

**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****DEUXIÈME PARTIE****VOLUME 2**

Séance tenue le 26 avril 2006, 19 h
Salle de la mairie
183, rue des Anges
Oka

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 26 AVRIL 2006	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
MUNICIPALITÉ D'OKA	
YVES PATRY, MARIE DAOUST	3
POMMES EN FÊTE	
JUDE LAVIGNE.....	15
DENIS GASPÉ	17
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DES LAURENTIDES	
JACQUES RUELLAND	25
CHAMBRE DE COMMERCE DU LAC DES-DEUX-MONTAGNES	
MARIE-CLAUDE PERREAULT	31
SOCIÉTÉ D'HISTOIRE D'OKA	
MARC BÉRUBÉ, RÉJEANNE CYR.....	33
RESTO AL-DENTE	
CLAUDE GOSSELIN.....	36
ÉLISE POIRIER.....	37
DROIT DE RECTIFICATION :	
CLAUDE DESJARDINS	39
JACQUES RUELLAND	43

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir! Mon nom est Qussaï Samak. Je suis membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et j'ai la charge de présider cette commission. J'ai le plaisir d'avoir avec moi madame Lucie Bigué qui est membre également du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

10 Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

 Bonsoir.

15 LE PRÉSIDENT :

 Il s'agit, comme vous le savez, de la commission chargée de tenir audience publique et enquête à propos du projet de la modernisation des débarcadères de la traverse d'Oka par Traverse Oka inc. On est dans la deuxième phase ou la deuxième partie de l'audience publique, la première partie de l'audience ayant été tenue le 27 et le 28 mars à la Ville de Hudson.

20 On n'a pas eu de session lors de la première partie étant donné que le ministre n'a reçu aucune demande d'audience publique par rapport au projet en question jusqu'à la dernière minute avant la première partie de l'audience. Le système au BAPE, dès qu'il y a la moindre expression explicite d'intérêt, même par appel téléphonique, évidemment on se fait un devoir d'aller chercher la contribution des citoyens. Pour la deuxième partie, il y avait effectivement une expression d'intérêt; donc, ça allait de soi qu'on soit avec vous ce soir.

25 Le mandat, comme vous le savez, a été confié au BAPE le 9 février 2006 et l'audience actuelle se déroule selon les règles et en fonction du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* de la *Loi sur la qualité de l'environnement du Québec*.

30 Alors, voilà, j'aimerais vous présenter rapidement les membres de l'équipe avec nous. Alors, à ma gauche, il y a madame Sylvie Mondor, qui agit avec nous à titre d'analyste et qui assiste la commission dans son mandat d'analyse et d'enquête, mandat qui va se terminer le 13 juillet au plus tard, donc peut-être avant, mais au plus tard le 13 juillet, avec le dépôt du rapport au ministre de l'environnement.

35 On a également madame, qui n'est pas avec nous ce soir, madame Isabelle Bernier-Bourgault, qui agit aussi à titre d'analyste. En arrière, dans la salle, on a madame Josée Primeau, coordonnatrice de la commission, qui s'occupe de tous les aspects organisationnels et administratifs du mandat de la commission; et madame Catherine Roberge, conseillère en communication, qui, elle, est responsable également des rapports avec les médias.

45 On est reconnaissants d'avoir la contribution, pour l'organisation technique de la salle, de monsieur Daniel Moisan et monsieur Jean Métivier du Centre de services partagés du Québec.

50 Et étant donné l'importance de tout ce qui se dit, tout ce qui se dit ici est consigné dans une transcription et on a madame Lise Maisonneuve avec nous qui assure que ce soit fidèlement enregistré. Et les transcriptions, je vous rappelle, sont disponibles deux jours après pour consultation dans les centres de consultation et également dans le site Internet du BAPE.

55 Alors, la deuxième partie de l'audience appartient aux citoyens, évidemment pour faire part à la commission de leurs opinions, de leur point de vue, leur approbation, leur désapprobation par rapport au projet en question et tout autre sujet qui pourrait être pertinent à propos du projet à l'étude qu'ils aimeraient soumettre à l'attention de la commission. Alors, on va vous inviter à venir prendre la parole selon un ordre déjà établi en fonction du moment où vous avez manifesté votre désir d'adresser vos remarques à la commission.

60 On va probablement vous poser des questions également, dépendant du contenu de votre intervention. Madame Bigué et moi, on va probablement vous poser des questions. Les questions qu'on pose, il ne faut pas nécessairement conclure à l'avance un positionnement quelconque de la part des questions qu'on pose, parce qu'on a parfois l'obligation de jouer à l'avocat du diable juste pour s'assurer que tous les aspects sont couverts. Alors, même si les questions ont un caractère contradictoire, ça ne veut pas nécessairement dire qu'on est d'accord ou pas d'accord. Alors, il faut quand même se rappeler de ça.

70 Il y a certaines interventions qui sont inscrites devant moi, qui ont fait l'objet de mémoires écrits présentés, d'autres vont faire des présentations orales ici. Alors, une présentation orale, ça vaut autant qu'un mémoire écrit, évidemment. Et on ne fait pas le décompte de combien de présentations sont pour et combien sont contre. Ça n'a aucune importance dans l'analyse. Ce qui est important, c'est que tous les points de vue soient bien entendus et bien compris. C'est ça qui compte pour nous.

75 Les interventions, on va chercher autour de 15 minutes, 15-20 minutes, tout dépend, peut-être moins, peut-être un peu plus, dépendant du contenu de ce que vous avez à nous dire. Ceux qui ont déjà envoyé des mémoires par écrit, ce serait raisonnable de faire... il faut tenir pour acquis que les mémoires par écrit sont déjà lus et relus deux fois, au moins. Donc, ne sentez-vous pas obligés de faire une lecture détaillée du texte du mémoire.

80 Il me reste probablement juste à vous dire que, je ne veux pas me rallonger trop, on a un droit de rectification disponible à tout le monde: participants, membres, représentants des ministères ou organismes publics, le promoteur du projet lui-même. C'est-à-dire si quelqu'un dans la salle estime que quelqu'un a dit quelque chose qui n'est factuellement pas vrai, je

85 souligne le mot *factuellement+, il ne s'agit pas d'opinion, il ne s'agit pas d'une autre façon de voir la même chose, il s'agit d'une croyance de bonne foi ou une connaissance établie que quelque chose a été dit qui n'est pas factuellement vrai, vous pouvez toujours vous inscrire en arrière de la salle avec madame Roberge pour vous prévaloir de votre droit de rectification. On a déjà une personne inscrite à ce niveau. Alors, ce droit de rectification est disponible, comme je vous ai dit, à tout le monde.

90 Inutile de vous rappeler, vous le connaissez évidemment, qu'on espère que tout se passe dans le calme et dans une atmosphère de respect mutuel. Je n'ai aucune raison de penser que ce serait autrement.

95 Évidemment, il faut s'abstenir d'exprimer des expressions d'approbation ou désapprobation, applaudissements, etc. Ce n'est pas de mise par rapport au processus actuel.

100 Et finalement, on profite toujours de l'occasion que présente une audience publique pour savoir comment est-ce qu'on fait notre travail au BAPE. Alors, il y a des formulaires en arrière de la salle. On aimerait bien si vous preniez le temps de le remplir. Ça nous permettrait d'améliorer notre façon de faire, de nous assurer aussi que les objectifs recherchés par la procédure sont bien rencontrés. Et si vous avez des critiques ou d'autres remarques, c'est très important pour nous de le savoir. Alors, je vous invite, dans la mesure où vous avez le temps et le goût de le faire, de le faire. Ça nous aide beaucoup dans notre travail.

105 Alors, voilà pour l'essentiel.

110 Alors, sans plus tarder, j'invite monsieur le maire Yvan Patry de la Ville d'Oka de prendre la parole. Monsieur le maire.

M. YVAN PATRY :

115 Alors, monsieur le président Samak, madame la commissaire Bigué, membres de l'équipe des audiences publiques, vous m'avez déjà présenté, je suis maire de la Municipalité d'Oka et aussi j'occupe les fonctions de préfet de la MRC de Deux-Montagnes ainsi que de président du Conseil régional de développement des Deux-Montagnes.

120 D'entrée de jeu, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue à Oka. Je suis très heureux que vous ayez accepté de venir faire cette soirée à Oka, car c'est très important. Même si vous aviez déjà dit qu'il n'y avait pas eu personne qui avait entré de document ou quoi, là, mais je pense qu'il est important que les gens, les citoyens d'Oka soient capables de se faire entendre, puis je suis sûr qu'il y en a qui vont le faire ce soir.

125 Avant de procéder à la présentation de notre mémoire, il est important de souligner que la Municipalité d'Oka ne détient aucune donnée économique locale comme telle. Je sais que la

commission l'a déjà demandé dans d'autres occasions. Mais toutefois, notre mémoire contient quelques données régionales extraites de documents et rapports divers que vous retrouverez d'ailleurs dans la liste bibliographique du mémoire.

130 Vous avez dit tantôt que ce n'était pas nécessaire de relire tout le mémoire, mais j'en ai fait quand même une bonne partie. J'aimerais le refaire, parce que je suis sûr que dans la salle, il y a des gens qui ne l'ont pas nécessairement obtenu par le biais de l'informatique. Alors, je pense que c'est important peut-être, d'entrée de jeu, que les gens comprennent bien aussi la position de la municipalité dans ce dossier-là.

135 Alors, brièvement, bon, c'est une municipalité qui a été fondée en 1721. À l'époque, c'était sous le nom de la Mission du lac des Deux-Montagnes, qui a été par la suite changé, en 1881, pour le nom d'Oka en l'honneur d'un vieux chef algonquin qui était d'Oka.

140 Et chose qui est intéressante, c'est que dès 1867, Oka accueillait des bateaux à vapeur sur le quai, il y avait déjà un quai, pour le transport de marchandises de Montréal, pour la poste et ces choses-là. Et aussi, beaucoup de pèlerins qui venaient à l'occasion de la fête du Calvaire, Calvaire qui date de 200 ans.

145 Donc, Oka a toujours été, sans appeler ça une place navale, mais avec le nombre de kilomètres qu'on a sur le fabuleux lac des Deux-Montagnes, Oka a toujours été un endroit autant pour les bateaux de plaisance que pour aussi les bateaux commerciaux.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

150

Début de la phrase à la page 2: *L'histoire d'Oka...+

Fin de la phrase à la page 5: *... intéressante au problème de congestion.+

155 Et aussi à la municipalité de récupérer une partie, la partie est du quai, parce qu'au moment où on se parle, c'est quatre barges qui fonctionnent et, quand les quatre barges fonctionnent, ils prennent les deux côtés du quai. Alors, depuis les 100 dernières années, la municipalité d'Oka n'a pas pu jamais utiliser la partie est de ce quai-là, ce qui pourra faire dans le futur pour le bien-être des gens d'Oka. Petit commentaire que je vous passe. Ce n'était pas dans le mémoire, mais je ne pouvais pas m'empêcher de vous le dire.

160

(L'INTERVENANT CONTINUE LA LECTURE DU MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 5: *Sur le plan de la sécurité...+

Fin de la phrase à la page 6: *... ouest de l'agglomération de Montréal.+

165

Juste pour rappeler l'incident malheureux qui avait eu lieu à la croisée de la 40 et de la 417, si ma mémoire est bonne, le déversement de camion, vous auriez dû voir le trafic. On a été obligés de bloquer les routes autant à Oka que l'autre côté, parce que c'était le seul lien pour

170 les gens qui étaient pris, qui venaient d'Ottawa, ils ne savaient plus où aller, ça a été le seul lien
pour les amener sur la rive nord où ils pouvaient passer pour reprendre la 640 et se rendre l'autre
côté de Montréal.

175 Et ça a été le même effet qui s'est produit des gens qui venaient autant de la 640 ou de la
40 de Québec. La Sûreté du Québec a été obligée de bloquer les gens à la hauteur de Saint-
Eustache. Ça a été la place pour que tout le monde passe.

Un malheureux accident, un camion, un déversement qui a duré 24 heures. Alors, vous
voyez que quand on dit que ce n'est pas un lien qui est important, c'est important.

180 (L'INTERVENANT CONTINUE LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

185 Merci beaucoup, monsieur le maire, pour cette contribution. J'ai deux questions pour
vous, monsieur le maire.

Vous avez évoqué la possibilité que la demande va bientôt rattraper l'offre, en termes de
capacité de transport, et le service va être saturé bientôt probablement si la tendance observée se
maintient, et il n'y a pas de raison pour croire qu'elle ne se maintiendra pas.

190 Dans ce cas, comment voyez-vous l'entente tripartite entre la Ville d'Oka, la Ville de
Hudson et Traverse Oka, en termes de... comment le mécanisme va fonctionner pour pallier à
cette saturation qui a toutes les chances de se reproduire?

195 **M. YVAN PATRY :**

200 J'ai assisté à plusieurs rencontres, qui datent du moment où est-ce que le ministère des
Transports avait voulu faire le creusement des deux côtés de la rive, et j'ai assisté avec les gens de
la Municipalité de Hudson et les gens du ministère des Transports à certaines rencontres, comme
je vous disais, pour s'entendre sur, au moins, le dragage parce que ce n'était pas facile. Et en
même temps, on parlait d'une modernisation.

205 Du côté d'Oka, nous, on avait mis une condition: s'il y avait modernisation, on voulait
être capable de dire au promoteur ou au propriétaire le moment où est-ce qu'il devait acheter un
bateau. Et ça, nous, on s'était fait à l'idée que la journée où il y aura trop d'autos ici, il fallait les
sortir d'ici. Plus vite on va les sortir d'ici, ça ne veut pas nécessairement dire qu'il va en avoir plus
qui vont venir. C'est quand même un lien qui est très...

210 Ce n'est pas un pont, là. Ça ne deviendra pas une route interprovinciale. D'abord, il n'y a
pas de camions; on parle de 5 000 kilos. Donc, ce ne sera pas un transport où est-ce que

vous allez voir des semi-remorques. Ce n'est pas un transport où est-ce que vous allez voir des autobus à grand gabarit. Ça, ça a été négocié avec le propriétaire. On n'en voulait pas et on voulait tout simplement que ce soit du tourisme et aussi les travailleurs.

215 Il faut vous dire que si vous prenez ici le traversier, moi, j'ai beaucoup d'amis qui sont dans le domaine juridique, qui vont, exemple, au Palais de justice à Valleyfield, vous avez juste à faire l'exemple, si vous partez de Saint-Eustache pour aller là versus faire le tour par l'autre bord, vous allez voir que vous venez de sauver une demi-heure. Ce n'est pas tellement long. Donc, il n'y a pas juste non plus le transport lourd.

220 Par contre, du côté de Hudson, les gens ne voulaient pas d'un troisième bateau. Alors, on a plié. On a refait une nouvelle résolution parce que, nous, par résolution, le conseil à l'unanimité était d'accord à ce que ce soit nous qui décide du moment qui va acheter un bateau.

225 Et quand je vous parle de bonne entente avec la Ville de Hudson, puis on a plié, on a dit: *Ce qu'on va faire, on va faire un comité ensemble. Puis quand ce sera un problème...+ parce que si c'est un problème chez nous, ça va être un problème l'autre côté aussi. Eux autres ont un problème de stationnement, malgré que ça va être amélioré beaucoup lors des réparations. Mais nous, on n'est pas intéressés à ce que la 344 soit bloquée à cause du traversier.

230 Alors, c'est pour ça qu'on avait convenu, à ce moment-là, qu'on trouverait, les trois ensemble, on s'assoierait quand viendra le temps et on décidera à partir de quel moment le besoin serait de mettre un troisième bateau. C'était comme ça qu'on allait le régler. Mais si c'était rien que de nous, il y en aurait trois tout de suite.

235 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous connaissez les deux rives.

240 **M. YVAN PATRY :**

Pardon?

245 **LE PRÉSIDENT :**

Vous connaissez très bien les deux rives.

M. YVAN PATRY :

250 Oui.

LE PRÉSIDENT :

255 Et vu de cette rive, c'est clair les avantages du service pour Oka, pour la région. Le milieu d'insertion des débarcadères, l'autre côté à Hudson, le milieu a d'autres caractéristiques. Il est très résidentiel, presque exclusivement. Il n'y a pas de surface de sol disponible facilement pour absorber le débordement des véhicules stationnaires en situation d'attente.

260 Je vous demande de faire un exercice difficile peut-être. En vous mettant à la place du magistrat de la Ville de Hudson, vous voyez leur problème de leur côté?

M. YVAN PATRY :

265 Et la première chose que j'aurais faite à la place du magistrat de Hudson, c'est que j'aurais dit, je lui aurais imposé un troisième bateau immédiatement.

LE PRÉSIDENT :

270 Pour absorber le trafic?

M. YVAN PATRY :

275 Bien, là, ce qui est le problème, c'est que les autos, puis c'est un petit peu... je ne sais pas, là, je ne peux pas me mêler de la politique de Hudson, mais je sais bien que moi, chez nous, si j'avais des autos qui attendraient jusqu'à la 344, jusqu'à l'autre bout, bien, il y a une chose que je ferais, je m'arrangerais pour que ça sorte de là. Et la seule façon de les faire sortir de là, c'est de les faire traverser le plus rapidement possible. Ça, c'est la première chose.

280 Deuxième des choses, il faut vous dire une chose. Il faut dire que l'auto qui est là, qui attend une demi-heure, trois quarts d'heure, à un moment donné, les gens se tannent, ils s'en vont. Alors, ce n'est pas un passage que vous avez dans votre rue, c'est deux. Parce que la personne, elle va, elle attend, elle se tanne, elle revient. Il y en a une autre qui arrive, c'est la même affaire. Ça fait que là, là, la seule façon, c'est on sort, on sort.

285 Mais par contre, comme je vous ai dit dès le début, c'est, nous, on n'a pas voulu... on a voulu s'entendre avec Hudson, eux autres disaient: *Non, non, trois bateaux, on n'en veut pas. Ça va amener plus de monde.+ On a dit: *O.K., partons à deux. Vous allez voir ce que ça va donner.+

290 Écoutez, je suis natif d'Oka. Le traversier, étant jeune, j'ai joué avec, je me suis fait traîner. Les petits jeunes d'Oka, on a tout fait la même affaire. Je sais à peu près combien de temps ça leur prend. Je le sais. Puis c'est sûr et certain que l'efficacité de deux bateaux autopropulseurs va transporter beaucoup plus d'autos que qu'est-ce qu'il y a là dans le moment. Il suffit d'une fausse manoeuvre avec les barges, ça vient de ralentir tout le système. Qu'il arrive

295 n'importe quoi, une personne arrête, c'est un problème.

300 Mais ce qu'il faudrait que les gens pensent, c'est au niveau sécurité. Je le mentionne dans le mémoire, il n'est jamais rien arrivé. Il y a eu un accrochage l'année passée, deux barges qui se sont frappées, puis c'est assez rare. Mais souvent, on va voir les câbles qui cassent puis elle se ramasse soit à l'autre bout ou elle se ramasse... comme il y a quelques années, elle s'est ramassée passé la marina, qui a effleuré un bateau à voile d'une quarantaine de pieds avec du monde. C'est des choses qui peuvent arriver.

305 Mais par contre, imaginez-vous un malaise sur le conducteur. Il est tout seul en avant, lui là. Il arrive quoi? Une fois, on avait été en négociations, moi et madame Daoust – je m'excuse, en passant, je ne l'avais pas présentée, la directrice générale de la municipalité, madame Daoust, je m'excuse – et on revenait justement tous les deux par le traversier. C'est assez pratique quand on va rencontrer le ministre des Transports qui était, à l'époque, l'autre côté.

310 Et bon, des grands vents, des forts vents et la manoeuvre, ils l'ont manquée. L'opérateur est venu à bout de le ramener. Mais j'étais dans le bureau de ma directrice, puis l'autre coup d'après, ils ont vraiment manqué leur coup là, puis là, c'est la barge qui a pris le bateau entre la barge et qui l'a monté sur la rive parmi les autos. C'est un exemple. Il suffit qu'il y ait un enfant qui soit là en train de lancer des pierres sur le bord avec un bicycle, puis il se fait accrocher. Tout peut arriver.

315 C'est clair et net que, nous, ce n'est pas rien qu'une question d'efficacité. C'est dommage, ça nous fait mal au coeur de voir ce genre de bateau là qui traverse, mais moi et mon conseil, on ne veut pas s'associer et on ne donnera jamais un aval au maintien de traversier comme ça au niveau de la sécurité.

320 Il suffit d'embarquer dessus quand le bateau est plein... moi, je suis assez corpulent puis j'essaie de débarquer de mon char, j'ai rien que ça pour débarquer, s'il faut que je débarque des enfants puis que je les prenne par la main parce que qu'il arrive un chavirement, qu'il y ait une collision, n'importe quoi, le temps que je me sorte de là pour aller me chercher une ceinture de sauvetage... ça n'a jamais arriver, mais ça peut arriver.

330 Puis il y a un autre élément aussi. C'est l'accroissement des bateaux de plaisance sur le lac des Deux-Montagnes. Il faut vous dire qu'il y a 100 ans, c'était encore en canot et à rame. Mais passer ici, juste dans Oka, on est rendus avec trois marinas juste dans la Municipalité d'Oka. Vous en avez deux à Pointe-Calumet, une à Sainte-Marthe. Plus, je ne sais pas, à Hudson, je pense qu'il y en a une ou deux aussi. Alors, bateau à voile qui n'est pas facile à naviguer parmi les traversiers.

335 Alors, plus qu'on met de traversiers, plus qu'il y a de bateaux de plaisance, plus qu'il y a du danger. Ça fait que c'est pour ça que je vous dis que, nous, la Municipalité d'Oka, ce n'est

pas par plaisir, c'est par question de sécurité et aussi par question d'efficacité qu'on dit: bien, il faut tourner la page. On est en 2006. C'est malheureux, mais on est rendus à passer à des bateaux autopropulsés.

340

LE PRÉSIDENT :

Madame Bigué.

345

M. YVAN PATRY :

Mais je comprends très bien les problèmes de Hudson. Mais on n'est pas du même avis, par exemple, pour les dégager.

350

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

355

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

On a compris. Vous parlez de l'entente tripartite. Malgré la bonne entente qui existe dans la signature des trois parties, est-ce qu'il y a une juridiction sur – c'est une question – lorsqu'on est sur un plan d'eau, est-ce que ça relève de la juridiction municipale ou de la juridiction fédérale?

360

M. YVAN PATRY :

Sur le plan d'eau, c'est fédéral. Les bords, bien, vous êtes là pour le provincial, donc vous êtes les berges, les...

365

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Donc, théoriquement, le promoteur pourrait décider, s'il était de mauvaise foi, pourrait décider d'avoir le nombre de bateaux qu'il voudrait?

370

M. YVAN PATRY :

Non, non.

375

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Non?

M. YVAN PATRY :

380 Non, parce que ça a été fait d'une façon... non, c'est une entente, c'est un protocole qu'on a signé tous les trois ensemble. C'est valable. C'est un engagement de sa part.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

385 C'est valable sur l'eau aussi?

M. YVAN PATRY :

390 Pardon?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

C'est valable sur le lac, sur l'eau?

395 **M. YVAN PATRY :**

Ah! je ne sais pas. Au niveau fédéral, il n'y a pas de problème qu'il y ait trois bateaux ou quatre bateaux.

400 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

C'est ça.

M. YVAN PATRY :

405

Moi, je vous parle, c'est au niveau... l'entente qu'on a eue, c'était le nombre de bateaux. Il y avait aussi le tonnage des véhicules qui étaient pour embarquer sur les bateaux, c'est un peu ça qu'on avait parlé, et aussi les améliorations que le promoteur s'engageait à faire sur la partie de Hudson, donc écran visuel pour cacher les bateaux, parce que c'est sûr que ce n'est pas tout à fait la même grosseur de bateaux.

410

On avait même parlé à un moment donné, parce qu'eux autres disaient: *Bien, là, si vous mettez trois bateaux, ça va tout déguiser la berge, puis ça va être laid+, le promoteur a dit: *Écoutez, le troisième bateau, s'il faut que j'aille le mettre ailleurs, j'irai le mettre ailleurs.+ Il était ouvert à toute forme de négociations. C'est pour ça que je vous dis que l'entente qu'on a signée, l'entente tripartite, ça a été fait de bonne foi et, encore une fois, moi, je pense que ce n'est pas en limitant le nombre de bateaux qu'on va régler le problème.

415

LE PRÉSIDENT :

420

La réponse est claire.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

425

Oui.

M. YVAN PATRY :

430

Puis ce n'est pas non plus en augmentant le nombre de bateaux qu'on va augmenter le nombre d'usagers.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

435

Dans la même voie, vous avez mentionné que le promoteur aurait dit que s'il y avait un troisième bateau, il irait l'entreposer ailleurs. Est-ce qu'il y a des possibilités à Oka d'entreposer des bateaux de ce type?

M. YVAN PATRY :

440

Non, mais ça peut être, quand on dit *ailleurs+, ça peut être dans une marina, ça peut être un peu partout dans les environs, mais ça a été soulevé. Ce point-là a été soulevé. Comme je vous dis, la négociation qu'on a faite, ça s'est parlé honnêtement et, le promoteur, il était prêt à regarder ces choses-là.

445

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Est-ce qu'il y a eu des démarches?

M. YVAN PATRY :

450

Non. Mais non, parce que là, l'entente a été de deux bateaux. Ça fait que, donc s'il y a un troisième bateau, on verra à ce moment-là à quelle place qu'on le met. Mais lui-même ne peut pas le faire sans l'autorisation des deux municipalités au moment où est-ce qu'on se parle, à cause de cette entente tripartite. Alors, c'est pour ça.

455

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

460

Vous avez parlé dans votre document, qu'on a qualifié de DB21 sur le paysage, vous avez mentionné que Oka a pris officiellement position sur l'aspect visuel proposé par le projet de modernisation. Vous avez mentionné qu'il aurait un aspect bien différent de celui actuel.

Est-ce que vous en êtes arrivés à une entente concernant l'intégration... je pense que ce qui était en cause, c'était le poste de péage ou le kiosque. Vous avez mentionné ça dans vos documents.

465

Mme MARIE DAOUST :

Excusez-moi. Le site d'intérêt patrimonial? C'est ça?

470

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui, c'est ça.

475

Mme MARIE DAOUST :

Non.

480

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Est-ce que ça a été réglé?

485

Mme MARIE DAOUST :

Pas encore.

490

M. YVAN PATRY :

Non, ce n'est pas réglé, mais c'est en négociations. Comme même chose au niveau du quai, on a certaines exigences. Mais d'une façon ou d'une autre, la différence, c'est que ce côté-ci, on est propriétaire du terrain. Alors, c'est sûr et certain que monsieur Desjardins doit s'appuyer à qu'est-ce qu'on va lui demander.

495

Au niveau de la bâtisse, vous parlez, vous, de la petite cabane où est-ce qu'ils accueillent le monde?

500

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

C'est ça.

M. YVAN PATRY :

Oui, ça va être changé, ça va être beaucoup plus approprié et mieux fait que qu'est-ce que c'est là.

505 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Donc, l'entente serait...

510 **M. YVAN PATRY :**

C'est éminent.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

515 C'est éminent?

M. YVAN PATRY :

Je peux vous dire que les relations avec monsieur Desjardins de notre côté...

520

J'ai ouvert tantôt une petite parenthèse quand je vous ai dit: *Ça fait 100 ans que le traversier est là.+ Mais ça fait plus de 100 ans que Oka a un quai là, on n'a jamais été capable de se servir des deux côtés du quai. Là, grâce à ça, aujourd'hui on va être capable d'utiliser le côté est du quai. Donc, on pourra faire ce qu'on veut, une halte nautique, whatever, sans faire de marina. Mais il est évident que ça aussi, ça fait partie de la négociation avec monsieur Desjardins. Il est parfaitement au courant que, pour nous, c'est d'une importance.

525

Mme MARIE DAOUST :

Monsieur Desjardins a aussi, d'ailleurs, participé aux assemblées publiques de consultation quand la municipalité a adopté le Règlement sur le site d'intérêt patrimonial. Il avait été invité finalement comme un des principaux intéressés dans le secteur, il avait participé, c'est ça, dans le fond à la procédure et démontrait aussi un intérêt pour...

530

535 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Donc, en vertu de ce règlement-là, le projet a été étudié, mais la décision n'a pas encore été rendue. C'est ça?

540 **Mme MARIE DAOUST :**

Non, c'est ça, dans la perspective éventuellement...

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

545

Et c'est éminent que la réponse va arriver sous peu.

M. YVAN PATRY :

550 Ça va venir beaucoup plus avec le dépôt du rapport du BAPE, c'est sûr, quand viendra le temps.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

555 Mais l'aspect esthétique d'intégration, l'intégration au paysage, chez vous, est-ce que ça soulève un problème? Parce que vous l'avez mentionné dans vos documents. Moi, ma question, c'est précisément là-dessus. Est-ce que le problème a été solutionné?

M. YVAN PATRY :

560 Au niveau de la bâtisse?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

565 D'intégration, oui.

M. YVAN PATRY :

570 Du bâtiment?

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Oui, du paysage.

575 **M. YVAN PATRY :**

Avec monsieur Desjardins, oui.

Mme MARIE DAOUST :

580 Présentement, au niveau de la réglementation municipale, monsieur Desjardins est comme... le Règlement sur le site d'intérêt patrimonial est en vigueur. À partir du moment où il aura une autorisation pour procéder à sa modernisation, il va devenir assujetti à cette réglementation-là.

585 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Par le comité d'urbanisme?

590 **Mme MARIE DAOUST :**

Oui. Là, je n'ai pas la procédure par coeur, mais par ce règlement-là comme tel, il devra...

595 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Soumettre son projet.

600 **Mme MARIE DAOUST :**

... soumettre son projet. Alors...

M. YVAN PATRY :

605 Il va rebâtir un nouveau cabanon.

Mme MARIE DAOUST :

610 C'est sûr que le cabanon qui est là, ce n'est pas un cabanon de... ça ne fait pas bien des années qu'il est là. Par contre, bon, il semblait à l'époque vouloir effectivement s'organiser pour que le cabanon s'intègre dans le site comme tel et dans le paysage et tout ça.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

615 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

620 Madame, monsieur le maire, merci beaucoup.

M. YVAN PATRY :

Merci, monsieur.

625 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

630 J'invite monsieur Jude Lavigne de Pommes en Fête. Bonsoir, monsieur Lavigne.

M. JUDE LAVIGNE :

635 Bonsoir! Merci d'être parmi nous encore une fois à Oka. Le Bureau d'audiences publiques sont régulièrement dans notre région.

 Ce soir, je veux vous parler du groupe Pommes en Fête. Pourquoi? C'est que vous avez eu un tout court mémoire, qui est de deux pages, que je ne lirai pas, à votre demande, mais
640 quand même il y a un petit historique de 15 ans déjà dans Pommes en Fête et, au départ, Pommes en Fête avait une clientèle régionale qui comporte surtout deux MRC à savoir Deux-Montagnes, la numéro 1, et aussi Mirabel.

 Au début, nous avons environ une clientèle qui se situe aux alentours de 300 à 350 000
645 visiteurs par saison. Et la saison, c'était plutôt environ quatre semaines, le gros de la saison. Après 15 ans, on s'aperçoit que sa clientèle passe aux alentours de 1.5 million de visiteurs. Et la saison, on la commence à la Fête du Travail et on finit normalement deux semaines suivant l'Action de grâces. Donc, on est à sept, huit semaines.

 Le traversier, comme on l'a mis dans notre mémoire, c'est un moyen de transport joyeux.
650 Je m'explique. Tout simplement, c'est qu'on va travailler à l'extérieur, on est une ville plutôt dortoir. On le sait, Oka, ce n'est pas une grande ville, mais c'est une ville plutôt dortoir et les gens vont travailler via l'autoroute. C'est urgent, on est pressé. Les fins de semaine, notre clientèle, ce ne sont pas des autobus, ce sont les familles, et les familles viennent passer via le
655 traversier. C'est surtout l'ouest de l'île, encore une fois, jusqu'à proximité des limites de l'Ontario qui se rend chez nous en cueillette libre et c'est toujours via le traversier.

 Et aussi bizarre que ça puisse paraître, tous les producteurs qui sont dans l'équipe, on pose souvent la question: *On est passés via le traversier.+ *Mais ça a-tu pris du temps?+ *Ah!
660 bien, c'est agréable. On est sur le quai. Il fait beau.+ C'est sûr, la température y est, c'est important.

 Alors, le regroupement de Pommes en fête, cette année, nous sommes 43 membres. Ça représente un mouvement important. Je n'ai pas les chiffres, vous avez sûrement des
665 personnes qui sont mieux placées que moi pour vous dire quel est l'achalandage en période de la cueillette libre, mais c'est l'achalandage le plus important de la saison au traversier. C'est comme ça depuis plusieurs années. Il y a des gens qui pourront vous confirmer si c'est vrai. Je ne veux pas vous mettre de chiffres à outrance.

 On veut que le projet s'agrandisse, mais même, on a même... j'entendais parler
670 monsieur le maire tantôt. On sait qu'en période, les gens sont prêts à attendre, mais il y a une limite. On en a parlé tantôt. On parle aussi si on prend l'ancien système qui était en place jusqu'à quatre barges de 10 autos, montée continue, et on parle de deux bateaux actuellement à 18, alors est-ce que ça va être plus efficace? Oui, étant plus moderne, ça va être plus efficace. Mais
675 est-ce que ça va être suffisant?

680 C'est sûr que, nous, on veut croître encore et le traversier va être encore un... étant donné que nous sommes une entreprise de promotion, la corporation Pommes en fête, nous, on fait toujours notre promotion, aussi bizarre que ça puisse l'être, dans le West-Island. On en fait toujours une partie. Pourquoi? Parce qu'on essaie de cibler, année après année, différentes municipalités de l'ouest, parce qu'on le sait qu'il y a une bonne clientèle qui vient. C'est sûr qu'il y en a qui viennent par l'autoroute 13, mais le cachet du traversier est très important.

685 Et je ne veux pas prendre plus de votre temps, je veux juste vous dire que Pommes en fête, qui est à sa quinzième année cette année, s'associe avec des partenaires majeurs justement pour augmenter la population dans notre région.

Et je vous remercie de m'avoir entendu. Je suis prêt à répondre à vos questions.

690 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lavigne, merci beaucoup d'avoir apporté cette dimension de l'importance économique des services de la traverse Oka. Alors, merci beaucoup. On en tiendra certainement compte.

695 **M. JUDE LAVIGNE :**

Merci.

700 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Denis Gaspé.

705 **M. DENIS GASPÉ :**

Bonsoir, monsieur le président, madame Bigué. Je suis content de vous présenter, mais je suis bien plus confortable en anglais. Ça fait que I want to change to English.

710 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous en prie. Go ahead, please.

Mr. DENIS GASPÉ :

715 I'm Denis Gaspé, who's family own a residence at 168, rue Notre-Dame, Oka. It is shown as lot number 8 on Indian Affairs maps, Mohawk land. It is also listed as lot 72 on the

Municipality of Oka maps. It's about 260 meters from here, from the landing.

720 The Gaspé family has resided at this location longer than the operation of the ferry at its current landing at the Oka pier. Prior to the 1940s, the ferry landed at the foot of rue St. Jean-Baptiste on the other side of the church.

The explanation of the interest in the project.

725 The noise from the current ferry tugs and loading ramps is plainly heard at the house and all eastbound traffic offloading from the ferry passes directly in front of the house which is set back only 10 meters from the street.

730 Noise and air pollution from exhaust and dust are currently at objectionable levels in the summer months when it is impossible to enjoy sitting and conducting a conversation on the front porch of the house, especially after the ferry unloads.

735 Noise levels in the house are also high, particularly when loud motorcycles pass in large groups. That's very common. Almost all eastbound traffic accelerates once in front of the house as it has just gone through the curve before reaching the house.

Traffic volumes, speeding vehicles and the curve in the street make access, egress from the driveway dangerous and very difficult.

740 The modernization of the wharves of the Oka ferry will negatively impact the quality of life at 168 rue Notre-Dame through increased traffic noise and air pollution from the vehicles carried by the ferry.

745 The noise levels from the new self-propelled ferry vessels and the new offloading ramps are unknown. We don't know. The exhaust from the diesel engines of the new vessels will be new emissions into the air around us.

750 The newer vessel will have a deeper draft and disturbance of the lake bottom at the Oka landing may also impact water quality in the lake on an ongoing basis. The reversing procedures required by the new vessels to slow down and accurately enter the loading slip will stir up more sediment than the nice gliding stop the current barges employ.

755 The tug and barge combination currently operated by the Oka ferry would appear to me to be the most cost effective method of operation. The crossing only takes approximately fifteen minutes and any safety concerns can easily be handled with an auxiliary rescue unit at the ready.

Years ago, Mr. Léger operated his own personal yacht to act as a rescue vehicle. If the rope broke, the tug broke down, he would go, jump in his yacht and go rescue the barge.

760 So, this rescue unit would be at the ready. It would be on site of an emergency before
passengers could exit their vehicles, have staff release and inflate the life raft and climb in. Proper
communications procedures would be required of the operator and he would have trained
personnel dealing with an emergency.

765 Concerns regarding the project. The Ministry of Transport Quebec conducted dredging
operations at both the Oka and Hudson landings in the fall of 2005 at a cost of \$900,000, tax
dollars. The fact the public hearings are held after the dredging indicates the project is a fait
accompli and concerns should only be made about future impacts. We trust the BAPE to properly
consider the submissions to it.

770 The capital cost of the dredging, and the purchase, and installation of the new ferry
vessels and wharves will need to be written off over time by the operator. He will need to raise
prices. He will need to promote his service to attract the volume of traffic to pay for the cost of
improvements. The price of a vehicle crossing has already increased 14.3% in 2006 compared to
775 2005.

The Municipality of Oka will need to spend money on revitalization to assist the operator in
attracting customers. This process has already begun. It is my concern that there is not an overall
plan to consider the concerns of the residents and coordinate these activities to ensure that one
780 party does not push another into poorly planned or unexpected outcomes.

The ferry carried 166,382 vehicles in 2003 and expects a 3% annual increase to carry
223,600 vehicles in 2013. One third of the traffic has been commuters. The increase in traffic will
negatively impact the quality of life at 168 rue Notre-Dame. The earlier daily start of 6:00 in the
785 morning, which is now at 7:00, and later nightly stopping at 24:00 or midnight, which is now at
21:00, will add four hours per day to the disturbances already suffered. This is an important part of
our environment.

The operator also plans to operate one week earlier in April and four weeks later in
790 November with the new vessels. This adds five weeks, 18%, to an existing season of 28 weeks.

The charm of the existing ferry operations, which is essentially a couple of wooden ramp
structures, tugs and barges will be lost. Concrete and steel structures, some sticking out of the
water some 7 meters, 17 meters wide and 26 meters long on the Oka side will not have the same
795 charm and attractiveness. The tourist appeal will be diminished and tourists account for 66% of the
ferry traffic.

The impact on Mohawk lands and the people around the ferry landing needs to be
recognized. The maps presented by Genivar in publication referenced as PR3.2 neglect to show
800 the Mohawk lands in the village, particularly those on the rue St. Anges. The ferry landing is on

disputed Mohawk land.

The archaeological potential of the landing at Oka is high. Native peoples have been using the strategic point known as Oka for a long time.

805

Suggestions and comments on improvements:

To limit the capacity of the crossings to what the parking and road infrastructure can handle.

810

To limit the idling of vehicles in the staging area to reduce air pollution.

Restrict the operating hours to between 7:00 in the morning and 23:00, 11 P.M.

815

Limit the price increases required by the operator to what would adequately recover his investment and operating costs. He is impacting the environment and using public property for his profit. This justifies some form of price controls on his services. My tax dollars are also subsidizing his service.

820

Enforce the noise and speed limit bylaws without an increase in policing costs to the community.

825

Ensure the design and construction of the wharf and rap structures conform to the Municipality of Oka's revitalization plan currently being formulated. The concrete pilings and steel structures required should be artistically designed to contribute to the charm of the pier at Oka referred of the Cabano. Cabano is the least of the worries. It's the steel superstructure and ramp area that needs to be addressed.

830

Lighting in the area should also recognize the residential nature of the current land use. Please don't light it up like an autoroute interchange.

835

That concludes my comments. Thank you.

THE CHAIRMAN :

840

Thank you, sir. To start with the last point, I trust you have read the environmental impact assessment study that is posted. You have consulted it?

Mr. DENIS GAGNÉ :

I have consulted it, yes.

845 **THE CHAIRMAN :**

And are you satisfied with the measures that are proposed in it in relation to the archaeological potential, et caetera?

850 **Mr. DENIS GAGNÉ :**

If they're carried through with, yes.

THE CHAIRMAN :

855

Have you shared these views with your municipal government? And if so, what was the outcome or their response?

Mr. DENIS GAGNÉ :

860

I only learned of this project recently. And my only contacts with the government or the municipal people has been at the invitation for the revitalization project which is where I learned of the ferry upgrades.

865 **THE CHAIRMAN :**

That might not be a fair question, but I would like to ask it just the same. How many of the citizens of Oka are of the same view as you are a resident of that house on that address?

870 **Mr. DENIS GAGNÉ :**

There's a few, but I couldn't tell you how many.

THE CHAIRMAN :

875

You couldn't tell me how many?

Mr. DENIS GAGNÉ :

880

No. I'm only representing my family.

THE CHAIRMAN :

885

I understand that and I respect that. Given the situation of your house, how many residences would you estimate are within more or less the same situation in terms of exposure to noise or other effects of the service as it is now? Take a guess, you wouldn't be held accountable for it.

Mr. DENIS GAGNÉ :

890 Well, if you go up Notre-Dame, there's three or four houses there. There's the old school and then there's a handful of houses on the left. And there's maybe a dozen houses on the right before you hit Tellier Street. So, there is probably 30 residences before you hit Tellier Street, which would be about a kilometer from here.

895 **THE CHAIRMAN :**

Right.

Mr. DENIS GAGNÉ :

900 But that's just...

THE CHAIRMAN :

905 One last question. One major consideration behind the project that is invoked as a reason is the issue of safety, navigational safety, and occupation safety and health in terms of the maneuvers that are required to properly dock the barge, et caetera. Transport Canada has been quite explicit about that.

910 As citizens, what should we make of this factor? You seem to be saying that the current service, if need be, should stay just as it is. And you in fact suggested that it has some positive aspects to it.

Mr. DENIS GAGNÉ :

915 That's right.

THE CHAIRMAN :

920 What do we do with the safety issue, both navigational and health and safety in terms of the exposure of workers to injury?

Mr. DENIS GAGNÉ :

925 Well, there's always going to be those issues even with the new ferries. Maybe the new ferries will be operating at a faster speed. It will be heck of a lot tougher for a sailboat to get out of the way...

THE CHAIRMAN :

930 I see.

Mr. DENIS GAGNÉ :

935 ... out of the way of the ferry boat. There may be traffic controls required on the lake to ensure that the sailboats have an opportunity to get out of the way.

I'm not familiar with navigational rules on a lake, but from what I understand, a powered vessel has to give way to a sailing vessel. So, I don't know how they're going to control the traffic on the lake.

940

As far as landing on the wharves here, I can certainly understand that there's going to be a little bit of concern with a much larger, heavier vessel coming in to a wharf that will not withstand any impacts because of solid steel.

945

The ramps here are a beautiful design. They move with the water level. When the barge comes in, theoretically it's going to land square most of the time, but as Mr. Patry indicated, there's several times they don't land square. I've been on the barges myself when we have to go out on the lake, make another turn and make another run at it.

950

So, that is an operational consideration that has been the style of the ferry for the last 40 years, hasn't been any major incidents.

The patrol of the yacht ending up in the parking lot, that's something where maybe you'd move the cars back and won't allow children to play there. As a kid, I used to be able to fish off the other side of the quay. You can't do that anymore, it's all blocked off. So, block off some more. That's going to be one of the issues with the entire operation though.

955

THE CHAIRMAN :

960

You feel that the trend of spillover of traffic, of cars waiting for the service, that this pileup is likely to increase in the future.

Mr. DENIS GAGNÉ :

965

Well, there's only so much room and I understand now from the comments made that they're going to be using the church entrance for parking. There's not enough parking on Sundays for the people who want to come down. And the people at the United Church have been getting tickets on Sundays, because they're going to church, and they come out, and they found out that they've been issued tickets.

970

So, a quicker ferry will relieve some of the parking issues, but that just means more traffic in front of my house, because if it's not waiting at the ferry, it's on the road and that is for both ways.

975 **THE CHAIRMAN :**

One last point. You expressed concern about the deeper draft of the new boat and the possibility of...

980 **Mr. DENIS GAGNÉ :**

Stirring up the bottom.

985 **THE CHAIRMAN :**

... stirring up sediments and so on. Do you know that from knowledge of how deep the water is on the side of the... you expect that to happen...

990 **Mr. DENIS GAGNÉ :**

I expect, that is an opinion...

995 **THE CHAIRMAN :**

Is an opinion, okay.

1000 **Mr. DENIS GAGNÉ :**

... on a learned fact. I'm not a hydraulic engineer or anything like that.

1005 **THE CHAIRMAN :**

Right.

1010 **Mr. DENIS GAGNÉ :**

But this is what I expect.

1015 **THE CHAIRMAN :**

Right. Just the mere fact that the draft is deeper...

1020 **Mr. DENIS GAGNÉ :**

Deeper draft, higher horsepower, a large volume of water being displaced by the propulsion system.

THE CHAIRMAN :

A reasonable assumption.

1020 Madame Bigué?

Thank you, sir.

Mr. DENIS GAGNÉ :

1025 Thank you.

LE PRÉSIDENT :

1030 J'invite maintenant monsieur Jacques Ruelland du Conseil régional de l'environnement des Laurentides. Monsieur Ruelland.

M. JACQUES RUELLAND :

Bonsoir, monsieur le président, madame la commissaire, madame Mondor.

1035

Effectivement, je représente le Conseil régional de l'environnement des Laurentides, dont je suis le président, qui milite en faveur de développement de stratégies de développement durable et de communautés viables particulièrement dans le sud de la région qui est aux prises avec une forte urbanisation.

1040

Je suis aussi membre de la Table d'harmonisation du parc d'Oka qui vise à concilier les intérêts locaux et les intérêts gouvernementaux dans l'administration, le développement et l'utilisation du parc national d'Oka.

1045

Je suis aussi membre du conseil d'administration de la Corporation de l'Abbaye d'Oka, qui est un projet communautaire qui vise l'acquisition de l'abbaye au service de la communauté, puisque les moines, comme vous le savez, doivent déménager bientôt.

1050

Et je suis un résidant de la région depuis 25 ans. Donc, je prends le traversier depuis 25 ans. Je connais bien la problématique. Et je souligne que je crois qu'on doit examiner ce projet-là dans une perspective relativement large, une perspective interrégionale et à long terme plutôt que dans une perspective de *pas dans ma cour+ de chaque côté des deux communautés.

1055

Alors, je vais vous faire une courte présentation en fonction de la démarche traditionnelle du BAPE, c'est-à-dire en trois points: la justification du projet, les alternatives possibles, les impacts et les mesures d'atténuation.

Selon moi, il y a sept aspects dont on doit tenir compte au niveau de la justification du projet. Alors, je crois que c'est un lien indélébile et centenaire entre deux communautés qui

1060 vivent généralement de manière isolée, donc conséquemment un lien qui doit être maintenu pour les raisons culturelles et politiques, ce qui est important, et aussi de souligner que cette activité-là, qui dure depuis 100 ans, s'insère dans le mode de fonctionnement, la culture et les activités respectives de chacune des communautés.

1065 C'est vrai que de l'autre côté, c'est un territoire, c'est une communauté riche et paisible, et dans un secteur essentiellement résidentiel, mais il reste que l'activité est implantée dans le milieu depuis une centaine d'années. Donc, ce n'est pas un nouveau projet là qui est présenté.

1070 Deuxièmement, c'est un patrimoine culturel majeur de la région et des deux rives de la région. Monsieur le maire l'a souligné. En particulier, je pense que c'est un attrait. Le système actuel, qui malheureusement ne peut plus être autorisé, constitue un attrait culturel et patrimonial très important et presque unique dans la province.

1075 Je ne connais pas d'autres secteurs, ou peut-être dans le secteur du Bas-du-Fleuve où on utilise des remorqueurs avec des chalands, mais c'est vraiment très typique de la région. Il est évident qu'en modernisant ce moyen de transport, on va perdre l'aspect patrimonial mais, graduellement, il va probablement se refaire.

1080 Troisièmement, j'estime qu'il faut envisager ce lien-là comme une partie intégrante du réseau routier interrégional. C'est un segment maritime fluvial, mais il reste que ça fait partie du réseau de transport et du réseau de communication routier qui lie de façon très importante le sud et le nord de la rivière des Outaouais.

1085 C'est aussi un mode de transport écologique. J'aimerais vous donner quelques chiffres à partir des hypothèses et de l'historique du transport de passagers de véhicules au cours des dernières années, qui est environ 150 000 par année selon l'opérateur. Si on calcule que pour contourner l'obstacle que constitue l'Outaouais, on doit faire 82 kilomètres, donc environ 165 kilomètres aller-retour, on arrive à un chiffre cumulatif de 26 400 000 kilomètres par année. À 10 litres au 100 kilomètres, c'est 2 640 000 litres d'essence par année.

1090 Donc, il est évident qu'il y a des nuisances, il y a des problèmes de pollution sonore et d'émission et, comme le dernier intervenant l'a mentionné, de problème de véhicules qui tournent au ralenti. Il reste que si on le regarde dans une perspective plus large, il y a quand même une consommation majeure de pétrole qui serait évitée, qui est évitée présentement.

1095 Le cinquième point, c'est que évidemment, je n'ai pas à aller très en détail là-dessus, c'est un moyen de... la proposition qui est faite est beaucoup plus sécuritaire, en termes de transport maritime, que le système actuel. C'est démontré de toutes sortes de façons dans les documents.

1100 Sixièmement, c'est un lien économique très important entre les deux rives et pour le côté nord de la rive de l'Outaouais aussi. Monsieur Lavigne a souligné toute l'importance pour le

secteur agroalimentaire et agrotouristique.

1105 Il y a le Parc d'Oka à proximité qui mise dans son plan stratégique sur le développement actif de la clientèle ontarienne, pour attirer la clientèle ontarienne du côté du Québec. Et il y a des gens qui travaillent quotidiennement de part et d'autre ou qui doivent aller, par exemple, à Valleyfield pour le travail. Donc, il y a un lien économique là qui doit être pris en considération.

1110 Le dernier point au niveau de la justification, c'est qu'il y a un gestionnaire qui est à la fois responsable et respectueux. Ce n'est peut-être pas rare, mais on ne voit pas toujours des représentants du monde des affaires qui se préoccupent des préoccupations communautaires et de l'environnement. Et on sait, on connaît la réputation de monsieur Desjardins. C'est toujours quelqu'un qui a fait très attention d'être à l'écoute des besoins des deux communautés de chaque
1115 côté de l'Outaouais.

Donc, je pense que la justification du projet est assez évidente, surtout quand on regarde les alternatives. Alors, il y a des alternatives maritimes, des alternatives terrestres. J'ai mentionné la voie de contournement par terre, je ne répéterai pas les chiffres, on voit les
1120 conséquences en termes de consommation de pétrole, de danger routier et de perte de temps.

Les alternatives par l'eau sont doubles: soit qu'on trouve un débarcadère différent, par exemple dans le secteur de Como, ce qui augmenterait considérablement la distance, ou qu'on construise un pont éventuellement. Donc, ça, on sait tous que le coût est totalement prohibitif.
1125 Donc, la distance de traversée, c'est celle qui est la plus courte entre Oka et Hudson. Conséquemment, des options alternatives, il ne semble pas en avoir énormément. Ça semble être toujours l'alternative la plus avantageuse sur tous les aspects que j'ai mentionnés précédemment.

1130 Donc, en conséquence, si on considère que la proposition représente l'option alternative la plus avantageuse, quelles sont les mesures d'atténuation qu'il faut envisager? Les mesures d'atténuation portent sur essentiellement des questions de croissance de l'achalandage et de nuisances diverses à la fois sur le plan sonore, au niveau des émissions, et au niveau
1135 possiblement des nuisances visuelles par les infrastructures.

Au niveau de l'achalandage, c'est évident qu'il y a un problème surtout du côté de Hudson, qui nécessite, à mon avis, des actions au niveau des prix et au niveau de la logistique. Je crois que l'achalandage majeur se trouve... on constate l'achalandage majeur lors des belles
1140 fins de semaine d'été et c'est un achalandage qui est dû à la clientèle touristique principalement.

Donc, il est assez facile, sans pénaliser le secteur économique ou les travailleurs qui se déplacent d'une rive à l'autre, il est assez facile d'avoir une structure de prix qui générerait la demande de manière peut-être plus efficace qu'elle l'est présentement. Donc, d'élaborer une structure de prix qui favorise l'utilisation du traversier pendant les jours de travail, pendant la

1145 semaine, et d'augmenter substantiellement les coûts de traversée durant les fins de semaine. Ça peut être plus sophistiqué que ça comme grille tarifaire, mais essentiellement ça devrait reposer sur ces principes-là.

1150 Et deuxièmement, d'élaborer des mesures d'atténuation pour régler la circulation et les embouteillages qu'on retrouve surtout du côté de Hudson. Il me semble que comme le projet fait partie intégrante de la communauté, les infrastructures ou le traversier fait aussi bien partie de la communauté de Hudson que celle d'Oka, c'est à la communauté de Hudson aussi d'envisager de trouver des solutions pour régler ses problèmes de circulation. La municipalité a des pouvoirs qui lui permettraient...

1155 On sait que l'achalandage se situe entre la sortie du traversier, le petit bout de rue qui va jusqu'à... je ne me souviens pas du nom de la rue, qui monte vers l'autoroute et la route en haut. Il reste que c'est là qu'on retrouve les problèmes majeurs. Il y a certainement moyen d'atténuer ces problèmes-là par des moyens logistiques plus efficaces que les moyens actuels.

1160 Et pour les nuisances, je pense qu'on en a déjà mentionné, il y a toute une façon de gérer le parc automobile, les heures d'utilisation, les heures de circulation, tout ça, de manière à minimiser les impacts. Et ça, ça relève des autorités municipales de part et d'autre, les règlements de nuisance. Ils peuvent facilement mettre en place des mesures qui visent à
1165 respecter la tranquillité de vie des citoyens locaux de part et d'autre.

Et je crois que les enjeux majeurs sont des enjeux qui relèvent davantage des liens interrégionaux et des préoccupations interrégionales qui doivent être respectées, les objectifs interrégionaux, tout en visant à atténuer, dans la mesure du possible, les impacts locaux dus à
1170 l'opération du traversier. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1175 Merci beaucoup, monsieur Ruelland, pour cette contribution fort intéressante et utile.

Monsieur le maire et monsieur Lavigne ont parlé éloquemment des avantages et de l'importance des services pour l'économie de ce côté. On peut qualifier ça de *pas dans ma cour+, mais ça n'aura pas l'avantage de donner un éclairage supplémentaire sur la chose.

1180 Le fait reste que vu de l'autre côté, de l'autre rive, tout porte à croire, et on n'a pas terminé l'analyse encore, on est mode d'enquête jusqu'au 13 juillet, mais tout jusqu'à maintenant porte à croire que les citoyens de la Ville de Hudson bénéficient le moins de ces services, en tenant compte d'autres municipalités autour d'une part, et que la Ville de Hudson, compte tenu des caractéristiques physiques de sa configuration, hérite le plus des désavantages.

1185 Alors, si on regarde ça sous l'angle de l'équité intercommunautaire, qui fait partie

1190 comme considération également de développement durable, on ne veut pas nécessairement dire
que tout le monde doit avoir une part égale, mais quand la répartition avantages- désavantages
est si incommensurable et puis quand on ajoute à ça que la Ville de Hudson dit: *On a beau avoir
un règlement municipal qui stipule qu'on n'arrête pas, mais la Sûreté du Québec étant dans un
contexte particulier n'applique pas le règlement parce qu'ils ont d'autres chats à fouetter+, etc.,
etc., alors je vous sou mets le tableau et je vous dis, tenant compte de ces considérations, qu'est-
ce que vous pensez de ça?

1195 **M. JACQUES RUELLAND :**

1200 Je connais bien la problématique puisqu'il y a eu des audiences sur le dragage de la
rivière, il y a quelques années. Il y a eu des audiences à Hudson à l'époque et la communauté a
fait valoir ses préoccupations. Il me semble que les problèmes dont on parle ne sont pas des
problèmes soudains et récents, des problèmes qui durent depuis très longtemps.

1205 Je n'ai pas vu, au cours des vingt dernières années, quelles ont été les mesures prises
par Hudson au niveau des infrastructures pour faciliter la fluidité du trafic, pour atténuer les
nuisances. Il me semble qu'il y a eu une espèce de statu quo, d'immobilisme, qui a fait en sorte
qu'on a laissé pourrir le problème avec l'augmentation de l'achalandage. Puis là, on dit: *Bien,
c'est devenu trop irritant, trop nuisible pour notre communauté.+

1210 La communauté de Hudson a des pouvoirs qu'elle pourrait examiner avec le ministère des
Transports pour trouver une solution qui faciliterait... Je crois qu'il y a déjà eu un projet, par
exemple, pour faire une traverse essentiellement en face du traversier vers...

LE PRÉSIDENT :

1215 La 342.

M. JACQUES RUELLAND :

1220 ... la route 342. Et là, par contre, je pense qu'on tombe dans un secteur zoné agricole à
un certain endroit. Mais il reste qu'il y a un problème réel, je comprends. On n'a pas tenté de le
solutionner et il va devoir être solutionné. Mais je considère que les avantages cumulatifs du lien
qui est essentiellement, à mon avis, un lien routier, un lien économique et un lien culturel, sont
supérieurs aux inconvénients que subit la Ville de Hudson qui n'a pas, selon moi, pris les
dispositions nécessaires dans le passé pour régler ou atténuer ce type de problème là.

1225 Donc, je crois que la question, avec tout le respect que je vous dois, la question doit leur
être posée.

LE PRÉSIDENT :

1230 On leur a posé la question.
Madame Bigué.

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

1235 Vous parlez des avantages de la région qui sont supérieurs aux inconvénients de Hudson.
Est-ce que la région est prête à prendre certaines mesures pour aider la Ville de Hudson?

M. JACQUES RUELLAND :

1240 Je parle de la région du secteur interrégional, c'est-à-dire du sud-ouest de la province. Ce
lien-là lie les deux côtés de l'Outaouais, la Montérégie et les Laurentides, qui forment une forme
d'entité économique où il se fait un très fort développement démographique. Dans la région des
Laurentides, il va avoir une croissance, la croissance démographique la plus forte au cours des
25 prochaines années, de toutes les régions du Québec.

1245
1250 Donc, on va avoir à gérer ce type de problématique là. Et avec l'augmentation des prix du
pétrole, l'augmentation de l'achalandage, l'augmentation de véhicules, la densité de la
population, je pense que le lien fluvial va prendre encore plus d'importance que moins
d'importance pour l'avenir. Donc, je pense qu'il faut envisager des solutions structurelles de long
terme puisque, comme on l'a souligné et vous l'avez rappelé, il va avoir très probablement une
augmentation graduelle et annuelle de l'achalandage, qui peut être gérée, comme je le disais,
par une structure de prix adéquate et des moyens logistiques plus efficaces, plus sophistiqués.

1255 Je pense qu'il faut regarder à plus long terme. Je pense qu'il ne faut pas le perdre ce lien-
là. Il y a même des projets de parc régional, un parc, une réserve naturelle régionale qui
engloberait une partie du lac des Deux-Montagnes, qui toucherait les berges du côté de la
Montérégie ici, donc pour faire une forme d'unité naturelle.

1260 Donc, on a avantage à développer des liens avec la communauté anglophone et la rive
sud de la rivière et la communauté anglophone du côté nord plutôt que de tenter de les briser.
Alors, je pense que sur le plan politique et culturel, on a avantage à faire ça.

LE PRÉSIDENT :

1265 Mais il faut dire, monsieur Ruelland, qu'il n'y a personne qui est venu nous dire: *Il faut
arrêter les services.+ On l'a dit à la limite. Mais tout le monde est en faveur avec un degré varié
d'enthousiasme du maintien du service, évidemment.

Madame Bigué, avez-vous autre chose?

1270

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Ma question est encore la même. Est-ce que sur le plan régional, on est prêt à donner une assistance ou une coopération quelconque à la Ville de Hudson qui en subit manifestement les inconvénients.

1275

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Ruelland a répondu déjà à la question, je crois.

1280

M. JACQUES RUELLAND :

Mais je pense qu'on aurait intérêt à regarder le rôle foncier de la Municipalité de Hudson par rapport à celui d'Oka pour voir que le niveau de richesse des deux municipalités n'est pas le même là. Je ne suis pas sûr que la Municipalité de Hudson a besoin des deniers de la Municipalité d'Oka pour survivre et défrayer le coût des infrastructures nécessaires.

1285

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Ruelland.

1290

M. JACQUES RUELLAND :

Ça fait plaisir.

1295

LE PRÉSIDENT :

Madame Marie-Claude Perreault de la Chambre de commerce du Lac-des-Deux-Montagnes. Madame Perreault, bonsoir.

1300

Mme MARIE-CLAUDE PERREAULT :

Bonsoir. Je suis enchantée d'être invitée à votre table ce soir. J'ai été avisée de la soirée de ce soir seulement que ce matin. Alors, je n'ai pas une très grande préparation.

1305

Par contre, j'ai entendu les derniers intervenants et j'ai été enchantée par tout ce que j'ai entendu, y compris les propos de monsieur Gaspé, même si je n'ai pas tout compris exactement ce qu'il a dit, mais j'ai apprécié son commentaire. Parce que j'avoue que, effectivement, dans le Village d'Oka, il peut y avoir un impact certain sur la qualité de vie des gens par rapport à la circulation qui est produite par le traversier.

1310

Par contre, le traversier, oui, effectivement a un impact économique majeur sur la

1315 région. La Chambre de commerce du Lac-des-Deux-Montagnes représente les municipalités de Saint-Placide, Oka, Saint-Joseph-du-Lac et Pointe-Calumet, qui sont toutes des petites municipalités qui n'ont pas de parc industriel, qui n'ont pas de secteur industriel majeur. On s'entend que la plupart des commerces même qui existent dans la région sont d'ordre agricole et ces gens-là sont bien représentés, entre autres, par monsieur Lavigne et d'autres personnes. Donc, je ne mentionnerai pas de ce côté-là.

1320 Par contre, du niveau strictement commercial, si je représente, en fait, les membres de la Chambre de commerce présentement, c'est certain que pour eux, pour la plupart d'entre eux, je vous dirais que le traversier, qu'il existe ou qu'il n'existe pas, qu'il se modernise ou pas, ça a peu d'impact sur eux, parce que la plupart sont soit propriétaire de dépanneur, coiffeur, avocat, notaire ou autres. Alors, ils ont des petites entreprises, très petites entreprises.

1325 Par contre, c'est certain que si, admettons, les services du traversier étaient interrompus ou qu'ils étaient modifiés de façon à diminuer l'achalandage, il se pourrait très bien que plusieurs d'entre eux en souffrent les conséquences par le biais.

1330 Alors, je suis représentante de la Chambre de commerce, je suis aussi propriétaire d'un commerce à Oka, un commerce qui est catégorisé plutôt agrotouristique. On reçoit des gens. On a un verger, on a une cabane à sucre. Et juste à ce niveau-là, je ne répéterai pas tout ce que les gens ont dit avant moi, je pourrais le faire parce que tout ça me concerne aussi.

1335 Par contre, une des choses que j'aimerais rajouter, c'est le fait que cette année, pour la première fois, j'ai été invitée par le journal de Hudson à mettre de la publicité pour ma cabane à sucre, autrement dit pour offrir un service supplémentaire aux gens de Hudson, de leur permettre de venir visiter nos cabanes à sucre ici dans la Rive-Nord, parce qu'il n'en existe pas sur leur côté à eux. La même chose, entre autres, pour les vergers et les attraits touristiques de notre région
1340 qui sont très agricoles.

Alors, dans ce sens-là, priver ou diminuer le service du traversier serait, je pense, quand même négatif pour les résidents de Hudson.

1345 Et si je peux ajouter un petit commentaire à monsieur Ruelland tout à l'heure, ce qui m'a fait un petit peu sourire par rapport à votre question, madame Bigué, *comment on peut aider la Municipalité de Hudson+, je vais tenter de dire ça de façon démocratique, gentille, mais dans le fond, ce que je vois dans ça, c'est peut-être une façon... ils se sont peut-être un peu mis la tête dans le sable depuis plusieurs années. Si ça fait 100 ans que le traversier existe, ils auraient pu,
1350 depuis 100 ans, en profiter eux aussi.

Alors, en installant sur la route principale qui mène au traversier, ils auraient pu permettre, en fait, des changements de zonage pour que peut-être certaines personnes soient intéressées à offrir des services d'hébergement aux gens, des hébergements évidemment de courte durée. On
1355 ne parle pas de hôtels majeurs, mais de Bed & Breakfast ou de Gîtes de

passant. Les touristes auraient pu profiter de ce service-là, entre autres. Et les gens qui auraient construit ces auberges-là auraient pu profiter d'une augmentation de la valeur de leur résidence à ce moment-là.

1360 Parce que j'en vois quand je traverse, parce que, moi aussi, j'utilise le traversier à l'occasion, c'est que les maisons qui sont situées de chaque côté de la rue sont laissées un peu à elles-mêmes, sont abandonnées plus ou moins et semblent avoir peu de valeur pour la plupart. Alors, ça, la municipalité aurait pu prendre les choses en main en changeant peut-être le zonage de cette rue-là et en permettant des commerces qui auraient pu certainement améliorer le sort des
1365 résidents du coin.

Et l'autre point de vue par rapport à ça, si je peux dire, parce qu'on parle encore du côté économique, c'est une expérience que j'ai vécue l'été dernier. Avec mon conjoint, nous sommes allés visiter une partie de Charlevoix, très beau secteur que nous n'avions jamais vu auparavant.
1370 Nous avons utilisé le traversier qui nous amène à l'Île-aux-Coudres. Alors, ce traversier qui est propriété provinciale, je crois, est un service gratuit offert aux usagers. Parce que l'Île-aux-Coudres étant une île qui n'est pas reliée par un pont, c'est un service essentiel. Mais on peut penser qu'il amène évidemment aussi beaucoup de touristes.

Et ce que j'en ai vu, c'est que pour la plupart, les maisons et des petits commerces se sont installés sur place, parce que plusieurs étaient assez récents, rénovés ou enfin. On voit que les gens avaient pris soin de leur propriété. Et je crois que pour eux, c'est un service qui fait partie de la communauté, qui fait partie de la vie économique aussi de la communauté. Alors, dans ce sens-là, si le traversier n'existait pas, ce serait très, très différent dans leur municipalité. Ils
1375 semblent s'en accommoder fort bien, en tout cas.

Alors, pour résumer, c'est certain que le traversier, pour moi, est un attrait touristique majeur pour la région. Il est très important. De moderniser semble un *must+, c'est un incontournable. Parce que c'est évident que ce système va devenir désuet avec le temps et on ne
1385 peut pas passer à côté du fait qu'il va falloir s'occuper de la sécurité des gens sur le lac des Deux-Montagnes. Alors, je vais conclure avec ça.

LE PRÉSIDENT :

1390 Merci, madame Perreault. Merci beaucoup. On va trouver une façon pour transmettre vos conseils à la Ville de Hudson. Ils en seront ravis, d'ailleurs, j'en suis sûr.

Avant la pause, j'inviterais madame Réjeanne Cyr, Société d'histoire d'Oka, à prendre la parole.

1395

Mme RÉJEANNE CYR :

Mon nom est Réjeanne Cyr. Je suis présidente de la Société d'histoire d'Oka. Je vous

présente Marc Bérubé qui est vice-président.

1400

Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :

Bonsoir.

1405

Mme RÉJEANNE CYR :

Je vais faire un petit exposé très rapide et très court. L'histoire, le point de vue historique entre les deux rives, ce n'est pas d'aujourd'hui. J'aurais pu faire un mémoire assez long. Je vais me limiter parce que l'histoire reste l'histoire, c'est passé, mais je pense que les autres intervenants en ont parlé beaucoup.

1410

La traverse d'Oka, navette entre les deux rives du lac des Deux-Montagnes, fait partie du paysage des Okois depuis 97 ans. Elle a donc une valeur historique importante. L'identité même d'Oka s'est forgée autour du traversier. On vient de loin pour prendre cette traverse, pour admirer le travail des conducteurs.

1415

La traverse d'Oka fait partie de notre histoire. Bien avant la création de la traverse, les résidents des deux rives empruntaient cette voie nautique. Qu'on pense aux habitants de Como, de Hudson et même jusqu'à Vaudreuil qui venaient à la Mission du lac des Deux-Montagnes pour recevoir des services religieux jusqu'au début du siècle dernier. Quand John Léger inaugure la traverse en 1909, on se voisinait déjà depuis longtemps entre les deux rives du lac.

1420

Le traversier Oka-Como a d'abord été mis sur pied pour répondre à une demande du bureau de poste d'Oka, comme monsieur le maire l'a précisé, pour acheminer le courrier de la Reine plus rapidement. Des résidents allaient donc cueillir la poste au train du Canadien Pacifique à Como. Des voyageurs et des travailleurs ont ainsi commencé à utiliser la traverse pour se rendre au train. À l'inverse, durant les années 1920, 1930, des milliers de pèlerins arrivaient par le train et prenaient le traversier pour venir assister à la Fête du Calvaire.

1425

En 1958, Claude Léger prend les rênes de l'entreprise familiale. Il dessine lui-même, il fait construire quatre chalands tirés par des bateaux à diesel. Il achète aussi le commerce de son concurrent Delphé Carrière. Monsieur Léger embauche alors des travailleurs, dont quelques Okois, pour conduire et encadrer les utilisateurs. Dès lors, la traverse d'Oka devient une option routière des travailleurs pour se rendre à Montréal.

1430

1435

La traverse d'Oka fait aussi partie prenante de l'identité même d'Oka. Avec le fromage d'Oka et la présence amérindienne, la traverse d'Oka identifie et définit notre région. Oka est reconnue comme un passage stratégique pour les voyageurs qui se rendent à Montréal ou vers l'Ontario. Souvent, les fins de semaine, on aperçoit même des observateurs venus s'asseoir sur le quai d'Oka pour voir la manoeuvre des conducteurs de traversier. C'est un point de rassemblement important pour la vie sociale à Oka.

1440

1445 Au fil des ans, des milliers de véhicules de toutes sortes ont utilisé la traverse: bicyclettes, motos, automobiles, camions et même roulottes. Des milliers de visiteurs et des touristes des deux rives ont pu traverser. Quand, au mois d'avril, le traversier se remet en marche, c'est le coeur même d'Oka qui se remet à battre. La traverse d'Oka fait donc partie de notre histoire et de notre identité. Monsieur le maire l'a dit tantôt, tous les petits gars du village ont essayé de se faire tirer par le chaland.

1450 La Société d'histoire d'Oka, dont le mandat est de reconnaître et de protéger le patrimoine, tient à préserver cette route naturelle qui nous représente. C'est une force vive, une porte d'entrée pour notre communauté et pour notre région.

1455 **Mme LUCIE BIGUÉ, commissaire :**

Merci beaucoup, madame.

LE PRÉSIDENT :

1460 Madame Cyr, monsieur Bérubé, ailleurs, ce sont les hirondelles qui font le printemps; ici, c'est la traverse d'Oka.

Mme RÉJEANNE CYR :

1465 On a chacun ses hirondelles.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci beaucoup.

1470

Mme RÉJEANNE CYR :

Bienvenue.

1475 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on va prendre dix minutes de pause et puis on reprendra après.

1480 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

REPRISE DE LA SÉANCE

1485

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Claude Gosselin de Restaurant Al-Dente. Monsieur Gosselin.

1490

M. CLAUDE GOSSELIN :

1495

Bonsoir, mesdames. Bonsoir, monsieur. Je n'ai pas beaucoup à rajouter sur qu'est-ce qui a déjà été dit. Je pense que les gens ont apporté beaucoup d'expressions techniques à l'opération du traversier. Je veux simplement apporter, moi, mon opinion, une petite opinion très, très personnelle de commerçant qui est établi ici à Oka depuis neuf ans.

1500

Donc, comme vous l'avez mentionné, je suis propriétaire du Resto Al-Dente, qui est sur la rue, ce qu'on appelle, du traversier. Dans ma publicité donc, c'est indiqué: Rue du traversier. C'est dire que le traversier fait partie du décor d'Oka.

1505

Moi, tout simplement ce que je voulais rajouter, suite aux pressions qu'on a faites, les commerçants, auprès de la direction de la Ville, le maire et les conseillers, c'était d'avoir une rencontre pour revaloriser plus le tourisme ici à Oka. Ils ont écouté notre demande, il y a un comité qui a été formé de revitalisation d'Oka.

1510

On a eu trois assemblées à venir jusqu'à date. On en a eu une, la dernière, le 11 de ce mois-ci, et c'est beau de voir qu'on veut redévelopper notre région, redonner encore plus d'essor touristique à notre région. Comme il a été mentionné, Oka et les environs, ce ne sont pas une zone industrielle. Donc, il faut développer ce qu'on a de plus cher, c'est-à-dire le tourisme.

1515

Les autres intervenants aussi ont fait part, monsieur Lavigne, Jude a fait sa part et madame de la Chambre de commerce.

Donc, moi, c'est simplement ce que je veux rajouter là-dessus. C'est qu'étant donné qu'on a un débouché présentement avec les autorités en place ici à Oka pour revaloriser encore plus notre secteur, je pense qu'il serait regrettable soit de perdre, j'espère que non, ou de diminuer l'efficacité du traversier d'Oka. Parce que moi, ça m'enlèverait des clients parce que j'ai beaucoup de clients de Hudson qui viennent chez moi.

1520

Ça fait que c'est tout ce que j'avais à dire. Je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté.

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie, monsieur Gosselin. Merci beaucoup.

1525

M. CLAUDE GOSSELIN :

Ça fait plaisir.

1530

LE PRÉSIDENT :

J'invite monsieur André Durocher. Il n'est pas là. Alors, en attendant, s'il est dehors, j'invite monsieur Gilles Marinier. Il est là? D'accord, ils sont toujours ensemble?

1535

Madame Élise Poirier. Bonsoir, madame Poirier.

Mme ÉLISE POIRIER :

Bonsoir! J'ai une petite intervention à faire. C'est que dans La Presse, il y a deux semaines, j'ai vu, il y avait une demi-page relatant les lauréats 2006 pour les prix touristiques de l'année dernière. Alors, il y a à peu près huit commerces qu'on voit, dont la Traverse d'Oka qui a remporté le prix transport et voyage de La Presse. Donc, il y a la photo, tout ça, je peux vous le remettre en document.

1540

Donc, je trouve que si cette traverse d'Oka est citée comme prix lauréat, en fait de touriste transport, je trouve que, donc, les gens se sont attardés et ont trouvé ça intéressant comme projet de transport. Je trouve que la Traverse d'Oka a un historique. C'est patrimonial. C'est typique. Tous ceux qui vivent à Oka vont toujours flâner et regarder les gens accoster, voir la traverse accoster.

1545

Je sais, je suis peut-être une sentimentaliste, mais je pense que c'est un atout et que ça serait très dommage qu'on modernise. Bon, tout le monde va dire c'est un sujet de sécurité, à propos de la sécurité, tout ça, mais quand même, l'efficacité, tout ça.

1550

Si les gens veulent vraiment venir cueillir des pommes au verger, ils viennent de l'Ontario et tout ça, ils sont en vacances, en voyage. Ils veulent aller chez Jude Lavigne, mais c'est une vacances, un voyage. On parle de touristes qui prennent le temps. Et ces petits chalands sont charmants et ça fait partie de leur voyage. Ce n'est pas courir et aller vite chez Jude Lavigne ou chez n'importe qui d'autre, Al-Dente, manger de la pizza, tout ça. Ça fait partie du voyage ce moment-là du transport et du transit. Et je trouve que c'est important et qu'il ne faudrait pas toujours tout remettre sur l'efficacité, l'efficacité, l'efficacité. C'est mon point.

1555

1560

LE PRÉSIDENT :

1565 Est-ce que je dois comprendre, madame Poirier, que vous êtes contre le projet de modernisation présenté?

Mme ÉLISE POIRIER :

1570 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

1575 Je vois. Vous aimeriez maintenir le service...

Mme ÉLISE POIRIER :

Maintenir le service. C'est peut-être plus lent...

1580 **LE PRÉSIDENT :**

... tel qu'il est maintenant avec toutes ses caractéristiques.

Mme ÉLISE POIRIER :

1585 Oui. Puis je veux dire, on implore souvent la sécurité, mais est-ce qu'il y a eu beaucoup de noyades, de blessés, de vraiment gros accidents? Je ne vais pas refaire le Code de sécurité nautique canadien, je le sais, mais quand même, je pense qu'il n'y a pas eu beaucoup d'incidents en 96 ans de pratique de cette traverse. Et je trouve que les gens devraient considérer que ça fait
1590 partie de leur voyage, c'est surtout ça mon point, et de leur...

LE PRÉSIDENT :

1595 Je vais jouer mon rôle, malheureusement, d'avocat du diable avec vous. Il y a deux façons de regarder la question de sécurité: une façon de dire: *combien d'accidents sont déjà arrivés+ et l'autre qui regarde la chose d'une façon probabiliste: *c'est quoi la probabilité compte tenu de ça, si ça arrive+. Et les pouvoirs publics ont avant tout un devoir de prévention dans la mesure où le problème est cernable, identifiable et les mesures de prévenir ces problèmes sont connues.

1600 Alors, de quel côté vous vous placez? J'imagine de ceux qui disent: *Bien, il n'y a pas eu d'accidents. Alors, écoutez, énervons-nous pas.+

Mme ÉLISE POIRIER :

1605 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Mais vous comprenez l'autre point de vue aussi?

1610

Mme ÉLISE POIRIER :

Oui, je sais, mais toujours au niveau, tu sais, c'est toujours en disant: *le progrès, le progrès, le progrès.+ À un moment donné, on va regretter toutes ces choses-là, puis qu'est-ce que ça va devenir, une pancarte disant: *Ah! oui, c'était donc beau ces chalands-là+. En tout cas, je suis contre ce projet-là.

1615

Il y en a un qui a invoqué à un moment donné le passage. C'est madame Cyr, je crois, puis elle a dit: *le passeur, le passage+. Je ne veux pas me remettre à tout vous raconter Siddhartha, tout ça, mais c'est un peu le passage et c'est ça, de prendre le temps aussi de traverser quelque chose. On n'est pas si pressés, puis quand on est en tourisme et en vacances. C'est tout.

1620

LE PRÉSIDENT :

Siddhartha en serait satisfait de votre intervention.

1625

Mme ÉLISE POIRIER :

Oui, c'est ça. Je vais vous remettre le papier.

1630

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

1635

Alors, monsieur Durocher ou monsieur Marinier?

Dans ce cas, il me reste une seule demande de rectification des faits et c'est monsieur Desjardins qui en a fait la demande. Alors, je vous rappelle toujours qu'il s'agit de rectification des faits et non pas une opinion contraire ou différente qu'il s'agit.

1640

On a une deuxième demande d'intervention. Je vais vous passer après. Très bien. Je parle à monsieur Ruelland.

1645

M. CLAUDE DESJARDINS :

Madame Bigué, monsieur Samak. Donc, les rectifications que je veux apporter concernent la rencontre de lundi dernier. Donc, ce soir, je n'ai rien noté qui méritait rectification.

1650 Donc, dans le mémoire de monsieur Jacques Bourgeois, dans le thème de *L'intrusion
visuelle des traversiers+, à la page 6 du document, les images démontrent que la hauteur de
chaque bateau correspondra à deux locomotives de haut, soit environ 9 mètres. Aussi, les
équivalences sur la largeur et la longueur, ces mêmes images laissent prétendre qu'un bateau
correspond au volume de 12 locomotives.

1655 La réalité, c'est que la hauteur avoisinant 9 mètres n'est applicable qu'à la timonerie et non
à l'ensemble du traversier. Ainsi, elle s'applique seulement qu'à la structure de 4 mètres de
longueur sur 2 mètres de largeur et non à l'ensemble du bateau qui, lui, fait une dimension de 36
mètres sur 10 mètres. Cette structure surélevée de 4 mètres par 2 mètres, par rapport au reste
1660 du bateau, est la timonerie.

 À la page 8 du document, les images laissent entendre que les bateaux proposés seront
plus hauts que la résidence d'environ 1.5 mètre.

1665 En réalité, selon le rapport aux plans PL5002 et PL5004 de Génium ainsi que par un
rapport à une lettre datée du 18 avril 2006 et adressée à la Ville de Hudson par Clément
Arseneault, arpenteur géomètre, l'élévation de Main Road face à la résidence est à 26.4 mètres.
Cette cote et toutes celles qui suivent sont des élévations géodésiques, sauf que lorsqu'il fait
mention d'une hauteur où il s'agit d'un dénivelé. La hauteur de la résidence, par rapport au niveau
1670 moyen avoisinant du terrain, est de 9.7 mètres et non 25 pieds ou 7.6 mètres, comme mentionné
à la page 8 du document de monsieur Bourgeois.

 La faite du toit de la maison est à une élévation de 34.3 mètres. La hauteur du sol à côté
de la timonerie du premier bateau lorsque celui-ci sera entreposé, donc celui qui est le plus près
1675 de la maison, sera de 23.6 mètres. La hauteur de la timonerie, considérant un léger remblai à
mettre en place pour la rampe de halage à l'endroit du premier bateau, les bers et la coque, sera
de 9.3 mètres. Donc, pour le premier bateau entreposé, la maison sera plus haute que la
timonerie de 1.4 mètre.

1680 Maintenant, la hauteur du sol à côté de la timonerie du deuxième bateau lorsque celui-ci
sera entreposé, donc celui qui est le plus loin de la maison, sera de 23.3 mètres. La hauteur de
la timonerie, en considérant les bers et la coque du deuxième bateau, à cet endroit-là il n'y aura
pas de remblai au niveau de la rampe de halage, est de 8.7 mètres. Donc, le deuxième bateau
entreposé, la maison sera plus haute que la timonerie de 2.3 mètres.

1685 Ainsi, globalement, il y aurait une différence pouvant aller jusqu'à 3.8 mètres, donc 12
pieds 6 pouces, entre les élévations mentionnées dans le document de monsieur Bourgeois et ce
qui sera inséré dans le milieu en réalité. Jamais les élévations des timoneries ne dépasseront le
faîte de la maison. Les antennes et les mâts seront quant à eux rabattables lors de l'entreposage
1690 hivernal.

1695 À la page 6 du document, il fait mention que trois traversiers pourront être entreposés un à la suite de l'autre. En réalité, il est impossible d'entreposer trois navires un à la suite de l'autre. Le fait est que la partie derrière du troisième bateau serait dans la partie immergée de la rampe de halage. Donc, on rappelle que la rampe de halage a une longueur de 143 mètres, donc 44 mètres en portion immergée et 99 mètres en portion émergée. Les trois navires accolés les uns aux autres totaliseraient 108 mètres.

1700 En page 12, il fait mention qu'une subvention de 40 000 \$ a été reçue du MTQ. En fait, il s'agit d'une entente de partenariat entre le ministère des Transports du Québec et Traverse Oka pour la réalisation d'une étude d'opportunité dans laquelle chacune des parties avait son rôle à jouer.

1705 Maintenant, pour ce qui est du mémoire de monsieur Coronado et de ses concitoyens, dans le thème *En quoi influence-t-il l'environnement et la qualité de vie+, le quatrième paragraphe fait la mention d'un débarcadère en ciment d'une centaine de mètres de long dans le lac. En fait, le débarcadère hors tout aura une longueur de 26 mètres.

1710 Dans le thème *Ce projet est-il acceptable dans le milieu+, au huitième point, il fait mention que des maisons ou des terrains devront être expropriés. Dans les faits, aucun terrain supplémentaire n'est requis pour la mise en place du projet et aucune expropriation ne doit être effectuée pour la réalisation du projet. De plus, Traverse Oka n'a pas l'autorité de procéder à quelque'expropriation que ce soit.

1715 Maintenant, pour le mémoire de madame Dianne Laheurte, les photos présentées à la commission démontrent une situation de débordement hors du commun. Ces photos ont été prises le 12 octobre 2005, alors que l'autoroute 40 avait été fermée dans les deux directions pour une bonne partie de la journée. Il s'agit ici d'une situation d'urgence qui n'a aucun comparatif aux situations normalement rencontrées.

1720 Maintenant, pour le mémoire de la Ville de Hudson, en page 7, les trois photos d'une situation de débordement sur la rue Sanderson démontrent une situation exceptionnelle résultant d'une décision d'un agent de la Sûreté du Québec de détourner systématiquement les voitures vers la rue Sanderson afin de libérer la rue Main.

1725 En temps normal, aucune voiture se trouve alignée dans cette rue. Il peut toutefois avoir des usagers qui empruntent cette rue pour faire demi-tour ou encore accéder à la rue Bellevue par Sanderson. À cet égard, elle fait mention que:

1730 *Le promoteur se sert des routes publiques pour le stationnement, alors qu'il n'en a aucunement le droit.*

En fait, il s'agit d'une situation de congestion routière comme on en retrouve ailleurs en

1735 période de pointe dans la grande région métropolitaine. Il s'agit ici d'une affluence supérieure à la capacité d'accueil du système. Jamais Traverse Oka n'a utilisé le réseau routier comme prolongement de son aire d'attente.

Maintenant, en page 8, elle fait mention que:

1740 *Notre greffier a formellement demandé à La Traverse Oka de voir à faire circuler les véhicules à l'entrée de sa propriété, mais le promoteur maintient que ceci relève de la responsabilité de la Ville et non de la sienne.*

1745 Ceci apparaît dans la lettre datée du 4 août 2004. Le 16 septembre 2004, la lettre du greffier de la Ville dit:

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

1750 *À la lumière de ce qui est précité, monsieur Desjardins, veuillez ne pas tenir compte de la lettre du 4 août. Et je vous remercie de votre compréhension.*

1755 *Je vous prie d'accepter mes excuses pour tout inconfort causé et vous offre mes salutations distinguées.*

En page 9, au quatrième paragraphe, la mention faite tend à démontrer que la hauteur des bateaux sera de 4 pieds supérieur à la maison. Dans les faits, le premier bateau sera de 4.6 pieds inférieur à la hauteur de la maison et le second 7.5 pieds inférieur à la hauteur de la maison.

1760 En page 11, au premier point, elle mentionne:

1765 *Comme il n'y a eu aucune consultation avec les citoyens locaux, le promoteur ne peut aucunement savoir quelles sont leurs inquiétudes, en pondérer l'importance et y répondre adéquatement.*

Dans les faits, la proposition de préconsultation auprès des citoyens faite à la Ville de Hudson nous a été refusée, compte tenu que la mairesse se ferait la porte-parole des citoyens qui l'ont élue.

1770 Par la suite, la préconsultation menée auprès de la Ville nous a permis d'arriver à une entente de principe sur les bases fondamentales du projet, laquelle entente a été signée par les trois parties, soit la Ville d'Oka, la Ville de Hudson et Traverse d'Oka.

1775 Maintenant, pour ce qui est de la revue critique de certains aspects de l'étude d'impact

1780 par Paul F. Wilkinson & associés, l'annexe A du mémoire déposé par la Ville de Hudson, à la page 9, quatrième, cinquième et sixième paragraphes, il est affirmé que la *Loi canadienne sur les évaluations environnementales* ne s'applique pas au projet à l'étude. Cela est faux. Il a fallu produire l'évaluation environnementale à la satisfaction des autorités fédérales. Cette évaluation a été assimilée à un examen préalable au sens de la *Loi canadienne sur les évaluations environnementales*.

1785 D'ailleurs, deux documents de réponse aux questions des autorités fédérales ont été produits. À noter que Pêches et Océans Canada, en vertu de la *Loi sur les pêches*, et la Garde côtière canadienne, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, doivent émettre des autorisations dans le cadre du projet à l'étude.

1790 À la page 10, premier paragraphe, il est mentionné que la question du respect des droits acquis a été évacuée de l'évaluation environnementale. Cette question est sujette à interprétation et l'étude d'impact environnementale n'a pas comme objectif de produire une analyse juridique exhaustive pour la documenter.

1795 Néanmoins, la réalité de cet aspect a été prise en compte par Traverse Oka dans le cadre de l'élaboration de son projet, puisqu'une opinion juridique à cet effet a été produite par maître Jean-Yves Blanchard le 10 février 2005. Cette opinion est annexée au rapport d'étude d'impact, de même qu'au document de réponse aux questions du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

1800 À la page 15, premier paragraphe, il est mentionné que la rampe de halage permettra l'entreposage de trois traversiers. Là, je me répète.

Donc, c'est ce qui fait ma rectification. Je vous remercie de m'avoir écouté.

LE PRÉSIDENT :

1805 Merci beaucoup, monsieur Desjardins. Vous comprenez que ces rectifications auraient dû avoir lieu à la deuxième séance à Hudson. Mais comme il n'y a pas eu besoin d'une deuxième séance, alors on le fait ici dans le cadre de la deuxième partie de l'audience.

1810 Monsieur Ruelland, vous avez demandé la parole.

M. JACQUES RUELLAND :

1815 S'il vous plaît, j'aimerais que vous m'accordiez quelques instants pour me rectifier moi-même à la suite d'un commentaire de monsieur Marcil, que je remercie.

J'ai fait une grossière erreur dans mes calculs. J'ai calculé 160 000 véhicules, 165 kilomètres de contournement, mais c'est un passage de 160 000 véhicules. Donc, il faut

1820 calculer simplement une direction, c'est-à-dire la moitié de 165 kilomètres, donc 82, tout ça, ce qui donne quand même des chiffres substantiels. Au lieu de 26 400 000 kilomètres, on tombe à 13 millions de kilomètres et à 1.3 million de litres par année.

LE PRÉSIDENT :

1825 Très bien, rectification notée. Merci, monsieur Ruelland, monsieur Marcil.

Alors, cela mettrait un terme à la deuxième partie de l'audience concernant le projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka.

1830 Tel que prévu par la loi et la réglementation en vigueur, on a, la commission a jusqu'au 13 juillet au plus tard pour soumettre un rapport au ministre. D'ici là, la commission est toujours réputée en mode d'enquête jusqu'à la fin. Et par le fait même, je vous invite, si vous avez d'autre chose à ajouter, à verser dans le dossier, que vous ayez déjà présenté des mémoires ou pas, ça n'a aucune importance, si vous avez d'autres éléments ou des questions, de transmettre tout ce
1835 que vous avez soit comme information, soit comme question, à madame Primeau jusqu'au 13 juin comme date limite pour pouvoir recevoir des interventions par écrit.

Évidemment, vous savez sans doute que les commissions du BAPE, on n'a pas de rôle décisionnel. On est tenu par la loi à faire état de nos constats et analyse des mandats qui nous
1840 sont confiés par le ministre.

Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs prendra les dispositions nécessaires pour faire recommandation au Conseil des ministres en fonction des deux analyses qui se font simultanément: la nôtre au BAPE, mais également une analyse qui se fait
1845 actuellement par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Et ce sont ces deux analyses qui formeront la position du ministre, qui fera sa recommandation au Conseil des ministres. Et le Conseil des ministres, en dernière analyse, prendra la décision qui s'impose, tenant compte de l'intérêt public évidemment pour ce qui est du projet.

1850 Il me reste, au nom de la commission, à remercier monsieur Moisan et monsieur Métivier du Centre de services partagés du Québec, madame Maisonneuve pour le travail consciencieux et admirable qu'elle fait toujours pour s'assurer que le point de vue exprimé par tout le monde est déjà dans les transcriptions de la façon la plus précise possible.

1855 Et je remercie également la Municipalité d'Oka pour rendre ces lieux disponibles à nous pour cette consultation.

Merci beaucoup. Et je vous remercie particulièrement parce qu'il paraît qu'il y a à la télé quelque chose de très intéressant ce soir. Alors, que vous soyez là est d'autant plus apprécié.
1860 Merci.

1865 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.

Et, j'ai signé :

1870

LISE MAISONNEUVE, s.o.