant, les principaux impacts du milieu biologique, il y a la tortue géographique qui a un dérangement probable. Au niveau des poissons, il va y avoir des perturbations locales dans la zone des travaux. L'habitat du poisson comme tel, il y aura un empiètement temporaire de 2 400 mètres carrés et 2 620 mètres carrés d'empiètement permanent. En rive, les aménagements sont en zone inondable et sont inclus dans les empiètements totaux.

1155 Maintenant, pour ce qui est des principaux impacts pour le milieu humain, au niveau de la sécurité, il y a toujours un risque qui existe lors des travaux de construction. Lors de l'exploitation, par contre, il y aura une nette amélioration de la sécurité pour les usagers autant que pour les employés.

1160 Maintenant, pour ce qui est des nuisances, lors des travaux, on prévoit de 30 à 50 camions par jour qui devront circuler dans les routes avoisinantes. Cependant, l'exploitation, elle, sera moins bruyante.

1165 Côté patrimoine maintenant, l'impact se situe au niveau de l'apparence des nouveaux équipements. Pour ce qui est du paysage, vu du lac ou de la terre, la présence des équipements modifiera définitivement le paysage et, en hiver, l'apparence du site différera en raison de l'entreposage des traversiers.

1170 Maintenant, pour ce qui est des mesures d'atténuation, on repasse les mêmes impacts qu'on a vus précédemment. On y va avec les mesures d'atténuation. Il y a une soixantaine de précautions et de mesures qui sont réparties en sept grands thèmes et puis ces mesures tiennent compte entre autres des techniques de confinement, gestion réglementaire des sédiments. Le traitement des eaux pompées, la période des travaux sera dans une période de moindre impact, donc à des périodes où il n'y a pas de frayère, qu'il n'y a pas de danger pour les tortues et puis à l'extérieur des herbiers.

1175 Il y aura une gestion sécuritaire et préventive qui sera faite sur les chantiers. La superficie est limitée aux travaux et puis il y aura différents contrôles au niveau de l'érosion et des poussières.

1180 Maintenant, pour ce qui est des mesures d'atténuation du milieu humain, au niveau de la sécurité, il y aura une information des autorités et du public. Il y aura une signalisation adéquate et l'accès au site des travaux sera contrôlé. Il y aura une gestion réglementaire des matières dangereuses et un plan d'urgence en cas d'accident sera en place.

1185 Pour ce qui est des nuisances, il y aura des panneaux d'indication de l'interruption temporaire du service et les travaux auront lieu de jour et il y aura diverses précautions qui seront prises comme des mesures antibruit et antipoussière.

1190 Pour ce qui est des impacts maintenant, il y aura un programme de surveillance et de suivi qui sera mis en place.

1195 Et puis il y a actuellement en cours la production d'un documentaire historique sur l'évolution de la traverse depuis ses débuts. C'est fait en collaboration avec la Société d'histoire d'Oka.

1200 Maintenant, on peut voir ici comment on a fait l'intégration de l'entreposage hivernal, par une plantation de conifères matures, pour camoufler autant que possible les traversiers durant la période hivernale. Donc, on peut voir ici une tour ici en arrière des sapins, puis il y en a une autre là. On voit ici la structure à travers.

1205 Maintenant, pour ce qui est du calendrier du projet, les travaux de construction devraient être à l'automne 2006 pour une durée totale de trois mois. Et puis pour une mise en service des nouveaux équipements au printemps 2007.

1210 Donc, pour conclure cette présentation, c'est un projet d'intérêt public. Cette traverse va continuer d'être une alternative en transport routier. Elle va offrir un service plus sécuritaire et plus efficace pour les usagers. Le dragage a été effectué pour assurer sa continuité et aussi pour procurer des opérations plus sécuritaires.

1215 La modernisation contribue à assurer le renouvellement des permis émis par Transports Canada et puis la modernisation contribue aussi à améliorer la santé et la sécurité des travailleurs. Elle constitue donc un investissement dans l'économie régionale. Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1215 Merci, monsieur Desjardins.

1220 Alors, on va prendre une pause de quinze minutes. Durant cette pause, celles et ceux parmi vous qui aimeraient poser des questions n'ont qu'à aller voir madame Roberge pour s'inscrire au registre et seront invités par ordre d'inscription. Merci. Dans quinze minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1225

THE CHAIRMAN :

A simultaneous translation service for those among you who only speak and understand English, in terms of understanding, so just avail yourself of the listening aid that is supplied.

1230

Alors, c'est dit en français, c'est dit en anglais, cela dit, alors on commence la période des questions et j'invite comme premier intervenant pour poser des questions concernant le projet, j'invite madame Elizabeth Corker, Mayor of Hudson.

1235

Et je rappelle les règles qu'on a convenues. On pose seulement deux questions et on ne pose que des questions. Ce n'est pas le moment de commenter les réponses ni d'émettre des opinions ou etc., etc. Ce n'est pas nécessairement pour vous, madame, mais je rappelle ça à tout le monde. Je sais que vous n'allez pas le faire. Madame Corker, allez-y.

1240

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

My first question, I guess, may require a response from two parties, Claude Desjardins and perhaps the MTQ.

1245

Monsieur Desjardins, how do you propose to handle the traffic overflow onto Main Road, Sanderson and Bellevue that we have encountered in the past and we anticipate they will encounter in the future?

LE PRÉSIDENT :

1250

Je rappelle tout le monde encore que les questions doivent être adressées à la commission.

Mme ELIZABETH A. CORKER :

1255

Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

1260

Mais je vous en prie. Ça va.

Monsieur Desjardins.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1265

Donc, si j'ai bien compris, comment je vais organiser le trafic, les débordements dans le futur? C'est bien la question? À court terme ou à long terme? Pour l'été qui vient ou dans un futur?

1270

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

Down the road, down the road, year two down the road.

THE CHAIRMAN :

1275

Madam, could I ask? Does your question concern the construction the period during the execution of the work plan or...

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

1280

No. This is after...

THE CHAIRMAN :

1285

In general afterwards?

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

1290

It's in general. It's a general question.

THE CHAIRMAN :

1295

If the project is realized?

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

There's a method to my madness .

THE CHAIRMAN :

1300

Right. Thank you.

LE PRÉSIDENT :

1305

Monsieur Desjardins.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1310 Nous, on offre un service de traversier et notre travail est de transporter les gens d'une rive à l'autre. On a une capacité de 160 véhicules par heure. Donc, 80 véhicules sur chaque rive. Lorsque notre capacité est atteinte à certaines périodes, on est saturé. Donc, forcément, s'il y a une demande qui est supplémentaire, à ce moment-là ça provoque des débordements. La façon dont on peut agir pour régler ces débordements-là, il y a deux grandes possibilités.

1315 La première, c'est d'en accumuler davantage sur nos terrains, donc d'ouvrir des lignes d'attente supplémentaires et d'accumuler des voitures pour libérer les voies routières. Ou encore, d'améliorer la fluidité par l'augmentation de la capacité. C'est les deux grandes possibilités.

LE PRÉSIDENT :

1320 Par l'augmentation de la capacité de transport des barges autopulsées?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1325 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

1330 Donc, d'avoir des barges à plus grande capacité en soi-même.

M. CLAUDE DESJARDINS :

Entre autres.

1335 **LE PRÉSIDENT :**

Ou augmenter la fréquence.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1340 Augmenter la fréquence, augmenter le nombre, augmenter la capacité de chacun des bateaux mais, en bout de ligne, augmenter la capacité horaire, d'être capable d'en transporter davantage à l'intérieur d'une heure. Ça, ce sont les deux seules façons dont Traverse Oka peut agir pour solutionner un problème de débordement.

1345 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

1350 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Oui, ça va bien.

1355 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Corker, deuxième question.

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

1360 Yes. My second question I would direct to you, but I would like the MTQ to answer. In a recent conference call with the Town of Hudson, Julie Morin from the MTQ, when they were talking about traffic problems, suggested that a bypass might be built from Highway 40 directly to the ferry.

1365 Is this something that the MTQ is seriously considering or planning?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Marcil.

1370

M. GUY MARCIL :

Monsieur Le.

1375 **M. SON THU LE :**

Bonsoir, monsieur le président! Si je comprends bien la question, la question parle à propos de construction d'une bretelle directement à la 40 vers la traverse Oka. Je comprends bien? Dans l'envergure du trafic qu'on a actuellement, aucune justification ne pourrait être faite en ce sens-là. Donc, on ne peut pas penser de construire un lien direct entre la 40 et la traverse d'Oka.

1380

LE PRÉSIDENT :

1385 Madame Bigué?

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

But what about in the future?

1390

LE PRÉSIDENT :

D'aucune façon, ça s'applique au présent et à l'avenir également?

1395 **M. SON THU LE :**

Oui, avec les prévisions que j'ai eues dans le rapport de monsieur Desjardins, on pensera que c'est jamais réalisable ce projet-là avec un certain débit tellement faible qu'on ne pourra pas penser à avoir un lien direct entre la 40 et la traverse Oka.

1400

LE PRÉSIDENT :

Donc, le débit qui nous concerne ici et les projections de ces débits à l'avenir ne justifieraient pas un lien terrestre entre l'autoroute 40...

1405

M. SON THU LE :

Exactement.

1410 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Bigué?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1415

Vos prévisions sont à long terme, à moyen terme ou à court terme?

M. SON THU LE :

1420

C'est-à-dire que j'ai pris même les prévisions de monsieur Desjardins dans son rapport. Ça va jusqu'à 2015, monsieur Desjardins, si je ne me trompe?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1425

Vous parlez du sondage?

M. SON THU LE :

1430

Non. Je parle des prévisions. Vous parlez de 3 % chaque année, l'augmentation, tout ça là.

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui. D'accord.

1435 **M. SON THU LE :**

Donc, même avec ça, c'est impensable d'avoir un lien direct entre la 40 et la Traverse d'Oka.

1440 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Madame?

1445 **Mrs. ELIZABETH A. CORKER :**

Well, I guess my question is, then why did the representative of the MTQ raise the possibility?

1450 **LE PRÉSIDENT :**

Mais monsieur Marcil...

1455 **Mrs. ELIZABETH A. CORKER :**

If it is to be considered a possibility, then my contention will be that it should be part of the BAPE hearings.

1460 **LE PRÉSIDENT :**

Vous savez, chaque projet a son propre exercice mais, pour l'instant, un de vos collègues, monsieur Marcil, a évoqué la possibilité. Savez-vous pourquoi?

1465 **M. GUY MARCIL :**

J'aimerais qu'on répète la question.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

La question est à savoir, madame Julie Morin...

1475 **Mrs. ELIZABETH A. CORKER :**

Julie Morin from the MTQ. There was a conference call organized by the BAPE with the Director General of the Town of Hudson and also with Nathalie Lavoie, the municipal inspector, and our urban planner ...

LE PRÉSIDENT :

Quand? When?

1480

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

A couple of weeks ago. It was to get ready for tonight's hearings and there was a conference call. There were representatives of the MTQ, the Minister of Environment. They were maybe ten, twenty people on the phone. And during that conversation, Julie Morin from the MTQ, I don't know which office she is from, suggested that a bypass might be built from Highway 40 directly to the ferry, which means you would have to go through agricultural land to get there. So ...

1485

1490

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Do you have any confirmation about it?

LE PRÉSIDENT :

1495

Je crois que madame fait référence à la rencontre avec les personnes-ressources, les rencontres préparatoires qu'on a eues par conférence téléphonique. Vous avez été là, monsieur Marcil. Alors, votre collègue en arrière aimerait prendre la parole. Allez-y, monsieur.

1500

M. SON THU LE :

Est-ce que vous avez d'autre chose à compléter avant?

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

1505

No, not at the moment.

M. SON THU LE :

1510

Je pense que la mairesse se réfère au projet de l'échangeur à Saint-Lazare, la sortie 26. Est-ce que c'est vrai? Si c'est ça, je pourrais le commenter. Non?

Mrs. ELIZABETH A. CORKER :

1515

Louise Villandré, would she be permitted to say something? Because she was on the phone.

LE PRÉSIDENT :

1520

Allez-y, madame.

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

1525 Au niveau de la conférence téléphonique, on s'est identifié comme le ministère des Transports du Québec. On a dit : est-ce qu'on fera état de la bretelle pour relier la 40 à la traverse Oka. Ce sont les seuls mots qui se sont dits. Là, je me suis relevée et j'ai pris des notes. Parce qu'une bretelle de la 40 à la traverse Oka, il en a déjà été question au tout début du projet et c'est pour ça que je l'ai mentionné à madame la maire. Et c'était une grande inquiétude, évidemment.

LE PRÉSIDENT :

1530

C'est vous qui avez participé à la rencontre téléphonique?

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

1535

Oui. Oui.

LE PRÉSIDENT :

1540

D'accord.

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

1545

Moi et madame Lavoie étaient présentes.

LE PRÉSIDENT :

1550

D'accord. Vous me permettez, madame, de reprendre la question et je vais la poser à monsieur Marcil d'une façon précise pour avoir une réponse claire pour ce soir. Y a-t-il des plans pour l'aménagement d'une bretelle entre l'autoroute 40 et la traverse Oka.

M. GUY MARCIL :

1555

À ma connaissance, il n'y a aucun plan présentement. Lors de la conférence téléphonique où je participais effectivement, on a demandé... c'est-à-dire que la commission nous a dit de nous préparer pour une question éventuelle à ce sujet-là. Et non pas qu'on souhaitait avoir cette traverse-là. Ma connaissance, c'est vraiment se préparer en vue de. Et je pense que monsieur Le a donné la réponse à la question.

LE PRÉSIDENT :

1560

D'accord.

M. GUY MARCIL :

1565 Merci.

Mme ELIZABETH A. CORKER :

1570 Très bien. Merci.

LE PRÉSIDENT :

 Merci, madame.

1575 J'inviterais maintenant monsieur Jacques Bourgeois. Toujours les mêmes règles. Deux questions, sans opinion et commentaire, adressées à moi. Allez-y, monsieur Bourgeois.

M. JACQUES BOURGEOIS :

1580 Merci, monsieur le président, madame Bigué. J'ai deux questions. Une par rapport au coût de capital visant l'infrastructure et puis l'autre regarding accountability.

LE PRÉSIDENT :

1585 Prenons-les une par une. Allez-y, première question.

M. JACQUES BOURGEOIS :

1590 Donc, les coûts de capital reliés à l'infrastructure. Pourriez-vous confirmer, monsieur Desjardins, Transports Québec, Transports Canada, confirmer combien chaque traversier coûte et puis les coûts des débarcadères à chaque bout, donc le coût total. Et puis est-ce que ces fonds-là vont venir de ses poches ou de nos poches, les payeurs de taxes.

LE PRÉSIDENT :

1595 C'est-à-dire, le coût et la provenance du fonds nécessaire.

M. JACQUES BOURGEOIS :

1600 Oui. Le montant. On a entendu des chiffres. Et puis est-ce que ça vient de nos poches ou ses poches ou qui?

LE PRÉSIDENT :

1605 Monsieur Desjardins.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1610 Le coût des infrastructures terrestres est évalué pour le moment à 2 M\$. Pour ce qui est du coût de chacun des bateaux, le coût n'est pas définitif encore. On est en appel d'offres, il n'y a aucun coût qui est définitif à ce niveau-là. Vous avez mentionné tantôt 8 M\$. C'est un budget plafond. C'est une possibilité qu'on ne souhaite pas mais c'est effectivement un chiffre qui a été avancé. Ça inclut tous les imprévus possibles et imaginables.

1615 Pour ce qui est du financement de ce projet-là, à date, ça sort à 100 % de mes poches et puis pour ce qui est de la participation des gouvernements, il y a des programmes qui existent actuellement, qui sont éligibles pour des projets comme ça et puis on va appliquer sur ces programmes-là. Et pour ce qui est du montage financier, encore là, il n'est pas terminé. Donc, on ne peut pas donner plus de détails que ça. Mais, oui, effectivement, on va appliquer sur des programmes gouvernementaux pour ce qui est de la construction navale ou d'infrastructures.

LE PRÉSIDENT :

1625 Vous me permettez, monsieur Bourgeois, de continuer votre question.

M. JACQUES BOURGEOIS :

Oui. Est-ce que c'est 2 M\$ par traversier ou 1 M\$ chaque?

1630 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

C'est 2 M\$ total, incluant les deux rampes d'embarquement et la rampe de halage.

LE PRÉSIDENT :

1635 Quand vous dites il y a des programmes de financement disponibles aux entreprises, etc., vous parlez au niveau fédéral ou provincial ou les deux?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1640 Aux deux niveaux, il y a certains programmes qui existent.

LE PRÉSIDENT :

1645 D'accord. Peut-être j'aimerais Transports Canada, monsieur Plamondon?

M. PIERRE PLAMONDON :

1650 Au niveau de Transports Canada, il faut préciser que moi, ici, je suis pour sécurité maritime Transports Canada. C'est au sujet seulement au niveau de l'inspection des navires.

LE PRÉSIDENT :

1655 D'accord.

M. PIERRE PLAMONDON :

1660 À ce niveau-là, je ne peux pas répondre au nom de Transports Canada, question de financement ou de programme.

LE PRÉSIDENT :

Et d'éligibilité des projets.

1665 **M. PIERRE PLAMONDON :**

Ce n'est pas de mon ressort.

LE PRÉSIDENT :

1670 D'accord. S'il y a de la documentation disponible sur des programmes éligibles à des financements d'ordre public pour des projets semblables, est-ce que ça serait possible de vous renseigner là-dessus et puis de...

1675 **M. PIERRE PLAMONDON :**

Écoutez, j'ai ici dans la salle, j'ai Marie-Hélène Salvail qui est de Transports Canada. Je ne sais pas si elle peut répondre à cette question-là. Parce que, moi, comme je peux vous répéter...

1680 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

1685 **M. PIERRE PLAMONDON :**

... on est au niveau de l'inspection des navires, de la certification aux termes de la *Loi de la marine marchande*.

1690 **LE PRÉSIDENT :**

Entendu. Prenez place et identifiez-vous pour la transcription, s'il vous plaît.

1695 **Mme MARIE-HÉLÈNE SALVAIL :**

Je suis Marie-Hélène Salvail. Je suis agente principale aux évaluations environnementales pour Transports Canada dans la région du Québec.

1700 En fait, la question qui a été posée sur les programmes de financement, je ne suis pas capable d'y répondre ce soir. Probablement que demain, j'aurai certaines réponses sur les programmes.

LE PRÉSIDENT :

1705 Très bien, entendu.

Monsieur Marcil, avez-vous de l'information concernant des programmes semblables côté Québec pour lesquels le projet pourrait être éligible?

1710 **M. GUY MARCIL :**

Pour le Québec, il existe présentement le programme d'aide en transport maritime, qui existe mais qui se termine le 31 mars 2006. Ce programme-là pouvait aider éventuellement pour la construction des débarcadères et ne prévoyait aucune aide pour la construction de navire.

1715 Il existe un autre programme d'Industrie et Commerce qui vise à l'aide à la construction de navire. C'est un programme qui est normé, les navires doivent être construits dans des chantiers navals agréés et, comme tout navire, ils ont droit à des subventions qui sont normées.

1720 **LE PRÉSIDENT :**

Votre deuxième question, monsieur Bourgeois.

1725 **M. JACQUES BOURGEOIS :**

1730 Deuxième question. My second question concerns accountability. Given the significant project cost excesses experienced today, for instance 50 % over budget on the dredging, it was bid out at \$1, 000, 000, the bill was \$1, 500, 000. From whose pocket will any upcoming *excédents* be withdrawn? And would the Town of Hudson be potentially responsible for any of these costs in any way, shape or form?

LE PRÉSIDENT :

1735 Monsieur Desjardins, s'il y a en cours de route des excédences en termes de dépenses budgétaires, ce qu'on appelle *overruns*, ce serait financé comment?

M. CLAUDE DESJARDINS :

1740 Personnellement, je ne les envisage pas, parce qu'on va en faire une gestion extrêmement rigoureuse. Je ne peux pas me permettre d'avoir des excès de coûts. Tout doit être planifié. Je veux dire, c'est un projet à date qui est privé. Non, il n'y a pas d'excédent de coûts.

1745 Dans le chiffre qu'on a avancé de 8 M\$, écoutez, il y en a des excédents là-dedans, en masse. Donc, c'est...

LE PRÉSIDENT :

1750 Mais en termes de finances, de coûts de projet prévus ou excédences, est-ce qu'il y a une façon quelconque où la Ville de Hudson pourrait finir par se trouver dans une situation, *de facto*, d'absorber certaines...

1755 Je ne parle pas de coûts indirects d'utilisation, etc., du projet, mais je parle du financement. Est-ce qu'il y a une façon quelconque où la Ville de Hudson pourrait se trouver l'héritière de certaines excédences en termes de dépenses ou de financement de projet.

M. CLAUDE DESJARDINS :

1760 Non, absolument pas. Il n'y a rien qui a été imaginé dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

Monsieur Bourgeois.

1765

M. JACQUES BOURGEOIS :

Merci. Il n'a pas expliqué l'excédent de 50 % dans le *dredging*, mais...

1770 **LE PRÉSIDENT :**

Ça concerne un projet, mais ça ne s'applique pas automatiquement à un autre. Et je vous invite de vous inscrire si vous avez d'autres questions.

1775 **M. JACQUES BOURGEOIS :**

Oui, merci.

1780 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Michel Gaudette.

1785 **M. MICHEL GAUDETTE :**

Bonsoir!

1790 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Gaudette.

M. MICHEL GAUDETTE :

1795 Mes deux questions sont relatives à l'environnement. Tout d'abord, à Oka, il y a une baie où toutes les terres le long de la baie sont protégées comme terres humides.

Maintenant, si on revient à Hudson, dans la baie où est situé le traversier, il y a également toute une série de terres qui sont humides, où il y a des cours d'eau qui se déversent dans le lac. Ces terres-là ne sont pas protégées ou est-ce qu'elles le sont?

1800

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sylvain.

1805 **M. JEAN SYLVAIN :**

Je n'ai pas idée du niveau de protection de ces terres-là. La plupart du temps, c'est le... je ne sais pas si je m'avance trop...

1810 **LE PRÉSIDENT :**

Voulez-vous parler plus fort un peu, monsieur Sylvain.

M. JEAN SYLVAIN :

1815

C'est la Faune avec sa *Loi sur la protection des habitats fauniques* qui va protéger des endroits privilégiés. Je ne sais pas si ce sont des endroits qui sont marqués comme tels *des terres humides protégées+. Je ne croirais pas, mais je ne peux pas être définitif là-dessus.

1820

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Renaud, avez-vous d'autre chose à ajouter?

M. MICHEL RENAUD :

1825

Monsieur le président, je crois que du côté d'Oka, quand monsieur a présenté la question des terres humides, je crois qu'il avait en tête le parc provincial ou le parc national d'Oka. Ça, c'est en vertu de la *Loi sur les parcs* que les milieux sont protégés.

1830

Du côté d'Oka, aussi, il y a une aire de concentration d'oiseaux aquatiques qui est à l'est du projet. Et évidemment, tout ce qui est en eau constitue l'habitat du poisson, soit en vertu de la loi provinciale, la loi de la conservation de la faune, la loi provinciale et/ou la loi fédérale sur les pêches. C'est la protection.

1835

LE PRÉSIDENT :

Avant que je passe la parole à madame Bigué, monsieur Bilodeau, vous avez quelque chose à ajouter à propos de ça?

1840

M. PIERRE BILODEAU :

1845

Ce que je peux ajouter pour répondre à votre question, c'est que du côté de Hudson le même règlement s'applique. En fait, c'est que c'est l'habitat du poisson qui protège ces herbiers-là humides dont vous parlez probablement, et tous les milieux humides sont protégés, en principe, de facto, par l'article 22 de la *Loi de la qualité de l'environnement*.

Alors, il y a une protection comme telle, quoiqu'il n'y a pas un statut propre à ces milieux-là pour les protéger autre que le règlement général sur les habitats fauniques.

1850

LE PRÉSIDENT :

Madame Bigué.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1855

Le projet d'infrastructures, je m'adresse principalement à monsieur Sylvain, est-ce qu'il

respecte la Politique sur les plaines inondables?

M. JEAN SYLVAIN :

1860

Effectivement, le projet a été... à votre demande, j'ai regardé le respect de cette politique-là et, en consultant mon confrère qui est en charge de la politique, avec l'étude d'impact, ça correspond à ce que la politique demanderait s'il n'était pas requis d'avoir un décret gouvernemental et une étude d'impact pour. . .

1865

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Quel est le nom de votre confrère auquel vous avez référé?

1870

M. JEAN SYLVAIN :

Monsieur François Fréchette.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1875

Et il a confirmé que c'était conforme.

M. JEAN SYLVAIN :

1880

Ça correspondait à ce qu'eux demanderaient, aux études qu'ils demanderaient s'ils avaient une demande d'autorisation en ce sens. Étant donné que, avec le projet qui est soumis à l'article 31.5 de la loi, on a les mêmes exigences que la politique et, même, on en a plus que ce que la politique demande.

1885

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Est-ce qu'on peut avoir un dépôt de la politique?

M. JEAN SYLVAIN :

1890

Oui. Elle est sur le site.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1895

Et un avis de monsieur Fréchette?

M. JEAN SYLVAIN :

C'est un avis verbal.

1900

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui. Est-ce qu'on peut avoir un avis écrit?

1905

M. JEAN SYLVAIN :

Je peux lui demander.

1910

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1915

Monsieur Gaudette, deuxième question.

M. MICHEL GAUDETTE :

1920

Excusez. Si je comprends la réponse de monsieur Sylvain, ce qu'il dit, c'est que, étant donné l'étude de l'impact environnemental du projet, ça prend préséance sur les règles du ministère de l'Environnement qui s'appliqueraient s'il n'y avait pas l'étude du projet.

LE PRÉSIDENT :

1925

Je n'ai pas entendu monsieur Sylvain dire ça.

M. MICHEL GAUDETTE :

Non?

1930

LE PRÉSIDENT :

Que l'étude d'impact prendrait préséance.

Monsieur Sylvain, voulez-vous préciser ce que vous avez dit?

1935

M. MICHEL GAUDETTE :

Je m'excuse.

1940

M. JEAN SYLVAIN :

Ça n'a pas préséance, ça fait la même chose. Il n'y a pas de préséance. C'est que,

1945 étant donné qu'il va avoir une autorisation en vertu de 31.5 et en vertu de 22, les préoccupations de la politique sont prises en considération dans ces autorisations-là. Mais il n'y en a pas qui ont préséance.

1950 Mais eux ne sont pas obligés, les gens de la politique ne sont pas obligés d'émettre une autorisation pour ce projet-là dans le cadre de la procédure parce que l'article 31.5 de la loi s'applique.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1955 Est-ce que vous voulez dire que c'est parce que ces sujets-là sont couverts dans ces deux articles-là?

M. JEAN SYLVAIN :

Oui, effectivement.

1960 **M. MICHEL GAUDETTE :**

1965 D'accord. Maintenant, est-ce qu'il y aurait un mécanisme par lequel un statut de protection pourrait être accordé à la baie et aux terres limitrophes, finalement? Alors, toutes les terres dont les ruisseaux coulent au lac, est-ce qu'il y aurait un mécanisme par lequel ça pourrait être déclaré une zone protégée?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sylvain.

1970 **M. JEAN SYLVAIN :**

1975 Ce serait, à ce moment-là, à la Direction du patrimoine écologique de faire une demande. C'est-à-dire, ce serait à quelqu'un, à vous peut-être, de faire une demande pour protéger ces aires-là et si eux jugent que ça peut constituer une réserve écologique, ils pourraient effectivement accéder à votre demande.

1980 Par contre, s'ils jugent que ce n'est pas un milieu assez spécifique pour en faire une réserve écologique et protéger ce milieu-là, je ne connais pas d'autres mécanismes pour le faire.

M. MICHEL GAUDETTE :

Merci.

1985

LE PRÉSIDENT :

Merci.

J'invite madame Kathleen Conway.

1990

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

Good evening. Two very simple questions. You stated that the Minister received a letter requesting this public hearing.

1995

THE CHAIRMAN :

Eight requests for a public hearing.

2000

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

Eight requests, hearing, okay.

THE CHAIRMAN :

2005

Some of them bore names, more than one name.

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

2010

Okay. And tonight, we heard only three read aloud.

THE CHAIRMAN :

Yes.

2015

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

Will the other five letters be given equal consideration even though they were not read aloud?

2020

THE CHAIRMAN :

Absolutely.

2025

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

And are all eight letters available for public viewing?

THE CHAIRMAN :

2030

They are available only if the person who presented them consents to rendering them public.

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

2035

Okay.

THE CHAIRMAN :

2040

Some do, some don't.

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

2045

Okay.

THE CHAIRMAN :

2050

And we have an obligation to request their permission to render their letter public. Some of them did.

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

2055

Okay.

THE CHAIRMAN :

And those who don't, don't.

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

2060

Okay. I did write one of the letters. I did state that I did not wish to read it aloud this evening, because I figured there would be enough read. However, I...

THE CHAIRMAN :

2065

And we respected your wish.

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

2070

I don't remember, it must have been earlier on maybe, asking if I minded having it make

public. Is there a way to confirm?

THE CHAIRMAN :

2075 Yes. I'm going to ask you to see madame Boutin back there and she will explain to you exactly what you need to do for that.

Mrs. KATHLEEN CONWAY :

2080 Okay.

THE CHAIRMAN :

2085 Thank you, Madame.

Monsieur Pierre Roy. Bonsoir, monsieur Roy!

M. PIERRE ROY :

2090 Bon, la première question que je veux poser à monsieur Desjardins...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2095 Posez votre question à monsieur le président.

M. PIERRE ROY :

2100 O.K., je vais vous la poser. On est dans une entreprise, une PME. Je crois que la Traverse Oka, c'est une PME.

LE PRÉSIDENT :

*On+ qui? Vous parlez de qui? De l'entreprise Oka, d'accord.

2105 **M. PIERRE ROY :**

De la traverse.

LE PRÉSIDENT :

2110 Traverse Oka.

M. PIERRE ROY :

2115 La Traverse Oka, c'est une PME. Est-ce qu'une PME est aidée au point de vue des gouvernements? Les gouvernements, combien est-ce qu'ils vont investir dans ce projet-là? Monsieur Desjardins, j'aimerais avoir une réponse.

LE PRÉSIDENT :

2120 Je crois que la question a déjà été posée, mais on va la reposer quand même. Monsieur Desjardins, est-ce que vous êtes bénéficiaire des financements du gouvernement dans le cadre de ce projet? Et si oui, de quel ordre?

M. CLAUDE DESJARDINS :

2125 Actuellement, on ne bénéficie d'aucune subvention d'opération au niveau des infrastructures, actuellement. Dans le futur, oui, on souhaite en avoir. Pour ce qui est des infrastructures, on souhaite avoir une aide financière unique, donc qui ne compte pas les opérations.

2130 On a comme devise que l'entreprise doit être rentable par ses propres opérations. Par contre, l'évolution des normes de sécurité a tellement escaladé que les coûts de construction pour rencontrer ces normes-là ont escaladé d'autant.

2135 Donc, que ce soit pour la traverse Oka ou que ce soit pour quelque autre traverse au Québec, il y a lieu de considérer des subventions pour ce qui est des infrastructures. Sur 25 traverses au Québec, il y en a 17 qui sont subventionnées. Donc, ce n'est pas farfelu de croire à pouvoir avoir cette aide-là pour nos infrastructures.

LE PRÉSIDENT :

2140 Monsieur Roy, vous me permettez, pour profiter de votre question qui nous a amenés à parler des normes de sécurité et des coûts supplémentaires que ces normes imposent, j'aimerais profiter de l'occasion avec votre permission de demander à monsieur Plamondon de nous parler ou de couvrir la question des normes nouvelles et ce que ça implique du point de vue de Transports Canada, s'il vous plaît.

2145 Si vous avez une présentation, je crois...

M. PIERRE PLAMONDON :

2150 J'ai une présentation, mais la présentation est en fonction de la traverse d'Oka et Hudson. Je veux dire, on ne parle pas de la réglementation générale aux termes de la loi. Est-ce que c'est la question que vous posez?

2155

LE PRÉSIDENT :

2160 Oui, dans la mesure où ça couvre la question de la sécurité par rapport à la traverse en question.

M. PIERRE PLAMONDON :

2165 Je peux vous proposer la présentation que j'ai actuellement.

LE PRÉSIDENT :

Oui, très bien.

2170 Monsieur Roy, on reviendra avec votre deuxième question.

On vous a pris de court, monsieur Moisan, excusez-nous. Est-ce que votre présentation est sur cédérom parce qu'on pourrait utiliser le système déjà connecté.

2175 **M. PIERRE PLAMONDON :**

Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

2180 Ce serait plus simple. Ça nous permettrait, nous et vous, monsieur Roy, de comprendre peut-être un peu pourquoi les choses coûtent plus cher maintenant qu'avant.

M. PIERRE ROY :

2185 Pas mal plus cher, oui. Si c'est comme le métro de Laval, les coûts peuvent excéder énormément, un exemple.

M. PIERRE PLAMONDON :

2190 Cette présentation-là est en fonction de la traverse d'Oka et Hudson. Le plan de la présentation, c'est: une fiche technique des navires, opération et certification des traversiers, observations et faits établis. Ces observations et faits établis ont été faits en fonction des dernières années, suite à des incidents sur les traversiers. Mesures en voie d'être prises.

2195 Fiche technique des navires. C'est quatre traversiers, comme il a déjà été expliqué par le promoteur. Ces traversiers ont des noms: No. 7, No. 8. , No. 9, No. 10. C'est des traversiers

2200 d'une longueur de 24.2, 24.4, 24.6, 24.6 mètres. C'est des passagers non autopropulsés. L'équipage, une personne. La construction du premier a été construit en 1967, 1972, 1985, 1987. Le propriétaire: Traverse d'Oka inc.

2205 Les opérations et certification des traversiers. Les opérations de traversée s'effectuent en utilisant un chaland en acier remorqué par une embarcation à moteur diesel de 110 chevaux vapeurs. La capacité de transport du chaland est de 10 voitures et de 40 passagers. L'embarcation qui effectue le remorquage est un yacht non ponté, de construction en bois et opéré par une personne.

2210 Vous pouvez voir sur la photo le type de bateau, qui est le yacht qui fait la remorque, et le bac qui sert de traversier à l'arrière.

Après le chargement, l'embarcation utilise deux câbles de remorquage reliés en *V+ sur le chaland pour effectuer le remorquage.

2215 Sur la photo, vous voyez un côté du *V+ de l'attachement qui est situé au bas pour le remorquage du bac. Vous voyez ici, la partie de l'opération la plus difficile est la manoeuvre d'approche et d'accostage. La capacité de manoeuvre du remorqueur est très limitée et demande de la part de l'opérateur beaucoup d'expérience et d'habileté et un sens marin.

2220 Observations et faits établis. Le système de traverse existe depuis 1909. Les chalands de bois ont été remplacés graduellement, depuis 1967, par des constructions neuves en acier approuvées et certifiées par Transports Canada.

2225 Vous avez ici le type d'opération qu'on a sur le lac des Deux-Montagnes. Les manoeuvres d'approche impliquent des éléments de danger, tant pour le remorqueur que pour le chaland. Le remorqueur se retrouve, à un certain moment, entre le chaland et le débarcadère ou entre le chaland et le mur berlinois sur le côté de la rive d'Oka sans le contrôler. Dans un cas de bris de moteur, le chaland peut traîner dangereusement le remorqueur vers l'arrière en affectant ainsi sa stabilité.

2230 Lors des manoeuvres d'approche, il existe pour le chaland une période où celui-ci se retrouve sans contrôle avec de l'erre, alors que le remorqueur laisse aller un câble de remorque et se repositionne pour l'accostage. Cette manoeuvre est très irrégulière, hors du commun et ne se retrouve nulle part dans les pratiques maritimes approuvées. Les circonstances et les expériences passées ont démontré qu'à plusieurs reprises le chaland ne finit pas sa course telle que planifiée vers le débarcadère.

2235 L'an passé, on a eu un incident à ce niveau-là. On a un chaland qui a frappé l'autre chaland. Suite à ça, on a réduit la capacité d'opération à trois chalands.

2240 Vous voyez ici le type d'opération. Comme vous pouvez voir sur la photo, vous avez le remorqueur qui est en position au moment qu'il retire le traversier ou le ramener au poste d'embarcadère. Comme vous pouvez voir, actuellement le yacht a une stabilité instable.

2245 Il est à noter que les heures de travail, quoique très longues, sont en conformité avec la réglementation sur l'armement en équipage des navires.

Les conditions de travail sont relativement difficiles alors que les membres, les effectifs sont exposés continuellement sans abri, sous un soleil ardent et au vent et à la pluie.

2250 Les pratiques actuelles d'affectation des opérateurs permettent que ceux-ci soient de service pendant de longues périodes, de sorte que le rendement peut se détériorer considérablement.

2255 Présentement, aucune solution n'est envisagée car le problème est directement lié au manque de main-d'oeuvre spécialisée.

Le *Règlement sur l'armement en équipage des navires* n'exige aucun certificat d'aptitude pour les navires d'au plus de 10 tonnes qui ne transportent pas de passagers ou les navires d'au plus 5 tonnes qui transportent au moins 1 passager.

2260

Malgré la responsabilité de la remorque de 39 tonnes certifiée pour 40 passagers, aucun brevet de compétence maritime n'est exigé pour l'opérateur de l'embarcation servant au remorquage.

2265

Le projet de modernisation du service par de nouveaux traversiers incite peu, dans l'intervalle, à investir dans la formation de nouveaux opérateurs, ce qui a pour conséquence que les opérations actuelles s'effectuent avec un minimum de personnel occasionnant de longues heures de travail et peu de versatilité en cas d'absentéisme ou de maladie.

2270

Lors du passage entre les deux rives, l'ensemble remorqueur et chaland ne peut manoeuvrer facilement afin d'effectuer soit un changement important de cap ou une réduction de vitesse, voire l'arrêt complet, tel que demande le Règlement 8 du *Règlement sur les abordages*.

2275

Ceci représente un élément de danger car il existe un achalandage important de plaisanciers sur la rivière des Outaouais, principalement dans le secteur près du débarcadère d'Oka.

2280

Selon les définitions générales du Règlement 3 g)(vi), il pourrait être justifié de considérer ces traversiers comme des navires en train d'effectuer des opérations de remorquage qui permettent difficilement au navire remorqueur et sa remorque de modifier sa route. Il est évident que les opérations de remorquage se prêtent davantage au transport de marchandises qu'au

transport de passagers.

2285 Il existe également un problème au niveau des rampes d'accès. Ces rampes ne sont pas conçues et fabriquées en tenant compte des réalités des opérations de transbordement d'aujourd'hui. Elles ne rencontrent pas, de loin, la norme CSA S826. Cette norme-là, c'est la norme qu'on applique actuellement pour les nouveaux embarcadères.

2290 Vous avez ici l'embarcadère qui est sur le côté, je crois, de Hudson, celui que vous avez sur le côté d'Oka.

2295 Il existe un risque de blessure relativement élevé pour les matelots lors des amarrages au débarcadère. J'explique. Il doit installer manuellement les chaînes d'amarrage alors que le chaland est encore en mouvement sans possibilité de freinage. Lorsque la manoeuvre n'est pas précisément réussie, c'est la chaîne installée par le matelot qui provoque l'arrêt du chaland.

2300 D'une façon régulière, le matelot doit pousser manuellement le chaland pour le remettre à sa position pour bien l'amarrer et permettre le débarquement de ces véhicules. Par la suite, il doit rabattre les quatre rampes de bois du débarcadère sur l'avant du pont du chaland. Plusieurs accidents reliés à ces tâches ont été rapportés à la CSST.

2305 Vous avez ici un exemple. Vous avez le matelot, vous avez un véhicule avec une remorque qui est en train de quitter le bateau. Comme vous pouvez voir, le matelot, il est en train d'installer à côté d'une rampe un ajout de madrier pour permette au véhicule de quitter la rampe. Comme vous pouvez voir, le pied du matelot est sous la rampe.

2310 On a beaucoup d'accidents qui nous ont été rapportés dans les dernières années, qui nous dit que soit que des opérations de ce type-là qui amènent des blessures ou des gens, exemple, des motos qui basculent entre les deux rampes.

2315 Comme il a été mentionné également par notre centre de Service de Montréal en 2001, l'article 404 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* stipule que le capitaine de tout navire qui transporte des passagers doit fournir un moyen d'accès sûr, éclairé de façon adéquate durant la nuit entre le navire et le rivage. Présentement, les rampes d'accès mobiles opérées manuellement rencontrent à peine cette exigence.

2320 Le projet présenté apportera donc une nette amélioration sécuritaire au niveau des rampes-rambardes articulées sur le traversier même.

Mesures en voie d'être prises. Un projet de construction pour des traversiers plus conventionnels avec des débarcadères conformes est présentement en marche. Transports Canada, dans son engagement envers la sécurité des transports, a déjà approuvé les plans de construction de ces traversiers et anticipe favorablement leur mise en service.

2325 Ce projet permettra d'atteindre les objectifs suivants:

– des opérations plus sécuritaires au point de vue des manoeuvres pour le contrôle des passagers présents sur le pont, pour la lutte contre un incendie et en cas de situation extrême nécessitant un abandon ou une évacuation à sec;

2330

– une période de traversée réduite par l'augmentation de la vitesse, la facilité des manoeuvres d'accostage;

2335 – des opérations d'embarquement et de débarquement compatibles avec les rampes d'accès des traversiers projetés, des embarcadères conformes à la norme CSA S826 seront installés sur les deux rives, le tout résultant à une nette amélioration de la sécurité et du temps transitoire de manoeuvre;

2340 – l'accès à des centres de formation professionnelle permettant d'obtenir une main-d'oeuvre qualifiée et prête à opérer.

2345 Je fais une parenthèse à cette remarque-là. C'est que quand on dit: *l'accès à des centres de formation professionnelle permettant d'obtenir une main-d'oeuvre qualifiée et prête à opérer+, le fait d'avoir des nouveaux traversiers de type propulsé oblige le propriétaire à avoir des officiers brevetés en termes de la loi.

Une amélioration marquée des conditions de travail, autant au point de vue de la sécurité et pour le bien-être des employés;

2350 – de fournir au traversier autopropulsé des approches aux embarcadères beaucoup plus sécuritaires que le système de remorque seul, lors des conditions de forts vents;

2355 – la présence d'équipements de navigation modernes, principalement la possibilité de pouvoir installer un radar, des sifflets conformes au *Règlement sur les abordages* permettant d'assurer une traversée sécuritaire par visibilité réduite et/ou en présence de navires transitant dans le secteur.

Notre mission à Transports Canada. Une industrie maritime où la sécurité et la protection de l'environnement sont des priorités absolues.

2360

Notre mandat : le programme de la sécurité a pour but de protéger la vie, la santé, les biens et le milieu marin, et de contribuer ainsi au maintien d'un réseau de transport efficace, durable et fiable afin de conserver la confiance du public.

2365 Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

2370 Merci, monsieur Plamondon. Avant de passer la parole à madame Bigué, je veux vous demander si c'est possible de nous déposer la copie de la norme CSA S826.

M. PIERRE PLAMONDON :

2375 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Si c'est possible. Et également la *Loi sur...*

2380 **M. PIERRE PLAMONDON :**

La Loi sur la marine marchande ou le *Règlement sur les abordages*?

LE PRÉSIDENT :

2385 Voilà, et l'article 404 en particulier de la loi.

M. PIERRE PLAMONDON :

2390 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2395 Pour ce qui est de monsieur Desjardins, j'aimerais, si c'est possible, de déposer à la commission un relevé d'accidents qui ont été rapportés à la CSST, et évoqués par monsieur Plamondon, les dernières trois années d'exercice.

Madame Bigué.

2400 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui. Est-ce que vous pouvez déposer toute votre documentation à la commission?

LE PRÉSIDENT :

2405 Ça va de soi.

M. PIERRE PLAMONDON :

2410 Oui.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2415 Merci. Alors, mes questions sont les suivantes. La dérogation qui a été accordée par Transports Canada le 6 juin 2005 jusqu'à la concrétisation du projet, est-ce qu'il y a des conditions particulières qui soutenaient cette dérogation?

M. PIERRE PLAMONDON :

2420 Quand vous parlez de la dérogation du 6 juin 2005, vous parlez de quelle dérogation?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Bien, qui permet...

2425 **M. PIERRE PLAMONDON :**

Qui permet à l'opérateur d'opérer à trois navires seulement?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2430 C'est ça, oui.

M. PIERRE PLAMONDON :

2435 C'est une restriction qu'on a donnée aux opérations. Suite à l'incident qui est arrivé l'an passé, de deux barges qui ont frappé ensemble, on a évalué qu'il y avait un problème de niveau d'eau, je crois, à ce moment-là. Ça fait qu'on a réduit le va-et-vient des traversiers par trois, qui permet seulement un traversier à la fois sur chaque rive.

2440 Cette dérogation-là va être probablement vérifiée cette année lors de la certification des navires, à savoir est-ce qu'il y a possibilité. Si oui, je crois qu'il y a eu le dragage qui a été fait à ce moment-là. Peut-être qu'à ce moment-là, le service pourra revenir à quatre. Mais il y a une évaluation de notre part qui va être faite lors de l'inspection cette année.

2445 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

D'accord. Est-ce qu'il y avait des conditions qui soutenaient ça?

M. PIERRE PLAMONDON :

2450 Bien, les conditions, c'est qu'ils opèrent seulement à trois et que...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2455 Il n'y avait pas d'autres conditions?

M. PIERRE PLAMONDON :

2460 Non. Bien, les conditions, c'est en question du dragage, là, qu'on parle. C'est-à-dire si le dragage était fait, à ce moment-là, on faisait une vérification des...

Parlez-vous des conditions qu'on a émises lors de cette...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2465 Oui. Donnez-moi toutes les conditions.

M. PIERRE PLAMONDON :

2470 Parce que moi, je n'ai pas le document en main. Je veux dire, je n'ai pas le rapport en tant que tel. Je n'ai pas ce... il faudrait que je l'aie en main pour évaluer...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2475 Est-ce que vous allez pouvoir les déposer ces conditions-là?

M. PIERRE PLAMONDON :

2480 Ça, je peux, oui, parce que c'est ce qu'on appelle sous la forme d'un SI7, qui a été émis par l'inspecteur lors de l'inspection...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2485 C'est ça.

M. PIERRE PLAMONDON :

... suite à l'incident.

2490 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

2495

En fait, ce que la commission souhaiterait avoir, c'est le document ou les documents qui régissent le régime d'opération actuel.

M. PIERRE PLAMONDON :

2500

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

2505

D'accord?

M. PIERRE PLAMONDON :

2510

Oui. Ça, je vais vous déposer ça.

LE PRÉSIDENT :

Avec toutes les conditions qui lui sont propres.

2515

M. PIERRE PLAMONDON :

C'est des documents que je peux vous déposer.

LE PRÉSIDENT :

2520

Merci.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2525

Quelles sont les principales améliorations qui devraient être apportées pour le fonctionnement des barges actuellement?

M. PIERRE PLAMONDON :

2530

Pour le fonctionnement des barges actuellement, il faudrait que ces navires-là soient mis au niveau sécuritaire. C'est-à-dire qu'au niveau des emplacements des véhicules, on parle l'an passé, on l'a exigé au niveau d'un radeau, la position. Le radeau actuellement, il est mis, installé sur une position haut. Cette position-là est temporaire, parce que c'est toujours en fonction qu'un projet s'en vient pour Transports Canada, vu que les plans sont approuvés au niveau possibilité de construction.

2535

S'il en vient le cas que les traversiers devaient rester là, à ce moment-là, il faudrait que ce radeau-là soit descendu dans une position plus adéquate. À ce moment-là, je crois que le promoteur a des pertes d'espace, au niveau de diminution au niveau de ses véhicules.

2540

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Est-ce que vous avez un écrit là-dessus sur les conditions qui devraient être rencontrées pour le fonctionnement actuel des barges dans leur état actuel?

2545

M. PIERRE PLAMONDON :

Oui. Actuellement, chaque bateau a un dossier d'inspection et de recommandation en termes de la loi et des règlements de Transports Canada.

2550

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Est-ce qu'on peut avoir tout le dossier?

2555

M. PIERRE PLAMONDON :

Oui.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2560

Parfait.

M. PIERRE PLAMONDON :

2565

C'est des dossiers qui sont... par contre, quand vous parlez de dossiers, je peux vous transmettre les dossiers informatisés, c'est-à-dire qui représentent les détails de chaque navire en termes d'inspection.

LE PRÉSIDENT :

2570

Ça va?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2575

Oui. Est-ce qu'on peut les voir avant pour s'assurer de leur pertinence?

M. PIERRE PLAMONDON :

2580 Écoutez, je ne sais pas comment vous voulez procéder à ce niveau-là. Il peut avoir une rencontre à nos bureaux...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2585 C'est ça, oui.

M. PIERRE PLAMONDON :

... pour évaluer les dossiers, oui.

2590 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Parfait, merci.

M. PIERRE PLAMONDON :

2595 C'est-à-dire, à condition que le propriétaire soit d'accord. Parce que nous autres, il faut toujours avoir une condition au niveau du propriétaire.

LE PRÉSIDENT :

2600 Est-ce qu'il y a de l'information que vous jugez... est-ce que vous avez une objection à ce qu'on...

M. CLAUDE DESJARDINS :

2605 Aucune objection.

LE PRÉSIDENT :

2610 D'accord, très bien.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2615 Quelles sont les principales contraintes à la navigation pour la traverse d'Oka actuellement?

M. PIERRE PLAMONDON :

Pouvez-vous expliquer plus clairement votre question?

2620

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Actuellement, avec les trois barges qui sont en fonction actuellement, est-ce qu'il y a des réserves pour le fonctionnement à long terme? Est-ce qu'il y a des conditions qui permettraient de réduire leur utilisation?

2625

M. PIERRE PLAMONDON :

Je ne peux pas comprendre votre question en tant que telle. Vous parlez actuellement au niveau des opérations actuelles des barges?

2630

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui.

2635

M. PIERRE PLAMONDON :

Si on parle d'opération de ces barges-là telles qu'elles sont actuellement...

2640

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui.

2645

M. PIERRE PLAMONDON :

... je vous dirais que ces barges-là actuellement rencontrent la réglementation. Comme expliqué dans le document que je vous ai présenté, la présentation que je vous ai faite, ces barges-là rencontrent la réglementation actuelle, mais dans le minimum.

2650

C'est sûr qu'actuellement, Transports Canada est en marche de... on a la nouvelle loi, la loi 2001, qui va être en force en 2007, novembre 2007, on prévoit 2007, et on a une réforme au niveau de la réglementation actuellement de tous nos règlements.

2655

Dans la réforme des règlements qui est dans la phase 2, qui est à partir de 2007, vous avez le *Règlement sur la construction des coques*. Ce règlement-là va amener des modifications au niveau des transbordeurs.

2660

Actuellement, je ne peux pas vous dire les changements que ça va apporter. Mais les changements qu'on veut apporter actuellement, c'est des changements qu'on veut amener vers une sécurité, comme je vous ai dit au niveau de nos mandats, vers une sécurité plus adéquate.

Ça veut dire, avec les incidents qui arrivent actuellement, on nous pousse à amener une sécurité beaucoup plus efficace sur les transbordeurs. C'est-à-dire, c'est sûr qu'un transbordeur autopropulsé amène une sécurité beaucoup plus adéquate pour les passagers.

2665

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

La largeur de 40 mètres du canal, de dragage, est-ce que c'est problématique? Est-ce que ça engendre une...

2670

M. PIERRE PLAMONDON :

De notre niveau à nous, à Transports Canada – c'est sécurité maritime, nous, on est seulement au niveau du navire – la problématique qu'on avait, c'était anciennement, il y avait une perte de niveau d'eau qui amenait que le navire avait une perte de stabilité.

2675

C'est-à-dire lors de l'approche, la barge perdait du mouvement au niveau des opérations, ça fait que le yacht, le petit remorqueur perdait la guidance du bac et celui-ci s'en allait de gauche à droite, de bâbord à tribord, et il risquait automatiquement d'aller frapper l'autre, qu'est-ce qui est arrivé.

2680

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Actuellement, c'est normal actuellement avec le dragage qui a été fait?

2685

M. PIERRE PLAMONDON :

Le dragage, nous, ça ne nous touche pas en tant que tel en termes de sécurité. Nous autres, c'est au niveau des transbordeurs.

2690

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Je vous remercie beaucoup.

2695

M. PIERRE PLAMONDON :

Merci.

2700

M. PIERRE ROY :

Est-ce que je peux poser une question à monsieur?

LE PRÉSIDENT :

2705 Vous avez une deuxième question.

M. PIERRE ROY :

2710 Ça fait partie...

LE PRÉSIDENT :

Je vais la permettre. Allez-y. À moi, s'il vous plaît.

2715 **M. PIERRE ROY :**

Depuis 40 ans que Traverse Oka existe, qu'ils opèrent, combien y a-t-il eu d'accidents? Est-ce que vous pouvez nous dire combien il y a eu d'accidents? Est-ce qu'il y a eu des morts?

2720 **M. PIERRE PLAMONDON :**

2725 Le nombre d'accidents, je ne peux pas vous le dire actuellement. Par contre, on a relevé que dans les dernières années, vu le niveau d'achalandage et le niveau de circulation sur le lac des Deux-Montagnes, il y a eu une augmentation d'incidents. De morts, il n'y en a pas eu, mais on a eu une augmentation des incidents.

M. PIERRE ROY :

2730 S'il y avait eu un...

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Roy, j'ai permis...

2735 **M. PIERRE ROY :**

C'est toujours dans le même domaine.

LE PRÉSIDENT :

2740 Vous avez une autre question. Là, vous allez avoir quatre questions. Alors, c'est pour ça que je vous invite à vous réinscrire après si vous voulez.

M. PIERRE ROY :

2745 Je vais finir avec ça.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2750

M. PIERRE ROY :

Je veux savoir, s'il y avait eu un creusage plus vite, il y aurait eu probablement moins d'incidents.

2755

M. PIERRE PLAMONDON :

Là-dessus, je pourrais vous dire non. Parce qu'on a des incidents qui touchent l'opération du navire, c'est-à-dire des opérations, on a eu des incidents, je crois dans le passé, dans les dernières années.

2760

À moins que monsieur le promoteur puisse me le dire, on a eu un remorqueur qui a chaviré.

2765

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui.

M. PIERRE PLAMONDON :

2770

Effectivement, lors des opérations d'accostage sur le côté d'Oka, on a eu une moto, exemple, qui est tombée entre les deux rampes, qui a amené un blessé. On a eu cet incident-là qui a frappé les deux bacs ensemble. On a eu un catamaran, je crois, l'an passé qui a passé entre le remorqueur et la barge, qui a chaviré. Il n'y a pas eu de morts, heureusement.

2775

C'est pour ça que je dis que dans les dernières années, on a eu une augmentation des incidents.

M. PIERRE ROY :

2780

Et ces chalands-là, c'est des chalands d'acier, je crois.

M. PIERRE PLAMONDON :

2785

C'est des chalands d'acier. Ils rencontrent...

M. PIERRE ROY :

Ils sont très sécuritaires.

2790

M. PIERRE PLAMONDON :

Ils rencontrent la stabilité.

2795

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Roy, je vous invite, ce n'est pas le moment de donner votre opinion, on va vous entendre le 24 avril autant que vous voulez. Profitez du moment pour poser des questions pour obtenir le plus d'information possible. Voilà.

2800

M. PIERRE ROY :

Merci beaucoup.

2805

LE PRÉSIDENT :

Mais je vous en prie, monsieur Roy. Et si vous avez d'autres questions, vous n'avez qu'à vous réinscrire dans le registre.

2810

M. PIERRE ROY :

Oui, correct, parfait.

LE PRÉSIDENT :

2815

Merci.

M. PIERRE ROY :

2820

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y, madame.

2825

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2830

Monsieur de Transports Canada, monsieur Plamondon, est-ce qu'actuellement, il y a possibilité d'utiliser ces barges-là telles qu'elles sont en les améliorant dans une prévision, en prévoyant une sécurité maximale?

M. PIERRE PLAMONDON :

2835 Il y a toujours moyen de modifier ou de transformer un navire pour l'améliorer au niveau de la sécurité. Ça, c'est évident. On a des normes, on a des lois et des règlements. Les règlements demandent... je vous dirais qu'il y a des normes à respecter, des normes à rencontrer. Ces normes-là quelques fois peuvent être minimales.

2840 Comme exemple, actuellement sur les traversiers d'Oka, on rencontre un niveau de sécurité de réglementation minimale parce qu'on a des navires qui opèrent d'une méthode qui date de 1909. Et puis juste vous rappeler que la *Loi de la marine marchande* actuelle existe depuis longtemps.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2845 Ah! oui, je sais.

M. PIERRE PLAMONDON :

2850 C'est une loi qui est très, très, très désuète actuellement. Ça fait que c'est pour ça que Transports Canada s'est engagé à changer sa loi.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2855 En 2007.

M. PIERRE PLAMONDON :

2860 Et la loi 2001, qui va être en force en 2007. Et aussi, la réforme de toute la réglementation pour se mettre à jour en fonction de la sécurité et des règlements au niveau...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

2865 À votre connaissance, est-ce qu'il y a d'autres places au Canada où il y a des barges qui sont tirées de la même façon?

M. PIERRE PLAMONDON :

2870 À ma connaissance, je ne crois pas. S'il y a des barges qui sont tirées dans ce sens-là, au niveau de la région du Québec, on n'a eu aucune connaissance à ce niveau-là.

LE PRÉSIDENT :

Le 24 avril, madame McArthur, merci.

2875

M. PIERRE PLAMONDON :

Je peux rajouter peut-être une petite chose, une petite parenthèse. Il ne faut pas non plus faire la même différence entre bacs tirés par un câble et les bacs à câbles.

2880

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Ah! bien, expliquez-moi ça, parce que là je suis mêlée.

2885

M. PIERRE PLAMONDON :

Un bac à câbles, c'est un bac, au lieu d'avoir un appareil à gouverner, c'est un chaland qui a un câble qui lui permet de le diriger d'une rive à l'autre. C'est-à-dire, ce câble-là est attaché à chaque rive...

2890

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

À chaque rive, d'accord.

2895

M. PIERRE PLAMONDON :

... et le câble. Vous avez ça sur des petits cours d'eau, sur des petites rivières. Exemple la rivière Richelieu, vous en avez à différents endroits qui font la traverse.

2900

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Ça, ça s'appelle des bacs à câbles?

2905

M. PIERRE PLAMONDON :

Des bacs à câbles. Ça fait qu'il ne faut pas faire la même chose que... il ne faut pas le mettre dans la même catégorie que ces bacs à câbles.

2910

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

2915

Merci, monsieur Plamondon.

J'invite monsieur Alex Coronado de venir prendre la parole.

M. ALEX CORONADO :

2920 Bonsoir, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2925 Bonsoir, monsieur.

M. ALEX CORONADO :

2930 J'aurais une question pour monsieur Desjardins et le représentant du ministère du Transport.

LE PRÉSIDENT :

Fédéral ou provincial? Québec ou au Canada?

2935 **M. ALEX CORONADO :**

Les deux.

LE PRÉSIDENT :

2940 Très bien.

M. ALEX CORONADO :

2945 Non, c'est plutôt au provincial. Je me demandais quel serait l'impact au niveau du trafic au niveau de la 40 ou la 20, peu importe, si la traverse ou le traversier devait fermer ses portes définitivement.

LE PRÉSIDENT :

2950 Cette question-là, je vais la prendre d'abord, l'envoyer à monsieur Marcil. Alors, si le service disparaît, ça ferait quoi sur le réseau routier, monsieur Marcil?

M. GUY MARCIL :

2955 Je vais transférer ça à monsieur Le. C'est sa responsabilité.

LE PRÉSIDENT :

2960 Très bien.

M. SON THU LE :

2965 On sait qu'actuellement, la capacité par jour est très minime en comparaison avec les débits qu'on a eus sur d'autres réseaux. Si je compare l'achalandage sur la 13 et la 40, parce que c'est ça que les gens vont prendre pour raccourcir leur chemin, c'est à peu près 600 à 800 véhicules qu'on remet sur le réseau routier.

2970 Actuellement, en 2000, on a déjà 260 000 véhicules à proximité de l'échangeur de la 40 et la 13. Donc, 600 à 800, en comparaison avec ça, ça ne fait pas changer le niveau de service de la route.

LE PRÉSIDENT :

2975 Et ça renvoie à l'information que madame Corker avait apportée dans sa demande d'audience, qui suggère que le débit journalier d'utilisation en saison, les débits annuels correspondent à un débit journalier sur certaines routes.

M. SON THU LE :

2980 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2985 Donc, vous confirmez ce que madame Corker a apporté.

M. SON THU LE :

2990 Exact, oui.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, ça répond à votre question?

2995 **M. ALEX CORONADO :**

Ça répond amplement à ma question.

LE PRÉSIDENT :

3000 La deuxième question, maintenant.

M. ALEX CORONADO :

3005 Et la deuxième question, monsieur Desjardins, dans le journal local la semaine dernière, faisait allusion à dévier le trafic en créant un chemin longeant le chemin de fer et en passant sur la rue Sanderson pour éviter le trafic sur Bellevue et Main.

3010 Est-ce que les résidants de Sanderson se verront éventuellement être expropriés de leur propriété ou bien l'achalandage qu'il propose... si le projet allait de l'avant, la situation est la suivante, qu'advient-il lorsqu'il va faire entre 25E et 35E Celsius et vous allez avoir une lignée de véhicules attendant le traversier et dans laquelle tous les véhicules ou la plupart des véhicules auront leur moteur en train de fonctionner à cause de leur climatiseur.

3015 Donc, ça, c'est le problème que je vois et je me demandais, s'il pense passer un chemin pour dévier le trafic, est-ce que les gens de Sanderson vont devoir vendre leur maison ou ils vont être expropriés de leur maison pour ces fins?

LE PRÉSIDENT :

3020 Voilà un scénario tout à fait approprié pour le 14 juillet ou le 14 août.

Monsieur Desjardins.

3025 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Premièrement, pour ce qui est de ce qui était mentionné dans le journal de la semaine dernière, j'ai été en conversation avec la personne qui a écrit l'article et ce n'est pas ce qui a été dit comme tel.

3030 On faisait référence au dépôt initial du projet en 2001, où on proposait à la municipalité une solution potentielle qui était la création d'une voie d'accès. Mais depuis, ça fait assez longtemps que ça a été rayé du dossier et puis c'est lors d'une question qui m'a été posée en rapport avec cet élément-là qu'il y a eu une confusion. Ça peut être confirmé sûrement par le
3035 journaliste monsieur Duff, s'il veut bien.

En ce qui me concerne, il n'est aucunement question de dévier quelque trafic que ce soit sur la rue Sanderson. Si ça a été fait dans le passé, je le regrette profondément parce que ce n'est pas la voie officielle pour faire circuler le trafic de la traverse. Tant qu'à moi, la route officielle,
3040 c'est la rue Bellevue et Main, à ce niveau-là.

M. ALEX CORONADO :

3045 Est-ce qu'on peut avoir ça par écrit?

M. CLAUDE DESJARDINS :

Oui, certainement. Je n'ai aucun problème avec ça. Mais je n'ai aucun contrôle sur le réseau routier municipal, par contre.

3050

M. ALEX CORONADO :

J'aimerais beaucoup que ce soit un document signé et apporté à la commission comme quoi il n'y aura pas un dérangement au niveau de Sanderson.

3055

LE PRÉSIDENT :

On a pris note de votre question.

3060

La question soulevée par rapport au débordement de trafic, s'il y a des files d'attente en été, ce serait quoi la politique de l'entreprise concernant la mise en marche des moteurs, etc. , en sachant qu'il y a des voitures où les gens auront besoin de climatisation, etc.?

3065

Est-ce que Traverse Oka aurait une politique en ce qui concerne les véhicules en mode d'attente?

M. CLAUDE DESJARDINS :

3070

Ce qui a été pensé, c'est de mettre une signalisation qui invite les gens à protéger l'environnement en éteignant leur véhicule pendant les périodes d'attente. Ça, je crois que ça peut être une mesure qui est efficace jusqu'à un certain point, mais définitivement que ça serait un premier pas dans cette direction-là.

3075

Par contre, pour ce qui est des problématiques de débordement, j'ai eu une rencontre avec un agent de la Sûreté du Québec la semaine dernière pour commencer à travailler sur un mécanisme quelconque d'évaluation de la problématique de circulation et puis je sais qu'il y a un travail qui semble être amorcé.

3080

Et puis je pourrais même déposer un document ici, qui est une proposition que j'avais faite en juin 2004 pour proposer à la municipalité de créer un comité pour évaluer les problèmes de circulation. Je l'ai déjà déposé, en fait. C'est un mécanisme qui permettrait, c'est une proposition tout de même de...

LE PRÉSIDENT :

3085

Que vous avez adressé à qui?

M. CLAUDE DESJARDINS :

3090 À la Municipalité de Oka et à la municipalité de Hudson.

LE PRÉSIDENT :

3095 Très bien.

M. CLAUDE DESJARDINS :

Parce que le problème se fait sentir autant sur une rive que sur l'autre.

3100 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Le document est déposé.

M. CLAUDE DESJARDINS :

3105 Mais définitivement que je peux contribuer à trouver des pistes de solution. Mais définitivement que la Municipalité doit s'impliquer davantage à ce niveau-là.

LE PRÉSIDENT :

3110 D'accord.
Merci, monsieur Coronado.
Madame Bigué.

3115 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui. Bon, moi, j'ai des questions pour compléter l'intervention précédente. Est-ce que la Ville de Hudson a une politique municipale, un règlement municipal concernant la pollution atmosphérique?

3120 **Mme LOUISE VILLANDRÉ :**

Non, on n'en a pas.

3125 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Ou la pollution par le bruit?

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

3130 Non.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

La Ville d'Oka?

3135

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

La pollution par le bruit, oui, le règlement de nuisance fait allusion à ça, mais je ne l'ai pas exactement.

3140

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Est-ce que vous pouvez la déposer?

3145

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

Oui.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3150

La Ville d'Oka maintenant?

M. ÉRIC BLOUIN :

3155

Je vais apporter ce que j'ai de disponible.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3160

Moi, j'ai une question supplémentaire, pour revenir aux questions précédentes, au MTQ. J'aimerais savoir quel est le statut de la traverse d'Oka dans le réseau routier provincial.

LE PRÉSIDENT :

3165

À qui vous adressez-vous?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Monsieur Marcil.

3170

LE PRÉSIDENT :

Le statut en question, c'est...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3175

Le statut, l'importance...

LE PRÉSIDENT :

3180

Ah! l'importance, d'accord.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3185

Le statut, en fait, de la traverse dans tout le réseau. Quelle est l'importance si la traverse arrête demain matin ou si elle continue. Quel est son statut dans le réseau routier.

M. GUY MARCIL :

3190

Je vous dirais que légalement, elle n'a aucun statut. Les traverses qui sont considérées comme essentielles, ce sont présentement les traverses qui sont sous contrôle gouvernemental ou subventionnées par le gouvernement, telles que les traverses de la Société des traversiers du Québec et les traverses s'y rapportant.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3195

Si la traverse d'Oka arrête demain matin, qu'est-ce que vous faites, le ministère?

M. GUY MARCIL :

3200

À ma connaissance, on n'aurait pas de réaction, à moins qu'il y ait une demande... c'est-à-dire ça deviendrait un geste politique. Si les usagers en faisaient la demande, on pourrait analyser l'impact. Mais présentement, il n'y aucun mécanisme de...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3205

Il n'y a aucun projet de substitut?

M. GUY MARCIL :

3210

Aucun projet de substitut.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3215

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3220 Sur cette même question, monsieur Marcil, alors pour être encore plus clair, est-ce que le ministère des Transports considère que le service en question est essentiel dans le contexte de réseau routier régional, qu'il est un maillon essentiel?

M. GUY MARCIL :

3225 À ma connaissance, ce n'est pas considéré comme un maillon essentiel. La seule traverse qui a été considérée comme maillon essentiel, c'est une analyse qui a été faite, de mémoire, en 1979, ça date, et c'est la Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon qui a été décrétee comme un service permanent, et c'est à la suite de ça que le gouvernement du Québec a subventionné cette traverse-là pour prolonger. Mais parmi toutes les traverses privées, la seule qui avait bénéficié de l'aide gouvernementale suite à cette analyse-là, ça a été Rivière-du-
3230 Loup–Saint-Siméon.

LE PRÉSIDENT :

3235 Et donc, la présence ou la disparition de ce service, comme on l'a dit tout à l'heure, n'aurait pas d'incidence perceptible sur la capacité routière à l'échelle régionale.

M. GUY MARCIL :

3240 C'est exact. C'est ce que mon confrère a dit. Je pense que c'est eux qui sont mieux situés pour faire la planification du réseau.

LE PRÉSIDENT :

3245 Merci, monsieur Marcil.

J'invite monsieur David Morton.

M. CLAUDE DESJARDINS :

3250 Est-ce que je pourrais rajouter quelque chose?

LE PRÉSIDENT :

3255 Allez-y, monsieur Desjardins.

M. CLAUDE DESJARDINS :

Dans la même question?

3260 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3265 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Au niveau de considérer essentielle ou non une traverse, je crois que, à moins que je me trompe, que vous faites erreur en ce qui a trait à la Traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon. Je crois que vous faites allusion plutôt à la Traverse de Tadoussac et Baie Sainte-Catherine, à moins que je ne m'abuse, parce que la traverse Rivière-du-Loup est saisonnière et non permanente.

3270

M. GUY MARCIL :

Vous avez malheureusement tort. Je pourrais vous apporter le décret de 1979 qui décrète...

3275

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Merci, monsieur Desjardins.

3280 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Par contre, dans le Plan de transport de la Montérégie Ouest du ministère, la proposition du plan de transport, ça dit que:

3285

La Traverse Oka-Hudson complète le réseau routier en facilitant les déplacements entre la région des Laurentides et de la Montérégie.

LE PRÉSIDENT :

3290

D'accord.

M. CLAUDE DESJARDINS :

3295 Et que le côté essentiel de la traverse n'est pas justifié par le côté essentiel au point de vue du transport, mais plutôt par son impact économique, du développement économique régional. C'est à ce niveau-là que c'est considéré comme essentiel.

LE PRÉSIDENT :

3300

Il serait, en ce sens, utile de déposer, si vous avez de l'information plus précise ou plus

détaillée sur l'importance relative des services pour l'économie régionale, de faire part, de partager cette information avec la commission et de rendre cette information également disponible aux citoyens dans le cadre de la consultation.

3305 Oui. Alors, il y a une demande d'intervention. Oui, monsieur, allez-y.

M. SON THU LE :

3310 Je pense que monsieur Desjardins a bien dit. Ce que je veux mentionner, c'est que lors de l'élaboration de notre Plan de transport de la Montérégie, le lien de traversée Oka est défini comme étant complémentaire du réseau routier actuel.

LE PRÉSIDENT :

3315 D'accord. Allez-y, madame Bigué.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3320 Moi j'ai une question. Je voudrais savoir, au MTQ, est-ce qu'on a envisagé des modifications au réseau routier pour alléger les débordements, les nuisances que peut apporter à certaines occasions, à certaines pointes, le trafic dans les rues de Oka et de Hudson? Est-ce qu'il y a des projets? Est-ce que ça a été abordé ou c'est simplement...

M. SON THU LE :

3325 Dans le cas de Hudson, c'est surtout le réseau local qui absorbe ça. Actuellement, nous n'avons aucun projet qui aborde dans ce sens-là.

Mon collègue à droite va vous parler du côté de Oka.

3330

M. JEAN-LUC PELLERIN :

3335 Du côté d'Oka, il n'y a pas de projet dû aux effets de débordement. Les débordements se font sur le réseau local et au niveau du stationnement de l'église et dans le cadre du village. Il n'y a pas de débordement sur le réseau du MTQ. Donc, il n'y a pas de projet prévu.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Donc, ce n'est pas un dossier qui vous préoccupe au MTQ.

3340

LE PRÉSIDENT :

3345 Avant que je vous passe la parole, monsieur Morton, l'échange à propos des faits entre monsieur Desjardins et monsieur Marcil me rappelle de vous faire part d'un autre élément de l'audience.

3350 On aménage toujours à la fin de l'audience un moment pour permettre aux gens qui aimeraient apporter des corrections des faits concernant des propos qui auraient été apportés par quelqu'un dans le cadre de l'audience. Alors, ceux qui aimeraient apporter des corrections de faits, il ne s'agit pas d'opinion, mais des faits, devraient signaler leur désir de le faire en arrière de la salle. Et à la fin de la dernière séance de cette partie d'audience, on aménagera des temps pour apporter ces corrections, s'il y a lieu.

3355 Voilà, cela dit, monsieur Morton.

M. DAVID MORTON :

3360 Comme conseiller municipal pour la Ville de Hudson, je suis le coordinateur des mesures d'urgence. Le 21, 22 février 2006, j'ai assisté au septième colloque sur la sécurité civile à Saint-Hyacinthe. J'ai représenté la Ville de Hudson et j'ai participé à un atelier, *a workshop on the effects of global warming*. J'ai assisté pour voir quelles sont les implications pour Hudson et je m'attendais peut-être... on dit en anglais *we are always worried about flooding*.

3365 And much to my surprise, the meteorological presentation from Environment Canada stated that the water level in the Ottawa River is going down. Over the weekend, I heard that the Saint-Lawrence River, it's dramatic and maybe much more dramatic.

3370 So, what I want to know tonight is, the Commission present here, especially people involved with *l'environnement*, do we know the projections? What are the projections for lower, likely lower water levels in the Ottawa River? That's my first question. Is there anybody here who can talk to that issue?

LE PRÉSIDENT :

3375 Monsieur Sylvain, vous avez...

M. JEAN SYLVAIN :

3380 C'est un domaine relativement nouveau, relativement pointu. Il y a un groupe qui est ministériel et privé, qui s'appelle OURANOS, qui commence à se pencher sur les effets des changements climatiques, mais je n'ai pas vu de publication sur les effets sur les réseaux hydrographiques québécois encore.

3385 Par contre, Hydro-Québec a des données sur les niveaux d'eau et souvent le niveau du lac des Deux-Montagnes va dépendre de la quantité de neige qui va tomber pendant l'hiver dans le Nord québécois ou presque. Parce que l'Outaouais se rend jusqu'en Abitibi et c'est un assez grand territoire.

3390 Donc, la variabilité de la quantité d'eau qui arrive dans l'Outaouais est fonction de la quantité de neige. La relation entre les changements climatiques que l'on commence à étudier et la quantité de neige chaque année n'a pas encore une équation qui est établie parce que, chaque année, les hivers de neige ne sont pas pareils.

3395 Je sais qu'à Québec, on a eu beaucoup de neige cette année. Par contre, à d'autres places, ils n'en ont pas eu beaucoup.

3400 C'est des systèmes locaux. Donc, si le bassin hydrographique qui alimente le lac des Deux-Montagnes a beaucoup de neige une année, ce n'est pas... il va avoir beaucoup d'eau dans le lac. Mais la relation à long terme avec les changements climatiques, je pense qu'on n'est pas encore rendus à cette prédiction-là pour ce qui d'OURANOS. Je n'ai pas encore vu de publication dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

3405 Merci, monsieur Sylvain.

Monsieur Morton, votre deuxième question.

M. DAVID MORTON :

3410 Oui, mais la deuxième question, ça dépend de la première. And I would point out that at this same conference that the meteorologist did point out that the water levels of the basins in Northern Québec are going down. Hydro-Québec, I gather, is worried about the lower water levels. So, therefore, so should we.

3415 So, my second question is, in the likelihood, and I assume there's is a tremendous likelihood here, of these lower water levels, what are the implications, quels sont les impacts, on two big issues that have been brought up here tonight? 1), Le dragage, dredging, are we in for more dredging? And 2), might we have to consider the increase of the length of the loading ramp, la rampe, débarcadère? There may be other implications, but c'est deux impacts que, moi, je vois ce soir.

LE PRÉSIDENT :

3425 C'est très bien. Je vais reprendre votre question et je vais la poser à monsieur

Desjardins.

3430 Advenant une baisse sur une période prolongée du niveau d'eau dans la rivière et dans le lac, comment est-ce que ça va modifier votre service et comment vous allez pallier aux baisses de niveau d'eau, éventuellement?

M. CLAUDE DESJARDINS :

3435 Écoutez, au mieux de ma connaissance pour le moment, c'est que le chenal nous procure une profondeur de 9 pieds à l'eau basse présentement, le 3 mètres. Et puis notre navire prévoit 1.6 mètre de tirant d'eau. Donc, il faudrait qu'il y ait vraiment une baisse drastique pour affecter à ce niveau-là.

LE PRÉSIDENT :

3440 De l'ordre de 70 %.

M. CLAUDE DESJARDINS :

3445 Oui. Donc, je me souviens d'une année où, je pense c'est peut-être 2003, où le niveau avait atteint un record bas et puis on disait même que le lac des Deux-Montagnes cessait de couler, donc que le niveau ne pouvait plus baisser plus bas que ce qui était et puis on opérait quand même.

LE PRÉSIDENT :

3450 Le fait que vous allez construire maintenant des rampes permanentes fixes, si le niveau d'eau baisse et même si ça permet la navigation, est-ce que vous aurez à changer le mode d'embarquement, etc., ça pourrait avoir des impacts sur vos structures permanentes?

3455 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

3460 Pour le moment, il y a des tampons autant à la hausse qu'à la baisse, selon les niveaux plus bas et plus hauts enregistrés. Donc, il y a quelque chose qui est prévu présentement à ce niveau-là.

3465 Mais là, si ça excède, il faudrait définir. C'est des suppositions. Je veux dire, il faudrait vraiment arriver avec des niveaux quelconques pour dire: *Est-ce que la rampe pourrait être ajustée en fonction de ce nouveau niveau?+ Il y a des calculs qui pourraient être faits. Mais, oui, il y a une zone tampon déjà de planifiée qui irait au niveau inférieur des niveaux les plus bas déjà enregistrés.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3470 Pouvez-vous rappeler combien d'infrastructures sera en zone inondable?

M. CLAUDE DESJARDINS :

3475 Vous dites l'empiétement?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui.

3480 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

C'est 2000...

LE PRÉSIDENT :

3485 Mètres carrés.

M. CLAUDE DESJARDINS :

3490 Non, il n'y a pas de...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

C'est lesquels? Est-ce que c'est la rampe ou...

3495 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

C'est tout. Ça inclut la rampe de halage aussi. Je vais laisser à Bernard le soin de vous...

3500 **M. BERNARD FOURNIER :**

3505 Alors dans l'étude, en zone inondable comme telle, les calculs n'ont pas été faits. Ils ont plutôt été faits dans l'habitat du poisson qu'on mentionnait tantôt, donc sous la ligne naturelle des hautes eaux, qui correspond à une inondation de récurrence de deux ans. Donc, tous les calculs que vous voyez au tableau d'empiétement en milieu aquatique ont été faits à partir de la ligne naturelle des hautes eaux.

Vous avez le détail des structures. Si on regarde au niveau des structures permanentes des deux quais, en fait, les rampes, c'est équivalent de chaque côté, à Hudson et Oka, pour

3510 un total de 620 mètres carrés avec les quais.

Au niveau du pilier d'accostage, l'empiétement est plus grand à Hudson qu'à Oka, parce qu'à Oka, on parle d'une plate-forme supportée par 6 petits piliers, alors que du côté d'Hudson, c'est un pilier plus massif en béton, donc totalisant 40 mètres carrés au total.

3515

Et la rampe de halage que vous parliez précédemment, du côté d'Hudson, on a un empiétement de 1 468 mètres carrés. Donc, le total du côté d'Hudson nous amène à 1 814 mètres carrés, 314 mètres carrés du côté d'Oka, pour un total de 2 128 mètres carrés.

3520

Juste une petite précision. Au fil des documents qui sont déposés à la commission, il y a peut-être des petits ajustements ou des petites différences entre les chiffres, c'est que les calculs se sont raffinés au fil du temps. Par exemple, au niveau de la rampe de halage, initialement, on avait seulement considéré les dalles de béton, alors que là il y a un lit de gravier sous les dalles de béton qui doit faire partie du calcul selon les exigences fédérales.

3525

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Parfait, merci. Ma deuxième question, c'est est-ce que la Ville de Hudson a des mesures de sécurité civile prévues spécialement en zone résidentielle pour contrer les débordements de voitures.

3530

LE PRÉSIDENT :

À qui vous adressez la question?

3535

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

À la Ville de Hudson, madame Villandré.

3540

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

Les débordements de circulation?

3545

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Des débordements de circulation, est-ce que vous avez des mesures particulières qui ont été prévues pour des situations de pointe, quand les périodes de pointe se...

3550

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

Non, malheureusement, on n'en a pas. L'été passé, on a connu... ça a été un été où l'achalandage a été vraiment sérieux, au point où la traverse d'Oka fait partie de la signalisation

aux heures de pointe aux nouvelles.

3555 Donc, ça a été vraiment, vraiment difficile, mais on n'a pas, autre que la Sûreté du Québec, notre patrouille communautaire pour essayer d'alléger ça, particulièrement parce que nos véhicules d'urgence, que ce soit incendie et ambulance, ils ne pouvaient pas circuler, ils ne pouvaient pas se rendre.

3560 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

 C'est ça ma question. Qu'est-ce qui arrive dans une situation pour la sécurité civile en cas d'urgence?

3565 **Mme LOUISE VILLANDRÉ :**

 Là, ça s'est arrêté, dans le sens qu'il n'y en avait plus d'achalandage à un moment donné. Donc, il n'y a rien qui a été prévu. On a voulu peut-être faire ça avec monsieur Desjardins pour avoir des gens pour aider à la circulation, pour les faire circuler, s'assurer qu'ils ne sont pas immobilisés et qu'ils ne bloquent pas. Mais on n'a pas eu d'autres discussions.

3570 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

 Est-ce qu'il y a des comités qui se sont créés pour résoudre ça à long terme?

3575

Mme LOUISE VILLANDRÉ :

 On a un comité de transport qui vient tout juste de se créer, oui, et il va en être question sérieusement. Ils se rencontrent jeudi, justement.

3580

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

 La Ville de Oka, est-ce qu'il y a des mesures de prises pour assurer la sécurité civile en cas d'urgence lorsqu'il y a des débordements d'automobiles?

3585

M. ÉRIC BLOUIN :

 Les débordements du côté d'Oka se font principalement dans l'aire d'attente. Le réseau routier de la Municipalité d'Oka est différent de celui de Hudson. Il n'y a pas réellement de problématique en matière de sécurité civile parce qu'il y a des voies de contournement qui existent pour l'ensemble des véhicules. La problématique est différente.

3590

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3595 Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Morton.

3600

M. DAVID MORTON :

Merci.

3605

LE PRÉSIDENT :

J'invite monsieur Gordon Drewett.

Mr. GORDON DREWETT :

3610

Thank you, Mr. President. I have two questions I would like to pose.

THE CHAIRMAN :

3615

Please.

Mr. GORDON DREWETT :

3620

The first one has to do with the presentation just recently made by Transport Canada. The Oka-Hudson rope towed ferry has been operating for close to 100 years. It has in that time transported hundreds of thousands of cars, hundreds of thousands of people across the water. To the best of my knowledge, there has never been a fatality. There has never been a serious personal injury.

3625

My question I would like to ask Transport Canada, is there any other ferry in their jurisdiction across Canada or Transport Québec, any ferry that has equally as good a safety record?

THE CHAIRMAN :

3630

Good. The question is asked.

Monsieur Plamondon.

3635

M. PIERRE PLAMONDON :

Si j'ai compris la question, c'est à savoir si la traverse de Hudson-Oka a un dossier sécuritaire plus élevé que d'autres traversiers. Est-ce que c'est la question?

3640 **LE PRÉSIDENT :**

Non. En fait, la question est la suivante. À la connaissance de monsieur Drewett, le service est là depuis 1909, à sa connaissance, il n'y a jamais eu d'accidents ou de cas de mortalité associés à ce service.

3645

À votre connaissance maintenant, à la lumière de ça, est-ce qu'il y a d'autres services comparables qui ont le même profil de performance historique.

M. PIERRE PLAMONDON :

3650

Écoutez, si on parle de performance historique au niveau des incidents, je peux vous dire que Transports Canada a l'engagement de s'assurer d'une sécurité maximale. Actuellement...

LE PRÉSIDENT :

3655

Ce n'est pas ça la question. Je me permettrais de reposer la question. Sur la base de l'hypothèse de monsieur Drewett que le service Oka n'a jamais eu d'accidents majeurs et des cas de mortalité depuis 1909...

3660 **M. PIERRE PLAMONDON :**

C'est exact.

LE PRÉSIDENT :

3665

... y a-t-il d'autres services comparables qui ont le même *track record*.

M. PIERRE PLAMONDON :

3670

C'est ça, si on parle de comparer la traverse d'Oka avec d'autres traversiers, il n'y a pas de comparaison parce qu'on parlait, avant dans la présentation, d'un traversier unique dans son type d'opération, c'est-à-dire d'avoir une barge qui est tirée par une remorque, par un remorqueur, par un bateau.

3675

Si on le compare à d'autres opérations, c'est difficile de comparer. Mais si on amène ça à la largeur, disons, qu'on le compare avec tous les types de transbordeurs qu'on a à l'intérieur au Canada, son dossier n'est pas plus pire que d'autres.

Par contre, comme j'ai expliqué dans la présentation, dans les dernières années,

3680 Transports Canada s'aperçoit qu'on a plusieurs incidents qui se produisent avec le traversier d'Oka, comme on a eu d'autres transbordeurs qui ont eu des incidents semblables qui nous ont amenés à améliorer la sécurité ou à changer notre réglementation.

LE PRÉSIDENT :

3685

Pour clarifier la situation, pour clarifier le contexte du projet, est-ce que ce serait possible de déposer à la commission un registre ou des recensements ou des statistiques de ces incidents, reconnaissant évidemment que Transports Canada a une obligation d'agir de façon préventive, tout le monde comprend ça, mais est-ce qu'il y a la possibilité, disons, depuis cinq ans, ça

3690 ressemble à quoi le nombre d'incidents ou de presque accidents qui ont eu lieu.

M. PIERRE PLAMONDON :

Du côté de Transports Canada, on en a quelques-uns qui ont été signalés, indiqués, soit

3695 inspectés ou enquêtés par nos inspecteurs. Par contre, il y en a d'autres qui ne nous ont pas été déclarés à cause du principe et du système d'opération, du lieu d'opération des traversiers.

Parce que si on fait un petit peu une précision, c'est que la traverse d'Oka opère dans un milieu qui n'est pas couvert directement avec les réseaux d'alerte au niveau maritime, c'est-à-dire

3700 qu'on a une difficulté d'avoir les incidents. Souvent, les incidents nous sont rapportés deux, trois jours plus tard à cause du système.

LE PRÉSIDENT :

3705 Est-ce que c'est possible de nous transmettre l'information que vous avez sur ça?

M. PIERRE PLAMONDON :

3710 Ça, oui. Les dossiers qu'on a actuellement, oui.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, très bien.

3715 Mr. Drewett, we have provided you with an answer. It might not be the answer that you would have liked, but...

Mr. GORDON DREWETT :

3720 No.

THE CHAIRMAN :

Your second question?

3725

Mr. GORDON DREWETT :

The point I was trying to make was that the safety factor was continually brought out by Transport Canada as the reason for wanting to change this. I make a point and I state a fact that the safety record of the Oka-Hudson ferry is impeccable over the last 100 years.

3730

My second question I would like to propose to ask probably Monsieur Desjardins, does he propose any lighting changes or what site type of lighting will have on the docks and the concrete island going out 120 feet and into the water on the boat? The safety lighting I'm concerned with.

3735

At present, there is only one light, I believe, down there at the water. What is proposed for this new operation?

LE PRÉSIDENT :

3740

Monsieur Desjardins, avez-vous...

M. CLAUDE DESJARDINS :

3745

Actuellement, il y a quatre lampadaires qui éclairent la rive au complet du côté de Hudson et puis, en plus de ça, il y a les lumières pour l'aire d'attente. Donc, notre rive est très, très bien éclairée pour ce qui est des opérations de soir.

3750

Pour ce qui est des futures installations, mises à part les lumières qui sont déjà en place, il y aura les feux réglementaires sur les rampes d'embarquement comme telles.

À part ça, il n'y a pas rien d'autre de prévu. Mais au niveau impact visuel, ça ne sera pas différent de ce qui existe présentement.

3755

LE PRÉSIDENT :

Madame Bigué.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3760

Oui. Monsieur Desjardins, est-ce qu'il existerait une possibilité de rentabiliser votre système actuel soit par des bateaux neufs, mais similaires à ceux-ci? Avez-vous envisagé cette possibilité-là?

3765 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Oui. Écoutez, il y a eu une étude par l'ancien propriétaire, une étude de préfaisabilité, pour définir l'option la plus favorable pour des changements au niveau du traversier. À ce niveau-là, il avait été évalué soit de motoriser les barges actuelles ou bien de considérer une construction neuve.

La conclusion s'avère une recommandation vers une construction neuve.

3775 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Oui, ça, je le sais.

M. CLAUDE DESJARDINS :

3780 La question des coûts. Et puis ça, c'en est une de datée de 1994. Et moi, j'en ai fait une en 2001 pour... c'est un avant-projet de remplacement des bacs. Les premières options évaluées étaient la motorisation des barges actuelles et/ou plutôt la construction de bacs neufs. Encore ici, il est recommandé de procéder à une construction neuve.

3785 La raison des choix, c'est qu'au niveau... tu pars d'une coque qui existe déjà, tu dois faire des plans d'ingénieur pour pouvoir construire ou modifier ces bateaux-là. Donc, au niveau du coût d'ingénierie, ça s'avère que c'est plus dispendieux que de faire des plans pour du neuf, parce que tu dois considérer la modification de ce qui existe déjà.

3790 En plus, au niveau de la construction, encore là, c'est un défi supplémentaire pour modifier l'équipement actuel et puis le rendre conforme à la réglementation de Transports Canada. Parce que pour faire approuver une construction, je ne sais pas si monsieur Plamondon peut en parler un peu, mais c'est très compliqué. Il y a des systèmes de redondance qui doivent être mis. C'est très, très laborieux et coûteux de construire un bateau pour qu'il soit conforme à la réglementation actuelle. Les exigences sont très élevées.

3800 Et puis il y a tout l'aspect de performance. Quand tu modifies un navire, la performance se voit vraiment limitée par la structure qui existe déjà. Donc, tu ne peux pas optimiser l'hydrodynamique de la coque à ce moment-là. Donc, il y a un coût lié à ça. Et aussi au niveau de l'opération, le coût d'opération devient plus important compte tenu que le bateau est moins productif.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3805 Ça, c'est dans le cas du modèle actuel, pas du modèle, mais de la barge actuelle. Mais pour la planification future d'un bateau qui ressemblerait à ce que vous avez actuellement

mais avec un fonctionnement plus efficace, qui allierait en même temps, disons, l'aspect historique qu'on connaît et qui est très apprécié ici, avec une rentabilité qui serait quand même raisonnable, est-ce que vous avez jaugé cette option?

3810

M. CLAUDE DESJARDINS :

C'est exactement ce qu'on a fait. J'aimerais peut-être qu'on ramène l'image de comparaison des deux bateaux. C'est que premièrement, on a voulu avoir un aspect ouvert, où les gens peuvent débarquer de leur voiture pour profiter de la traversée, parce que c'est un élément qui existe présentement. Donc, on voit les rampes, on s'est assurés d'avoir des rampes ouvertes et non des murets tout le tour pour avoir une apparence plus belle que si c'était des murs tout le tour.

3815

3820

Pour ce qui est de la cabine de pilotage, malheureusement, on ne peut pas passer à côté. Enlever la cabine de pilotage, ça ressemble à...

LE PRÉSIDENT :

3825

Monsieur Desjardins, madame Bigué posait la question d'avoir une autre sorte de chaland, tout en gardant le système de propulsion que vous avez déjà. Mais je crois que monsieur Plamondon a déjà couvert la question en disant qu'il y a des problèmes inhérents au système de remorquage.

3830

M. PIERRE PLAMONDON :

Oui, actuellement...

LE PRÉSIDENT :

3835

Et ces problèmes resteraient entiers.

M. PIERRE PLAMONDON :

3840

Les problèmes actuels resteraient entiers. Je peux vous dire, au nom de Transports Canada, que si un promoteur quelconque revenait avec un projet de chaland tiré par un bateau pour la question de transport de passagers, ce projet-là serait refusé.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

3845

Bon, merci.

LE PRÉSIDENT :

3850

D'accord. Merci.

M. GORDON DREWETT :

Merci.

3855 **LE PRÉSIDENT :**

Dernières questions pour la soirée, parce qu'il faut rester dans les limites de la raison, ce serait madame Martine Longpré.

3860 Je vous informe que le registre, on a huit personnes inscrites qui vont... on en a d'autres. Alors, je demande à madame Roberge de me les apporter. Donc, après les deux questions de madame Longpré, on va ajourner la séance et on reprendra demain à 13 h.

Mme MARTINE LONGPRÉ :

3865

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

3870 Bonsoir, madame Longpré.

Mme MARTINE LONGPRÉ :

3875 J'ai juste une question. Elle a été abordée au cours de la soirée. Moi, c'est concernant le flot de circulation. C'était pour savoir si, dans le projet de modernisation, s'il était prévu d'avoir accès à la traverse par une autre route que la rue Bellevue. Il semblerait que non. C'était au début. Finalement, il n'y en a pas d'autres. Il y avait aussi la question avec la bretelle à partir de la 40 et il semblerait que ce n'est pas assez achalandé, j'imagine, pour ça.

3880 À ce moment-là, je me demande si c'est possible de faire un lien entre la 342 et la traverse. Et puis ça se passerait... les autos ne seraient pas dans une zone résidentielle, c'est des champs. Donc, ça ne dérange pas personne.

LE PRÉSIDENT :

3885

Vous aimeriez adresser la question au ministère des Transports du Québec?

Mme MARTINE LONGPRÉ :

3890 Oui, parce qu'il semblerait qu'il n'y a pas rien du côté du promoteur.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, très bien.

3895 **M. CLAUDE DESJARDINS :**

Non. En fait, c'est ça, nous, on n'a rien de prévu à ce niveau-là, parce que notre responsabilité se limite à opérer le lien fluvial. Pour ce qui est du réseau routier, bien, il y a un bout du réseau qui est municipal et l'autre bout qui est provincial. Donc, ça ne relève pas de la

3900 traverse.

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Marcil.

3905

M. SON THU LE :

C'est-à-dire, si je comprends bien la question de madame, c'est est-ce qu'on pourrait créer un lien qui n'a pas d'impact sur le milieu concernant la circulation, qui amène les gens

3910 directement au traversier.

Mme MARTINE LONGPRÉ :

Exactement, à partir de la 342, où il va avoir quelques aménagements qui sont faits

3915 actuellement.

M. SON THU LE :

C'est comme j'ai dit tout à l'heure, c'est la même réponse qu'on va donner au ministère des Transports. C'est qu'actuellement, les débits qui génèrent à partir de cette activité de

3920 traversier là ne justifient pas un investissement du ministère.

Et si je regarde le plan municipal de Hudson, on est dans une zone agricole si on voulait faire cet accès-là. Je vois la rue montée Manson, entre montée Manson et la rue Bellevue, il n'y

3925 a pas de résidences.

Est-ce que j'ai raison, madame?

Mme MARTINE LONGPRÉ :

3930

Oui.

M. SON THU LE :

Est-ce qu'on est dans une zone agricole?

3935

Mme MARTINE LONGPRÉ :

Oui.

3940

M. SON THU LE :

Donc, pour traverser ça, il faut passer par-dessus le parc encore. Donc, c'est très dur. C'est une zone agricole qui est protégée par la CPTAQ. Je ne pense pas qu'on pourrait justifier afin de passer dans une zone agricole comme ça.

3945

Je ne sais pas l'état de la rue Manson. En tout cas, c'est le réseau local, ce n'est pas sous la responsabilité du ministère. Je n'ai aucune idée qu'est-ce que la municipalité voudrait faire avec la montée Manson, que je vois ici, et Bellevue, qui est deux routes accès presque à peu près dans la place de la traversée Oka.

3950

Donc, pour résumer, le ministère n'intervient pas pour faire un accès ni de la 40 à l'accès Oka ni fait une route de contournement, disons, pour amener directement les 6-800 véhicules par jour vers la traversée Oka.

3955

Mme MARTINE LONGPRÉ :

Très bien.

3960

LE PRÉSIDENT :

Ça va, madame Longpré?

Mme MARTINE LONGPRÉ :

3965

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3970

Alors, on a huit personnes qui sont inscrites. Alors, on reprendra demain, à 13 h 30. On continuera la première partie à 13 h 30 demain. Et au besoin, on ira pour une séance de soirée également.

3975

Je vois qu'il y a quelqu'un... voulez-vous vous approcher, monsieur Coronado, si vous avez quelque chose à nous dire?

M. ALEX CORONADO :

Seulement une proposition. Demain, à 13 h 30, je trouve un petit peu inapproprié,

3980 parce que la plupart des gens travaillent pour la plupart à l'extérieur de la Ville de Hudson. Donc, je propose d'ajourner ça peut-être à 17 h demain soir. Je pense que les gens seraient plus disposés à 17 h qu'à 13 h 30... 19 h, pardon, ou continuer ce soir.

LE PRÉSIDENT :

3985

Nous n'avons pas d'objection à continuer ce soir, mais il va falloir arrêter. J'ai huit personnes inscrites. Vous avez été informés des horaires prévus pour la première partie de l'audience et c'est la pratique habituelle. On n'a pas d'objection du tout de continuer demain soir.

3990

Alors, on peut toujours tenir l'audience prévue demain à 13 h 30, pour ceux qui sont capables d'être là. Ça ne vous empêche pas de revenir le soir. Et si certains parmi vous reposeront les mêmes questions, nous n'avons aucun problème à les reprendre et à les traiter de la même façon. Ça ne vous empêche pas de...

3995

Donc, comme on prévoit une séance demain soir aussi, ceux et celles qui sont capables de venir demain après-midi, soit. Ceux et celles qui ne sont pas capables et qui ne sont capables que de venir demain soir, même s'ils vont reposer des questions déjà posées, ça ne posera aucun problème, on va apporter des réponses jusqu'à ce que les questions soient épuisées.

4000

Ça vous va?

LE PRÉSIDENT :

4005

Je ne comprends pas, madame. Vous n'êtes pas capable d'être là demain après-midi ni demain soir? Très bien, je comprends ça, mais on ne peut pas assujettir le déroulement de l'audience aux conditions particulières de certains participants.

4010

Écoutez, les personnes qui ne sont pas capables pour des raisons quelconques de ne pas poser des questions à la commission pendant cette partie de l'audience ont toujours la possibilité de transmettre leurs questions à la commission.

4015

Les questions transmises à la commission ultérieurement à l'audience de la première partie sont traitées exactement de la même façon. La commission se chargera de trouver les réponses à vos questions et vos questions qui seront acheminées à la commission ultérieurement à la première partie de l'audience seront disponibles en public et les réponses également seront disponibles en public.

4020

Donc, ceux et celles qui ne sont pas capables pour une raison quelconque d'être avec nous demain n'auront qu'à transmettre leurs questions. Ça, ça fait partie intégrante de notre devoir envers vous. D'accord? Alors, inquiétez-vous pas du tout. Ça va?

Chaque décision, ça crée toujours des mécontentements légitimes. Mais malheureusement...

4025 Alors, la séance est ajournée jusqu'à demain après-midi. Ceux et celles parmi vous qui sont capables de venir demain, soit. Et le soir, on reprendra les mêmes questions, s'il y a lieu. Merci beaucoup.

* * * * *

4030 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4035 Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s. o.