

---

**PR1**

Modernisation des débarcadères de la  
traverse d'Oka

Oka

6211-04-037

AVIS DE PROJET RÉVISÉ  
CONSTRUCTION DE DEUX QUAIS  
DÉBARCADÈRES DE LA TRAVERSE D'OKA



**GENIVAR**

AVIS DE PROJET RÉVISÉ  
CONSTRUCTION DE DEUX QUAIS DÉBARCADÈRES  
DE LA TRAVERSE D'OKA

Présenté au

Ministère de l'Environnement du Québec  
Direction des évaluations environnementales

JUIN 2004  
P96924

À l'usage du ministère de l'Environnement

Date de réception \_\_\_\_\_

Numéro de dossier \_\_\_\_\_

---

**1. Promoteur**

La Traverse d'Oka  
158, rue Main  
Hudson (Québec)  
J0P 1H0

Téléphone : (450) 458-4732  
Télécopieur : (450) 458-0367  
Courriel : [admin@traverseoka.qc.ca](mailto:admin@traverseoka.qc.ca)

Responsable du projet : Claude Desjardins

**2. Consultant mandaté par le promoteur**

Groupe conseil GENIVAR  
5858, Chemin de la Côte-des-Neiges, 4<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec)  
H3S 1Z1

Téléphone : (514) 340-0046, poste 235  
Télécopieur : (514) 340-1337  
Courriel : [smorelli@genivar.com](mailto:smorelli@genivar.com)

Responsable du projet : Silvio Morelli

**3. Titre du projet**

Construction de deux quais débarcadères de la Traverse d'Oka.

#### 4. Objectifs et justification du projet

*Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.*

La Traverse d'Oka (la Traverse) assure depuis 1909 un lien saisonnier inter rives entre les municipalités d'Oka et de Hudson, respectivement localisées en rive nord et sud du lac des Deux-Montagnes. Elle constitue un lien régional reconnu qui est intimement lié à l'histoire et au développement économique de ces deux communautés. Ayant d'abord desservi une clientèle touristique, la Traverse est aujourd'hui reconnue comme une composante à part entière du réseau routier régional et figure comme telle au schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Elle est notamment utilisée sur une base quotidienne par les résidents des rives nord et sud du lac des Deux-Montagnes qui se déplacent quotidiennement vers leurs lieux de travail dans la grande région de Montréal.

Au fil des ans et malgré un entretien régulier, certains des équipements de la Traverse (rampe d'accès au sol, remorqueurs, barges, etc.) ont aujourd'hui pratiquement atteint la fin de leur vie utile et nécessitent d'importants investissements afin de pouvoir maintenir un service de traversier inter rives fiable et sécuritaire. Les rampes d'embarquement existantes ne répondent plus, depuis quelques années déjà, à la *Norme nationale du Canada sur les embarcadères pour traversiers* (CSA S826). Elles sont cependant tolérées et acceptées, mais demandent toutefois une série d'opérations manuelles lors de la mise en place des passerelles et de l'amarrage des barges qui sont autant des sources potentielles de problèmes (dommages aux véhicules, chutes de motocyclettes, accidents de travail, etc.). Par ailleurs, les barges utilisées ainsi que l'actuel mode d'exploitation de la Traverse correspondent à un système d'opération artisanal rendu au bout de ses limites et qu'il est impossible d'adapter aux normes de sécurité en vigueur en matière d'équipement et d'installation de sauvetage<sup>1</sup> (radeau, espace de dégagement et d'évacuation, zone de rassemblement, etc.). En raison de l'important volume de circulation transitant par la Traverse, il est donc urgent que ces installations et équipements soient mis aux normes.

Le nombre d'usagers de la Traverse a pratiquement doublé depuis 1993, ce qui a eu pour effet de saturer le service offert aux usagers particulièrement en périodes de pointe durant lesquelles les temps d'attente se sont sensiblement accrus. Actuellement, la Traverse dispose d'une flotte de quatre barges et de six bateaux remorqueurs. Ces barges peuvent accueillir 10 véhicules chacune et le trajet parcouru entre les deux rives dure environ 15 minutes. La capacité maximale de la Traverse équivaut à 160 véhicules à l'heure ou 2 400 véhicules sur une base quotidienne, à raison de 15 heures d'opération par jour. La Traverse transporte annuellement plus de 140 000 véhicules et plus de 300 000 passagers par saison, soit entre la mi-avril et la mi-novembre. Entre 1993 et 2000, la Traverse a connu une forte hausse de son achalandage, passant de 97 872 à 142 212 véhicules, ce qui représente une croissance annuelle de 8,3 %. Au niveau régional, le ministère des Transports

---

<sup>1</sup> *Règlement sur l'équipement de sauvetage* (C.R.C., ch. 1436), édicté en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*

du Québec a enregistré dans la grande région métropolitaine de Montréal, près de 8 millions de déplacements quotidiens et prévoit que ce nombre augmentera de 25 % d'ici 2006.

Le projet de construction de deux nouveaux quais débarcadères de la Traverse d'Oka a donc comme objectif principal de mettre en place des installations d'embarquement fixes conformes à la *Norme nationale du Canada sur les embarcadères pour traversiers* (CSA S826). Ces quais débarcadères seront construits en vue d'accueillir de nouveaux traversiers qui répondront aux exigences opérationnelles ainsi qu'aux normes relatives à l'équipement de sauvetage édictées par le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* (C.R.C., ch. 1436) et à la demande des usagers pour un service de traversier plus efficace, le tout afin d'assurer la continuité et la pérennité de ce service.

En plus de répondre à cet objectif, le projet permettra également d'éliminer les bruits attribuables à la mise en place des passerelles de débarquement lors des manœuvres d'amarrage des barges. À l'échelle régionale, la réalisation du projet de construction de nouveaux débarcadères sera favorable à l'activité touristique et économique des municipalités concernées par le projet et ce, principalement lors de la période estivale.

## 5. Localisation du projet

*Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchées). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.*

La figure insérée à l'annexe 1 présente la localisation générale du projet de même que les sites en rive nord et sud du lac des Deux-Montagnes, où seront implantées les nouvelles rampes d'embarquement de la Traverse. Ces infrastructures seront mises en place le long des berges du lac, au droit des infrastructures actuelles. Le tableau 1 résume les différents paramètres de localisation des sites visés par les travaux.

**Tableau 1 : Paramètres de localisation du projet.**

<i>PARAMÈTRES</i>	<i>RIVE NORD</i>	<i>RIVE SUD</i>
Localisation en berge	Quai d'Oka	Baie Como
Coordonnées géographiques	Latitude nord : 45°26'58" Longitude ouest : 74°06'19"	Latitude nord : 45°26'58" Longitude ouest : 74°06'19"
No de Lots	P-18, 69, 70-5	Lot rénové 1834105
Paroisse cadastrale	l'Annonciation du Lac des Deux-Montagnes	N/a
Municipalité	Oka	Hudson
MRC	Deux-Montagnes	Vaudreuil-Soulanges

## 6. Propriété des terrains

*Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.*

Les propriétaires des lots où seront implantés les nouvelles rampes d'embarquements de la Traverse (voir tableau 1 ci-dessous) sont la Municipalité d'Oka en rive nord et La Traverse d'Oka du côté de Hudson. Le lit du lac au droit des nouvelles installations appartient au gouvernement du Québec jusqu'à la limite des hautes eaux printanières et est administré par le ministère de l'Environnement du Québec.

## 7. Description du projet

*Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques du projet, incluant les activités et travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).*

De façon générale, le projet proposé consiste essentiellement à démanteler les installations d'accès au sol existantes de la Traverse, tant à Oka qu'à Hudson, de même que la rampe de halage et l'aire d'entreposage des barges, situées du côté d'Hudson, afin de les remplacer par des structures plus modernes, conçues selon les plus récentes normes canadiennes en matière d'embarcadères pour traversiers. La mise en place de ces nouvelles installations permettra également l'utilisation de nouveaux traversiers autopropulsés pour assurer la liaison inter rives. Ces traversiers, conçus selon les dernières exigences réglementaires en matière de sécurité maritime, permettront également à l'entreprise d'adapter éventuellement son offre de service à la demande croissante des usagers de la Traverse.

Les nouvelles installations de la Traverse qui comprennent les rampes d'embarquement et les structures d'accostage ainsi que la rampe de hallage qui servira également à l'entreposage des traversiers sont sommairement décrites ci-dessous à partir de la rive vers le large. Les divers travaux prévus pour la mise en place de ces installations sont également abordés dans le cadre de cette description. Enfin, les principales modalités d'exploitation des nouvelles installations de la Traverse sont discutées ci-dessous.

### Rampe d'embarquement et structure d'accostage

Les débarcadères existants retrouvés tant à Hudson (4) qu'à Oka (2) seront dans un premier temps démolis pour faire places aux nouvelles installations. Du côté de Oka, les amortisseurs de bois situés à l'est et à l'ouest le long du quai municipal seront également démolis. Le mur berlinois retrouvé le long de la jetée brise-lame située à l'ouest du quai municipal ne sera pas touché par les travaux proposés. De façon générale, des infrastructures d'embarquement similaires seront construites à Oka et Hudson. Le système de rampe d'embarquement proposé est de type classique et n'implique aucune nouvelle technologie non éprouvée.

Une dalle de transition en béton enfouie fera le lien entre le sol et la rampe d'embarquement. Cette dernière sera de type ajustable et fonctionnera à l'aide d'un système de charnière et de pivot de manière à s'adapter aux différents niveaux d'eau. La rampe d'accès du traversier sera abaissée sur la rampe d'embarquement afin de permettre l'accès des véhicules.

En berge, la rampe d'embarquement ajustable sera appuyée sur une culée en béton avec empattement et pieux foncés qui soutiendra la dalle de transition d'un côté et le système de charnière et de pivot de la rampe de l'autre. La rampe ajustable elle-même, sera constituée d'un assemblage de plaques de caillebotis en acier. Deux piliers d'appui avec empattement en béton foncé à l'aide de pieux seront installés en eau. Ces piliers supporteront le système de levage, constitué d'un vérin actionné par un moteur, qui permettra de monter et d'abaisser la rampe d'embarquement. L'ensemble de la structure d'embarquement aura une largeur d'environ 13 mètres pour une longueur d'environ 21 mètres. Autant à Hudson qu'à Oka, un pilier sera associé avec chacune des rampes d'embarquement, afin de permettre une meilleure stabilisation des traversiers au moment de leur accostage. Ces piliers d'accostage seront ancrés à l'aide d'un empattement de béton foncé avec des pieux.

La mise en place des rampes d'embarquement et des structures d'accostage nécessitera des travaux d'excavation et de remblai (comblement des excavations et empierrement de protection) en rive et en eau qui se limiteront toutefois au droit de l'implantation des piliers et des culées des nouvelles structures. Les accès aux nouvelles rampes d'embarquement seront également réaménagés et pavés.

#### Rampe de halage et d'entreposage des traversiers

Du côté d'Hudson, les deux rampes sur rails actuellement utilisées pour la mise à l'eau et l'entreposage des barges seront démolies pour faire place à une nouvelle rampe de halage permettant l'entreposage de deux traversiers. La nouvelle rampe de halage sera localisée entre le quai actuel, situé en face du garage et l'actuelle rampe de mise à l'eau des barges.

D'une largeur de 8 m, elle comprendra deux parties distinctes, une première immergée de 46 m de longueur et une seconde émergée de 74 m de longueur. La partie immergée sera constituée de 23 dalles de béton préfabriquées qui seront calées sur le fond du plan d'eau, avec par endroit un certain remblayage à réaliser. La partie émergée sera constituée d'une dalle de béton unique coulée sur place. La rampe de halage servira d'aire d'entreposage hivernal pour les deux navires qui assureront le service de traversier. Ceux-ci seront déplacés par des bhers qui supporteront les navires lors de leur entreposage. Des excavations seront nécessaires pour assurer la pente voulue entre les portions immergées et émergées de la rampe de halage et d'entreposage. L'aménagement de la rampe de halage nécessitera la relocalisation d'une remise. Un mur de soutènement sera également installé devant le garage existant, afin de garantir la stabilité de ce dernier suite aux excavations requises au passage de la rampe de halage.

### Intervention en milieu aquatique

Les travaux en eau prévus dans le cadre du projet décrits ci-dessus seront réalisés suite au dragage d'entretien du chenal de navigation de la traverse qui sera réalisé à l'automne 2003 pour le compte du ministère des transports du Québec (MTQ). Selon les endroits, jusqu'à deux mètres de sédiments seront enlevés à proximité des débarcadères actuels.

Les travaux d'excavation nécessaires à la mise en place des structures en eau (piliers, culés, piliers d'accostage, etc.) seront réalisés en dehors des périodes jugées critiques pour la faune. Ils seront exécutés à sec à l'intérieur d'espaces confinés et étanches (palplanche, caisson, etc.). Une fois l'eau pompée à l'extérieur des enceintes de travail, de faibles volumes de sédiments seront excavés pour permettre les travaux de bétonnage des différentes structures. Avant leur rejet dans le milieu, les eaux de pompage seront contrôlées et traitées de façon à ce qu'elles répondent aux critères de rejet applicables, définis par le ministère de l'Environnement du Québec (MENV). Pour ces travaux ainsi que pour les autres interventions prévues en milieu aquatique (remblai, pose des dalles de béton, etc.), les modalités usuelles de contrôle de la dispersion des sédiments en eau seront appliquées.

### Gestion des sédiments et des sols excavés

Les volumes de sédiments excavés seront entreposés adéquatement en rive en vue de leur échantillonnage afin de déterminer leur qualité chimique. Ils seront par la suite gérés selon leur niveau de contamination conformément à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du MENV. Les sols qui feront l'objet d'excavation dans le cadre du projet seront caractérisés préalablement au début des travaux d'excavation et disposés dans des sites autorisés par le MENV, selon leur niveau de contamination. Les modalités usuelles de contrôle de dispersion des poussières et de réduction des nuisances inhérentes aux travaux de construction seront appliquées lors de la période de construction des nouvelles installations de la Traverse.

### Modalités d'exploitation des nouvelles installations

La Traverse d'Oka sera dotée d'une flotte de deux traversiers de 36 m de longueur de coque, chacun propulsé par un moteur diesel équipés de silencieux et d'un système d'échappement des plus efficaces permettant de réduire les émissions à l'atmosphère. La capacité de chargement de chacun des traversiers sera de 18 véhicules. À la vitesse d'opération maximale de 10 nœuds, les navires mettront une dizaine de minutes pour franchir les deux kilomètres qui séparent Oka d'Hudson. En opération simultanée, les deux traversiers qui réaliseront chacun 5 traversées par heure, transporteront 180 véhicules sur une base horaire. La saison d'opération de la Traverse s'étendra du début du mois d'avril à la mi-décembre. Selon les évaluations réalisées, l'augmentation de la capacité de la Traverse attribuable à la modernisation des installations procurera une fluidité accrue du trafic qui se traduira par une réduction, voir dans certain cas par l'élimination, des files d'attente et des débordements des véhicules observés lors des périodes de fort achalandage.



## 8. Description du milieu et des principales contraintes

*Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilités des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).*

### Milieu naturel

La portion inférieure du bassin versant de la rivière des Outaouais, incluant le lac des Deux Montagnes, occupe la plate-forme des Basses-Terres du Saint-Laurent. Le substrat rocheux y est constitué de formations sédimentaires recouvertes de dépôts meubles provenant de la dernière glaciation quaternaire. Dans le secteur à l'étude, les bandes riveraines du lac se trouvent à une élévation moyenne de 25 m.

Le lac des Deux Montagnes qui est alimenté dans une proportion d'environ 95 % par la rivière des Outaouais possède un débit annuel moyen de 1 972 m<sup>3</sup>/s. Les débits moyens les plus élevés sont généralement observés en avril et en mai après la fonte des neiges, alors que les plus faibles sont enregistrés en août et en septembre. Le niveau d'eau le plus bas du lac des Deux Montagnes est mesuré en septembre à une cote moyenne de 21,57 m.

L'eau du lac des Deux Montagnes est généralement de bonne qualité. Des hausses de la turbidité des eaux, associées au lessivage des sols agricoles, sont principalement observées au moment de la crue printanière. Les plus récentes données disponibles sur la qualité des sédiments au droit du chenal de la Traverse (été 2000) montrent que ces derniers étaient généralement faiblement contaminés pour les paramètres mesurés (métaux, BPC, HAP et aroclors).

En terme de végétation, un herbier aquatique flottant est retrouvé dans le secteur des installations de la Traverse à Hudson, tandis qu'aucun herbier aquatique n'est observé côté d'Oka. Selon les plus récentes données disponibles consultées, sept espèces végétales menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées pourraient être présentes dans la zone d'étude. Mentionnons toutefois, qu'aucune plante à statut précaire n'a été observée dans le secteur de la baie de Como (Hudson), lors d'un inventaire de terrain effectué en septembre 2000.

Les secteurs riverains d'Oka et de la baie de Como à Hudson sont colonisés par des communautés benthiques phytophiles typiques. Dix-sept espèces d'amphibiens et quatorze espèces de reptiles ont été recensées dans le secteur du lac des Deux Montagnes. En raison de l'activité humaine qui prévaut autour des infrastructures du traversier, le secteur du côté d'Oka ne recèle qu'un faible potentiel pour l'herpétofaune. Toutefois, les rives du côté d'Hudson présentent un fort potentiel en raison de la présence d'herbiers aquatiques. Dix espèces de l'herpétofaune désignées menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées pourraient se retrouver dans la zone d'étude.

Selon les données consultées, les principales espèces de poissons susceptibles de se retrouver dans le lac des Deux Montagnes sont l'esturgeon jaune, le crapet de roche, l'achigan à petite bouche, le grand brochet, le doré jaune, le doré noir, la perchaude et plusieurs autres. Ces espèces se reproduisent, en grande majorité, entre la mi-avril et la fin de juin, à l'exception de la lotte qui se reproduit en hiver (janvier et février). Parmi les espèces de poissons présentes dans le secteur, l'aloose savoureuse, le brochet vermiculé et l'esturgeon jaune font partie de la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Plus de 145 espèces d'oiseaux nichent dans le secteur du lac des Deux Montagnes. Le Grand héron, le Canard branchu, le Canard colvert et le Canard d'Amérique sont les principales espèces susceptibles d'être observées dans le secteur des installations de la Traverse. À l'est de la Pointe d'Oka, en rive nord du lac, une aire de concentration d'oiseaux aquatiques est répertoriée. D'autre part, dans l'ensemble du secteur, six espèces d'oiseaux font partie de la liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Les mammifères semi-aquatiques présents dans le voisinage des installations de la Traverse sont le rat musqué et le castor du Canada. Enfin, mentionnons que neuf espèces de mammifères à statut particulier sont susceptibles de fréquenter le secteur d'étude.

### Milieu humain

La municipalité d'Oka, située en rive nord du lac des Deux Montagnes, est rattachée à la municipalité régionale de comté (MRC) de Deux-Montagnes, dans la région administrative des Laurentides. Sa population était évaluée à 3 194 habitants en 2001. L'ensemble du territoire municipal d'Oka totalise 60,32 km<sup>2</sup>. Pour sa part, la municipalité d'Hudson, située en rive sud du lac et rattachée à la MRC de Vaudreuil-Soulanges, dans la région administrative de la Montérégie, couvre une superficie de 21,75 km<sup>2</sup> pour une population évaluée en 2001, à 4 796 habitants.

Depuis Montréal, la municipalité d'Oka est accessible par les autoroutes 13, 15 et 640 et la route 344, par laquelle les installations de la Traverse sont accessibles, via le rang de l'Annonciation. De son côté, Hudson est accessible depuis Montréal, via l'autoroute 40 et la route 342. Les installations de la Traverse à Hudson sont accessibles par la rue Bellevue, via la route 342, ainsi que par le chemin Principal (Main Road) qui longe le lac des Deux-Montagnes. Selon les informations disponibles, les Laurentides et la Montérégie sont les principales destinations de la majorité des utilisateurs de la Traverse.

La rive nord du lac des Deux Montagnes est dominée par une affectation essentiellement urbaine représentée principalement par la fonction résidentielle et, dans une moindre mesure, par les fonctions commerciales, d'utilité publique et récréative. En rive sud, l'affectation du territoire est principalement agricole. Par contre, l'affectation est de type urbaine dans le secteur de la baie de Como, à Hudson.

La prise d'eau potable de la municipalité d'Oka qui dessert le noyau villageois est située à environ 1 km en amont du chenal de navigation utilisé par la Traverse. Le reste de la municipalité d'Oka ainsi que celle d'Hudson sont desservit par des puits souterrains.

Le nautisme est la principale activité récréo-touristique pratiquée dans la région du lac des Deux Montagnes. Les berges du lac de même que les quais des municipalités d'Hudson et d'Oka font office de lieu de détente et de loisirs. Les gens les utilisent pour la promenade, la pêche ou tout simplement pour contempler le paysage.

#### Compatibilité avec les usages actuels et préoccupations majeures

Les installations actuelles de la Traverse sont situées au cœur du noyau villageois du côté de Oka et à quatre kilomètres au sud-est de celui de Hudson. À Oka, l'embarquement se fait à proximité du quai municipal en zone commerciale et résidentielle, tandis qu'à Hudson l'accès à la rampe d'embarquement se fait en zone résidentielle, au niveau de la rue Sanderson.

Le lien navigable que représente la Traverse offre de nombreux avantages pour les usagers du réseau routier provincial de part et d'autre du lac des Deux Montagnes. Parmi ces avantages, mentionnons notamment que la Traverse :

- sert de route alternative à de nombreux travailleurs locaux et régionaux;
- permet à ses utilisateurs une économie de temps variant entre 20 et 80 minutes;
- permet de réduire le trajet entre les deux rives d'un minimum de 28 km;
- réduit le nombre d'automobilistes sur les routes alternatives;
- représente un attrait touristique important pour la région;
- génère des retombées économiques appréciables pour l'industrie touristique régionale.

Le projet de construction des nouveaux quais débarcadères est l'objet de diverses préoccupations pour les résidents dont les propriétés sont riveraines des rampes d'embarquement ou encore situées le long des routes d'accès à ces installations. Ces dernières sont affectées par les nuisances inhérentes à l'utilisation des différents accès aux installations à savoir, le bruit et la congestion routière, notamment par les véhicules lourds. La modernisation proposée des rampes d'embarquement ainsi que la mise en service de traversiers de plus fort tonnage auront pour effet d'améliorer le service de la Traverse qui se traduira par une fluidité accrue du trafic (réduction, voir l'élimination de la circulation excédentaire) et par conséquent, par une diminution des nuisances affectant actuellement les résidents localisés au voisinage des installations de la Traverse.

#### Démarche de consultation avec la communauté

Dans le cadre de l'étude d'impact, un processus d'échanges avec la communauté et de pré-consultation sur les impacts du projet sera mis en place. Ce processus comprendra les activités suivantes :

- Analyse du contexte;
- Élaboration d'une stratégie de liaison;
- Production de documents d'information;
- Rencontres d'information et de consultation;
- Rapport sur les préoccupations;
- Programme de mesures sociales.

Les résultats de cette démarche de pré-consultation seront intégrés dans la version finale du rapport d'étude d'impact sous la forme suivante :

- Description des enjeux sociaux et des préoccupations exprimées;
- Processus d'information et de consultation publique;
- Validation sociale de l'évaluation des impacts;
- Mesures d'atténuation à caractère social et communautaire.

Déjà, lors d'échanges préliminaires avec les municipalités riveraines et le ministère des Transports, dans le cadre de la réalisation du projet de dragage du chenal de navigation, Traverse Oka inc. a élaboré et proposé une série de mesures d'adaptation du projet de modernisation de la traverse répondant aux préoccupations exprimées et transmises par écrit par la Ville d'Hudson et la municipalité d'Oka (voir annexe 2). Lors de ces échanges, le ministère des Transports a joué le rôle de conciliateur entre les parties et a cherché à dégager les consensus sur les mesures requises pour l'acceptabilité du projet pour les deux municipalités directement concernées. Une fiche d'information sur le projet de modernisation 2004 a également été produit à l'intention du public concerné par le projet (voir annexe 3).

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact du projet de construction des deux embarcadères ainsi que lors des échanges sur le projet de dragage du chenal du ministère des Transports, de multiples démarches ont déjà été menées par Traverse Oka inc. pour développer son projet en collaboration avec les autorités municipales d'Oka et d'Hudson. Les plus récentes démarches réalisées sont les suivantes :

- Rencontres d'échanges et de conciliation (MTQ, Hudson, Oka, Traverse Oka) :
  - 6 mai : dépôt du document sur les mesures prises en réponses aux préoccupations,
  - 25 mars : échanges sur les préoccupations municipales;
- Rencontres de discussions entre Hudson et Traverse Oka :
  - 30 mars : Présentation du projet, du processus d'évaluation et de consultation,
  - 20 avril : Échanges et réponses aux préoccupations transmises par Hudson (confirmées par lettre),

Lors d'une prochaine rencontre prévue avec les municipalités et le MTQ, Traverse Oka inc. présentera un mécanisme de concertation pour examiner et déterminer des orientations sur les questions en suspens, telles que les problèmes d'achalandage et les modalités d'exploitation de la traverse.

## 9. Principales répercussions appréhendées

*Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées par la réalisation éventuelle du projet (milieux naturel et humain).*

Les principales répercussions appréhendées lors des différentes étapes de construction ainsi que lors de l'exploitation des nouvelles installations de la Traverse d'Oka touchent plusieurs composantes des milieux naturel et humain. De façon générale on peut anticiper qu'en phase de construction, le projet génèrera des répercussions et des nuisances qui cesseront à la fin des travaux, alors que les répercussions appréhendées en phase d'exploitation des nouvelles installations seront généralement continues.

Les principales répercussions sur le milieu récepteur appréhendées en phase de construction des nouvelles installations concernent :

- la modification temporaire de la qualité des eaux du lac des Deux Montagnes au droit de l'implantation des nouvelles installations;
- la perturbation des habitats fauniques au droit des nouvelles installations lors de la période des travaux;
- les effets sur l'utilisation et les accès aux berges au voisinage des sites de travaux;
- la perturbation de la circulation des embarcations au voisinage des sites de travaux
- la perturbation des opérations de la Traverse lors de l'implantation des nouvelles installations;
- les nuisances inhérentes aux travaux au voisinage des aires d'embarquement, tant à Hudson qu'à Oka (bruit, poussière, circulation, etc.);
- les retombées économiques locales et régionales associées aux travaux de construction.

En phase d'exploitation des nouvelles installations, les principales répercussions appréhendées sur le milieu récepteur concernent :

- la perte d'habitats fauniques en milieu aquatique au droit de l'implantation des nouvelles structures d'embarquement;
- les effets sur la circulation et le transport sur les axes routiers permettant d'accéder aux rampes d'embarquement;
- la capacité du réseau routier actuel en regard de la hausse prévue de l'achalandage de la Traverse;
- les effets sur la qualité de vie des résidents riverains des nouvelles installations d'embarquement (bruit, poussière, etc.);
- les impacts sur les activités touristiques et récréatives pour les municipalités localisées le long des accès aux installations de la Traverse;

- les retombées économiques locales et régionales attribuables à l'achalandage accru de la Traverse.

#### 10. Calendrier de réalisation du projet

Dépôt de l'avis de projet révisé	:	juin 2004
Réception de la directive	:	juin 2004
Réalisation de l'étude d'impact	:	été 2004
Dépôt de l'étude d'impact au MENV	:	août 2004
Réponses aux questions	:	septembre 2004
Avis de recevabilité	:	octobre 2004
Consultation publique	:	automne 2004 – hiver 2005
Décision du gouvernement	:	été 2005
Début des travaux	:	automne 2005
Fin des travaux	:	hiver 2006

#### 11. Phases ultérieures et projets connexes

*Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.*

Le promoteur envisage la réalisation de son projet selon les modalités décrites à la section 7 du présent document. Il n'exclut toutefois pas la possibilité d'ajuster son offre de service à la demande des usagers, dans la mesure où les études de faisabilité qui seront réalisées en temps opportun, démontrent la rentabilité de mettre des navires additionnels au service de la clientèle de la Traverse.

#### 12. Remarques

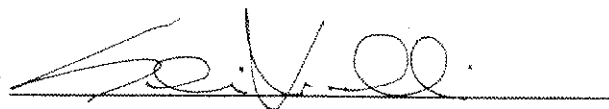
*Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages.*

n/a

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 16 juin 2004

par



Silvio Morelli

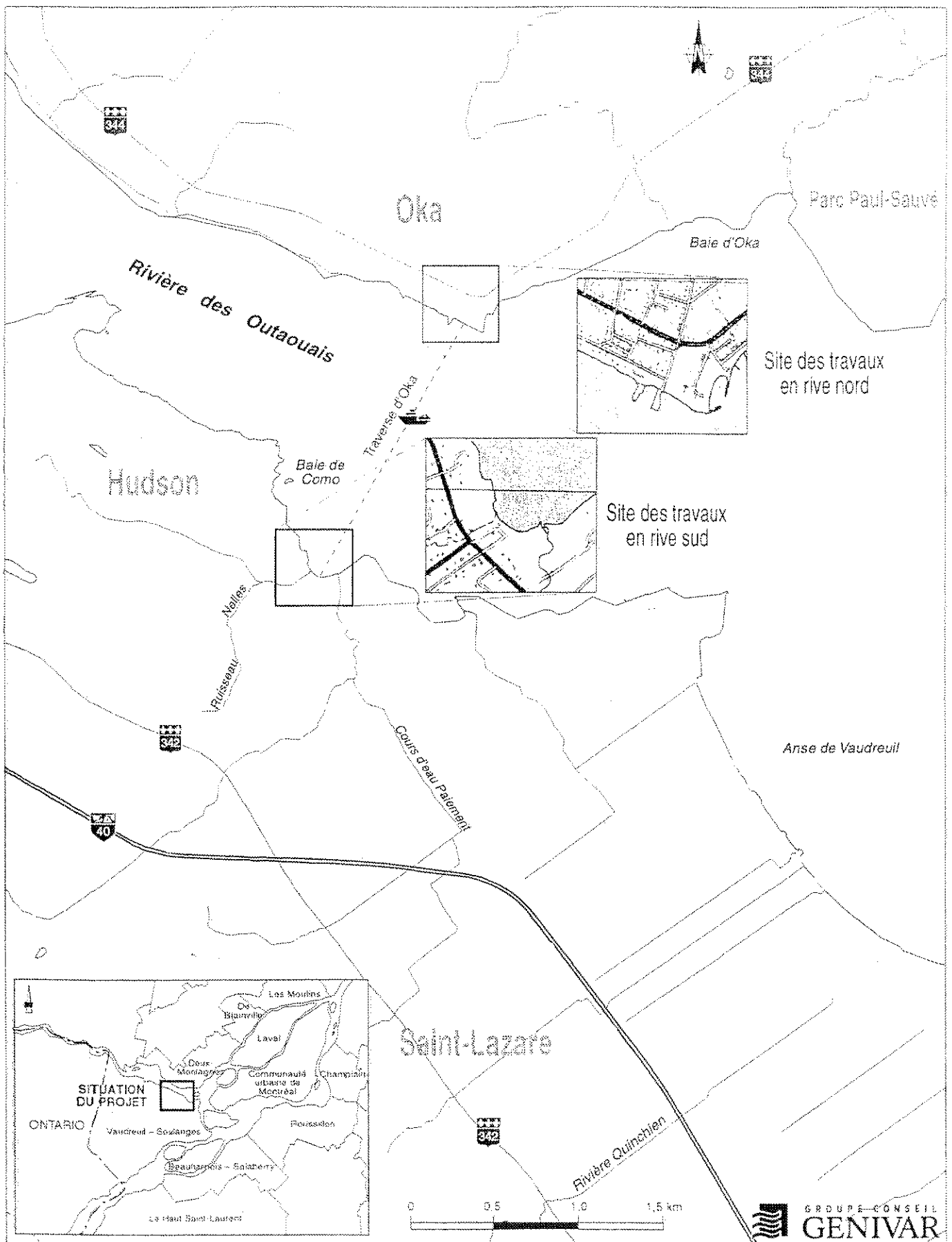
Directeur

Études environnementales et aménagements, Montréal

Groupe Conseil GENIVAR

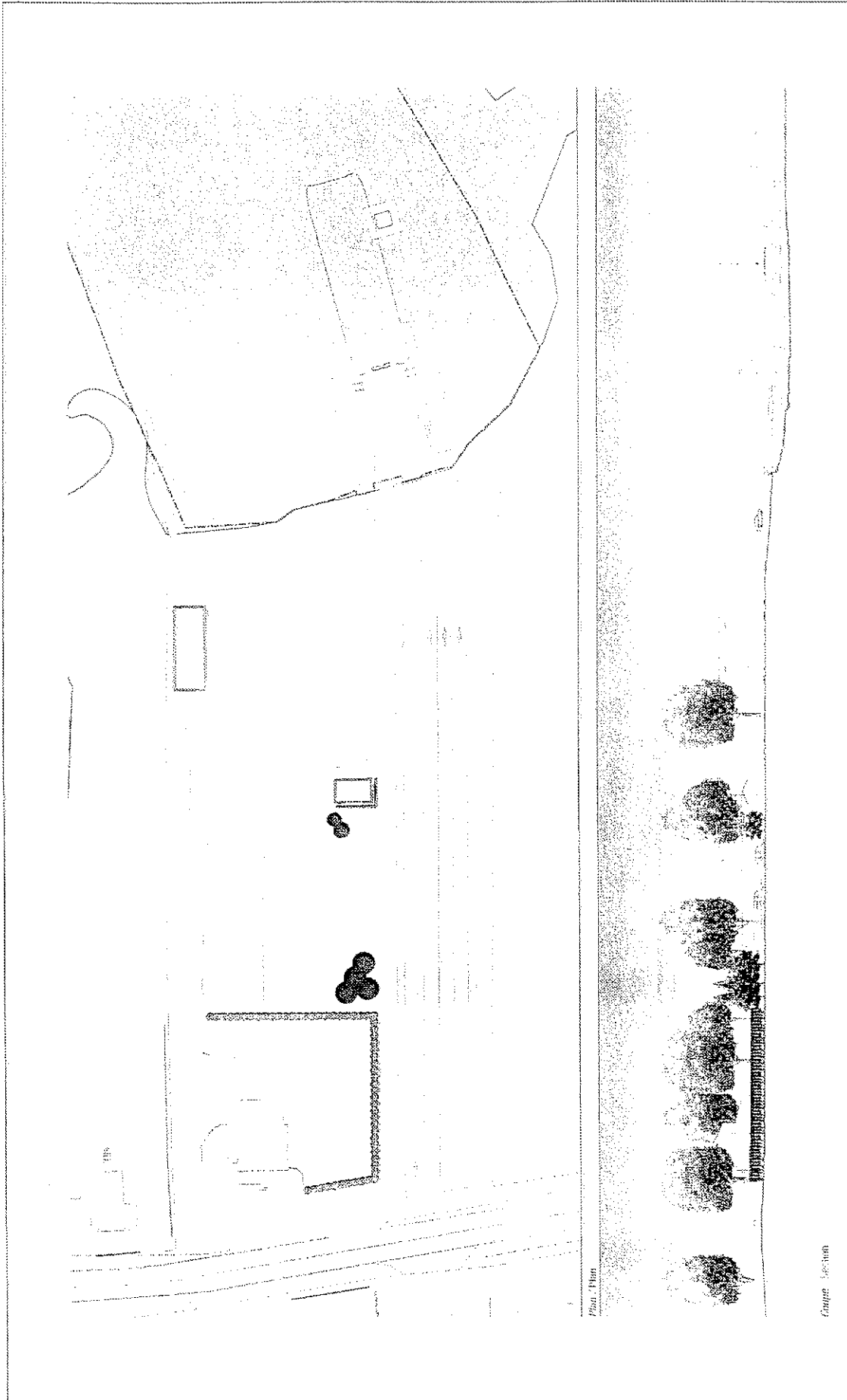
## ANNEXE 1

Localisation du projet  
et  
vue des installations proposées



Traverse d'Oka – Projet de construction de deux quais débarcadères.





Champ Section



**PROJET**  
**PROJECT**

Vue des installations proposées à Hudson.

## ANNEXE 2

*Mesures prises par Traverse Oka inc. pour répondre  
aux préoccupations des municipalités riveraines*



**Mesures prises par Traverse Oka inc. pour répondre aux préoccupations de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka dans le cadre du projet de modernisation de la traverse Oka-Hudson**

Préoccupations de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka	Mesures prises par Traverse Oka inc.
<p>Accroissement du volume de circulation de véhicules</p>	<p><i>Traverse Oka inc. maintiendra un service identique à celui actuellement fourni et ce, par le biais de 2 navires d'une capacité de 18 véhicules.</i></p> <p><i>Étant une composante du réseau routier du ministère des Transports du Québec, Traverse Oka inc. n'a aucun contrôle sur l'accroissement de la circulation routière. Ainsi, Traverse Oka inc. conjointement avec la Ville d'Hudson et la Municipalité d'Oka ainsi que le ministère des Transports du Québec, évaluera l'efficacité du service avec 2 navires après sa mise en exploitation et ce, quant à l'achalandage et au débordement dans les rues avoisinantes.</i></p>
<p>Type de véhicules anticipés : automobiles, camions, poids lourds, poids des véhicules et capacité de chargement</p>	<p><i>Traverse Oka inc. acceptera sur ses traversiers des véhicules dont le poids (masse nette) respecte les réglementations municipales.</i></p>
<p>Modifications anticipées ou projetées au réseau routier desservant la traverse Oka-Hudson, du côté de la Ville d'Hudson</p>	<p><i>Toute modification du réseau routier, desservant Traverse Oka inc., relève du ministère des Transports du Québec et de la Ville d'Hudson.</i></p>
<p>Niveau de bruit généré par les nouvelles opérations projetées</p>	<p><i>Les concepteurs de moteurs, de systèmes d'échappement doivent fournir des équipements conformes aux exigences d'environnement et d'hygiène du travail qui respectent les normes canadiennes à cet égard.</i></p>
<p>Modifications projetées aux heures d'opération et la durée des opérations au cours de l'année</p>	<p><i>En ce qui touche les heures d'opération, Traverse Oka inc. s'ajustera aux horaires de la traverse de Carillon - Pointe-Fortune afin d'harmoniser les services de traverse dans la région.</i></p> <p><i>Les heures et les périodes d'opération actuellement envisagées sont les suivantes :</i></p>

	<p><u>Heures d'ouverture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Du lundi au samedi : 6 heures</li> <li>➤ Le dimanche : 7 heures</li> </ul> <p><u>Heures de fermeture</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ D'avril à juin et de septembre à décembre : 22 heures</li> <li>➤ Juillet et août : minuit</li> </ul> <p><u>Périodes d'opération</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 1 semaine plus tôt en avril</li> <li>➤ 4 semaines plus tard à l'automne, jusqu'à la mi-décembre.</li> </ul> <p><i>Par ailleurs, Traverse Oka inc. étudiera ces scénarios avec les deux Municipalités riveraines pour s'assurer que les heures et les périodes d'opération répondent aux besoins des divers intervenants.</i></p>
<b>Mesures projetées pour assurer la protection du caractère résidentiel et patrimonial du secteur et son harmonisation avec le voisinage actuel</b>	<i>Traverse Oka inc. protégera le caractère résidentiel et patrimonial des secteurs et son harmonisation avec le voisinage. Les plans d'aménagement des sites et des installations seront soumis aux autorités municipales de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka préalablement aux travaux.</i>
<b>Entreposage des équipements nautiques lors des mois où il n'y a aucune opération du côté de la Ville d'Hudson</b>	<i>Traverse Oka inc. effectuera des plantations de conifères matures qui serviront d'écran visuel pour le voisinage. Les plans d'aménagement du site seront soumis aux autorités municipales de la Ville d'Hudson préalablement aux travaux.</i>
<b>Construction de nouveaux quais projetés : nature des travaux à entreprendre, plans de construction et d'aménagement</b>	<p><i>Traverse Oka inc. informera la Ville d'Hudson et la Municipalité d'Oka sur la nature des travaux à entreprendre et présentera les plans de construction et d'aménagement. L'étude d'impact en cours indiquera à l'entreprise la meilleure façon de procéder pour réduire les impacts pendant la construction.</i></p> <p><i>Du côté de la Municipalité d'Oka, Traverse Oka inc. construira des installations d'accostage indépendantes du quai municipal.</i></p>
<b>Modification aux aires d'attente et conflits d'usage</b>	<p><i>Traverse Oka inc. entend améliorer l'aménagement des aires d'attente et de circulation afin de sécuriser les déplacements des usagers sur les sites. Les plans d'aménagement des sites seront soumis aux autorités municipales de la Ville d'Hudson et de la Municipalité d'Oka préalablement aux travaux.</i></p> <p><i>Du côté de la Municipalité d'Oka, Traverse Oka inc. travaillera en concertation avec la Municipalité pour l'organisation du secteur.</i></p>

Claude Desjardins, président  
Traverse Oka inc.  
6 mai 2004

### ANNEXE 3

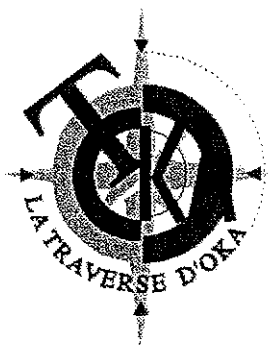
Fiche d'information du projet  
de modernisation de la traverse Oka-Hudson

# LA TRAVERSE OKA-HUDSON

Projet de modernisation 2004

Fiche d'information

par Traverse Oka inc.



Avril 2004

## CONTENU

LA TRAVERSE : UNE RICHESSE RÉGIONALE .....	1
LE MAINTIEN DU SERVICE EN TOUTE SÉCURITÉ .....	2
LES RÉACTIONS SOCIALES .....	4
LA DESCRIPTION DU PROJET 2004 .....	6
LE PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....	10
LA COLLABORATION AVEC LA COMMUNAUTÉ .....	12

## La traverse : une richesse régionale

La traverse d'Oka à Hudson assure le service de traversiers sur le Lac des Deux Montagnes durant la saison d'été à l'aide de barges tirées par des bateaux remorqueurs. Opérée par Traverse Oka inc., ce lien maritime entre Oka et Hudson a une valeur historique et touristique pour la région montréalaise. Reliant les deux rives du Lac des Deux Montagnes depuis 1909, la traverse Oka-Hudson est intimement liée à l'histoire et au développement économique des deux communautés.



*La traverse du côté d'Oka*

Toutefois, pour répondre aux exigences accrues de sécurité imposées par Transports Canada (Sécurité maritime) et maintenir ce service devenu essentiel au fil des années, l'entreprise Traverse Oka inc. doit maintenant moderniser ses équipements et ses façons d'opérer. Le projet propose le remplacement des embarcations existantes et l'aménagement de nouveaux accès riverains pour les rendre plus modernes et mieux adaptés au service. Le projet requiert des autorisations environnementales de la part des gouvernements du Québec et du Canada afin de réaliser les travaux.



## **Le maintien du service en toute sécurité**

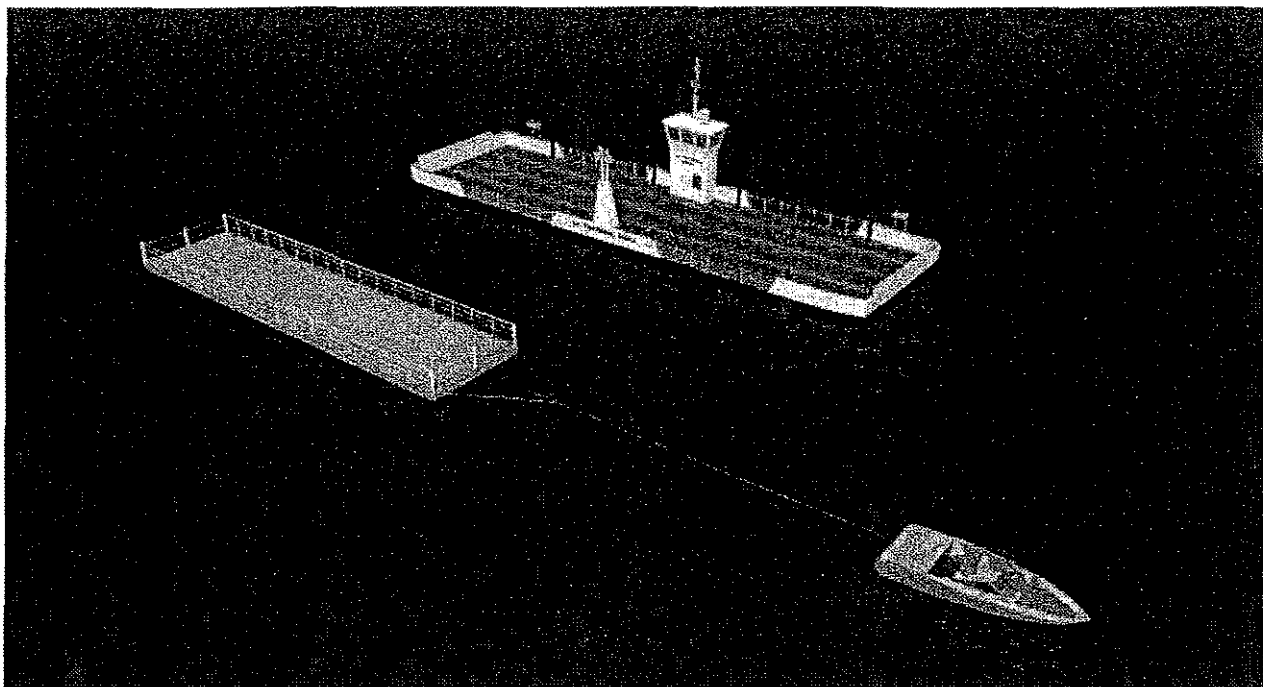
La traverse est reconnue par le ministère des Transports du Québec comme un complément au réseau routier en permettant aux utilisateurs d'éviter de parcourir un trajet additionnel de 80 kilomètres entre les deux municipalités riveraines. La traverse est empruntée par des automobilistes qui se déplacent vers leur lieu de travail dans la région montréalaise, ainsi que par des excursionnistes voulant se déplacer entre les deux rives du Lac des Deux Montagnes.

De nouveaux embarcadères et de nouveaux traversiers sont requis pour offrir un service fiable et sécuritaire en conformité avec les normes gouvernementales. Des rampes d'embarquement seraient ainsi construites sur les deux rives et des bateaux autopropulsés seraient acquis en remplacement des anciens équipements. Cette solution qui consiste à changer les bateaux et les rampes d'accès a été retenue après avoir examiné deux autres options pour la mise aux normes du service.

### ***Les options évaluées***

***La sécurisation des équipements*** existants, tout en maintenant la technique de traverse remorquée, a d'abord été envisagée. Dans cette option, la capacité des barges serait diminuée (5 véhicules par traversier au lieu de 10), vu l'espace occupé par les équipements de sécurité. Enfin, les rampes d'embarquement devraient aussi être adaptées pour répondre aux nouvelles exigences de sécurité. Dans cette option, les problèmes de files et de temps d'attente seraient par conséquent aggravés. Une telle solution risquerait aussi de diminuer la rentabilité du service.

***La motorisation des barges actuelles*** fut aussi considérée, éliminant ainsi le recours à des bateaux remorqueurs. Cette option vise à modifier les quatre barges pour installer des moteurs et les agrandir afin de conserver la capacité de chargement. Dans ce scénario, la performance des traversiers serait significativement diminuée, car la forme de la coque ne serait plus optimale. De plus, les coûts élevés des modifications et des opérations compromettraient la rentabilité de Traverse Oka inc. En recourant à cette solution, l'entreprise risque de mettre en péril sa pérennité.



**Le traversier proposé en comparaison du système actuel**  
REMPLECE PAR NOUVEAU DESSIN AVEC CÂBLE PLUS COURT

Le projet proposé consiste donc à maintenir le service de traversiers entre Oka et Hudson en remplaçant le système de quatre barges tractées par un système de traversiers autopropulsés. Le projet vise à répondre à la demande actuelle en nombre et en type de véhicules, ainsi qu'à rencontrer les exigences des municipalités riveraines. Pour ce faire, deux (2) traversiers autopropulsés seront nécessaires. Le projet requiert aussi la construction de quais d'accostage adaptés à ce type de bateaux; ce qui a pour effet de nécessiter des autorisations environnementales des ministères responsables. Au plan de la sécurité maritime, le projet doit aussi être approuvé par Transports Canada.

## **Les réactions sociales**

Depuis la proposition initiale du projet d'amélioration de la Traverse Oka-Hudson en 2001, des représentants des communautés et plus particulièrement des municipalités riveraines se sont manifestés. Ils ont fait valoir, soit leur appui au projet ou leurs inquiétudes face aux conséquences que pourraient avoir les changements à venir sur la qualité de vie des voisins et des résidents, ainsi que sur la qualité de l'environnement. Les préoccupations ont été exprimées plus formellement à l'occasion des consultations publiques du BAPE sur le projet de dragage du chenal pour la navigation entre Oka et Hudson. Ce projet, dont le promoteur est le ministère des Transports du Québec, vise à permettre l'opération en toute sécurité de ce lien maritime entre Hudson et Oka.

### ***Le projet de dragage***

Dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de dragage tenues en 2003, une partie des débats a porté sur le projet de modernisation envisagé par Traverse Oka inc. Des voisins des installations ainsi que des représentants de groupes environnementaux et des municipalités ont exprimé leurs craintes et fait connaître leur vision de l'avenir de la traverse. Le rapport du BAPE a fait ressortir ces enjeux. Reconnaisant l'utilité de la traverse et la nécessité d'assurer la sécurité de ses usagers, le BAPE a souligné les craintes des participants notamment sur la grosseur des traversiers, sur l'augmentation de l'achalandage, sur la possibilité de trafic lourd, sur les désagréments reliés aux opérations et à la circulation, sur le bruit et la pollution de l'air, de même que sur la détérioration du milieu naturel que pourraient entraîner de nouvelles installations riveraines. Le caractère touristique et patrimonial de la traverse actuelle était aussi souligné.

À la suite des audiences publiques, le BAPE a recommandé une réduction de la largeur du chenal à draguer. Traverse Oka inc. a indiqué son acceptation des nouveaux paramètres du projet de dragage dans le cadre du projet de modernisation proposé.

### ***Les préoccupations des municipalités riveraines***

La municipalité d'Hudson a fait connaître à Traverse Oka inc. ses préoccupations plus spécifiques concernant la modernisation des installations et le remplacement des équipements de la traverse. Ces préoccupations touchent :

- le volume et la nature de la circulation;
- la possibilité d'une nouvelle route d'accès;
- les périodes et les heures d'opération;
- les niveaux de bruit;
- la protection du caractère résidentiel du voisinage;
- le respect du droit acquis;
- l'intégration architecturale des quais ainsi que des aires d'attente et d'entreposage.

Pour sa part, la municipalité d'Oka a aussi transmis à Traverse Oka ses inquiétudes et ses interrogations sur les modalités de réalisation et les effets du projet :

- l'achalandage accru sur le réseau routier;
- les conflits d'usages dans le secteur du quai;
- la propriété municipale du quai et son intégrité;
- le débordement de l'aire d'attente dans les rues voisines;
- l'augmentation de la circulation lourde;
- le caractère patrimonial du site.

L'ensemble de ces points ont été considérés dans l'élaboration d'une nouvelle version du projet, différente de celle déposée en 2001. En plus, ces aspects du projet, soit les mesures de protection du voisinage et de l'environnement, ainsi que les moyens de diminuer ou d'éviter les nuisances et les inconvénients sont examinés en détails dans l'étude d'impact pour apporter les solutions les plus efficaces et acceptables pour les communautés.

## La description du projet 2004

Un premier projet de réaménagement de la Traverse d'Oka avait été proposé en 2001. Ce projet prévoyait une augmentation de la capacité des infrastructures de la traverse pour répondre à l'augmentation du trafic, selon les prévisions du ministère des Transports du Québec. Le projet était aussi conçu pour satisfaire les nouvelles exigences de sécurité maritime imposées par Transports Canada ainsi que les grandes orientations du ministère des Transports du Québec pour le développement du réseau routier régional présentées dans le document *Vers un plan de transport, diagnostic et orientations*, version 2001.

Le projet de modernisation élaboré par Traverse Oka inc. doit tenir compte de ces exigences et de ces orientations ainsi que des réactions du milieu, principalement exprimées par les municipalités riveraines.

### *Un projet révisé*

Face aux inquiétudes exprimées, l'entreprise Traverse Oka inc. a revu son projet afin qu'il réponde davantage aux attentes des communautés riveraines d'Oka et d'Hudson. La révision du projet a été faite, en parallèle avec la réalisation de l'étude d'impact, pour préserver la qualité de vie au voisinage des débarcadères, pour garantir la sécurité des navires et des passagers, pour conserver le caractère patrimonial et touristique du site, de même que pour assurer la protection de l'environnement riverain et aquatique.

La nouvelle version du projet repose sur une consolidation et une meilleure efficacité du service actuel par le recours à des installations et des équipements plus modernes et plus sécuritaires. Elle suppose néanmoins le « statu quo » en regard de la clientèle desservie, soit les automobilistes et les véhicules légers de transport. La possibilité d'accueillir des camions et des véhicules lourds, qui était envisagée dans la première version du projet, a été abandonnée depuis. De la même façon, le projet d'une nouvelle route d'accès au débarcadère ne fait plus partie de la modernisation de la traverse. La décision sur une telle possibilité relève davantage des autorités municipales.

Le projet de 2001 proposait aussi une augmentation significative de la capacité du service et du nombre d'utilisateurs, grâce à la mise en opération graduelle de traversiers additionnels. Dans la version soumise pour évaluation environnementale en 2004, Traverse Oka inc. propose d'opérer deux traversiers dont la capacité se situerait entre 144 à 180 véhicules par heure. Pour faire face à l'augmentation constante du trafic routier sur l'ensemble du réseau, un troisième traversier pourrait être ajouté ultérieurement. Ce dernier serait nécessaire pour éviter un encombrement des rues du voisinage. Cependant, Traverse Oka inc. s'engage à discuter de

cette avenue avec les intervenants concernés avant de prendre quelque décision que ce soit à cet effet.

Enfin, dans le cadre de l'étude des impacts environnementaux, une attention particulière est accordée à choisir les meilleurs moyens pour assurer la compatibilité du projet avec le milieu et les activités des quartiers avoisinants. L'évaluation des impacts permettra de mettre en place des mesures de protection du caractère résidentiel et rural du voisinage, d'évitement des nuisances causées par la circulation et par le bruit, ainsi que d'embellissement du site et des installations. Déjà, Traverse Oka inc. a pris l'initiative d'adopter des modifications du projet qui seront précisées dans le rapport de l'étude d'impact (voir tableau ci-après). D'autres mesures d'amélioration du projet s'ajouteront à la suite de l'étude des impacts et des échanges avec les représentants des communautés.

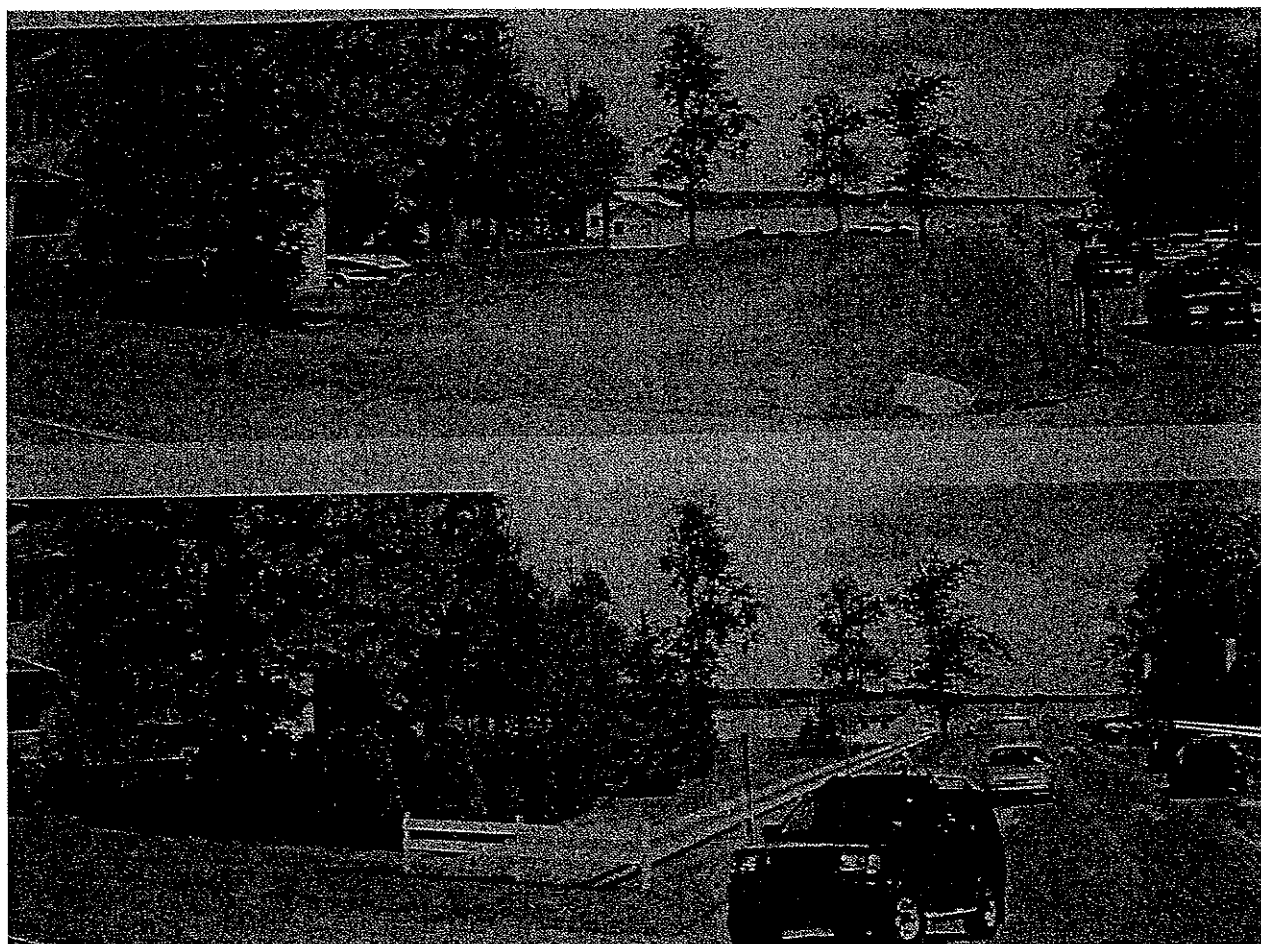
#### Préoccupations et éléments révisés du projet de Traverse Oka inc.

Préoccupations	Éléments révisés
Nouvelle route d'accès (à partir de la 342)	Possibilité abandonnée
Croissance de l'achalandage	Maintien de la capacité actuelle (mise en service de 2 navires d'une capacité de 18 véhicules)
Trafic lourd (camions)	Maintien du service actuellement offert aux véhicules légers de livraison
Bruit	Amortisseurs de bruit sur les rampes d'embarquement Système de silencieux surdimensionnés et isolation des moteurs
Caractère résidentiel du voisinage	Harmonisation des installations et embellissement du site
Caractère patrimonial du site d'Oka	Intégration architecturale des aménagements du site d'embarquement
Conflits d'usages du quai municipal d'Oka	Concertation avec Oka pour l'organisation du secteur
Propriété municipale du quai et intégrité	Construction d'installations d'accostage indépendantes du quai municipal
Débordement des aires d'attente dans les rues voisines	Augmentation de la capacité de transport par l'ajout d'un navire. <i>* Traverse Oka inc. s'engage à discuter de cette avenue avec les intervenants concernés avant de prendre quelque décision que ce soit à cet effet.</i>

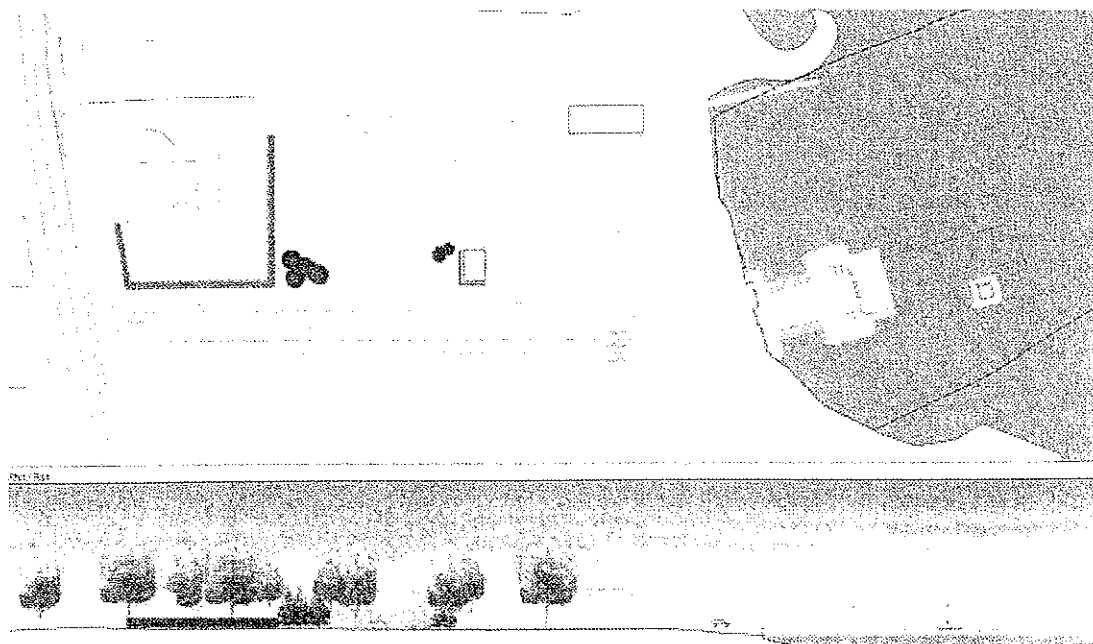
Des préoccupations ont aussi été signifiées quant aux heures et aux périodes d'opération.

Pour les heures d'opération, quelques modifications seront apportées. Du lundi au samedi et le dimanche, l'ouverture s'effectuera une heure plus tôt, soit respectivement à 6 heures et à 7 heures. Les heures de fermeture, quant à elles, varieront selon les mois. D'avril à juin et de septembre à décembre, le traversier fermera à 22 heures. Pendant les mois de pointe, soit juillet et août, le traversier arrêtera ses opérations à 24 heures.

Finalement, en ce qui a trait aux périodes d'opération, celles-ci seront légèrement prolongées. Actuellement, le service est d'offert de la mi-avril à la mi-novembre. Avec la modernisation des équipements, il sera maintenant possible d'offrir le service une semaine plus tôt le printemps et de prolonger les traverses de 4 semaines à l'automne, soit jusqu'à la mi-décembre.

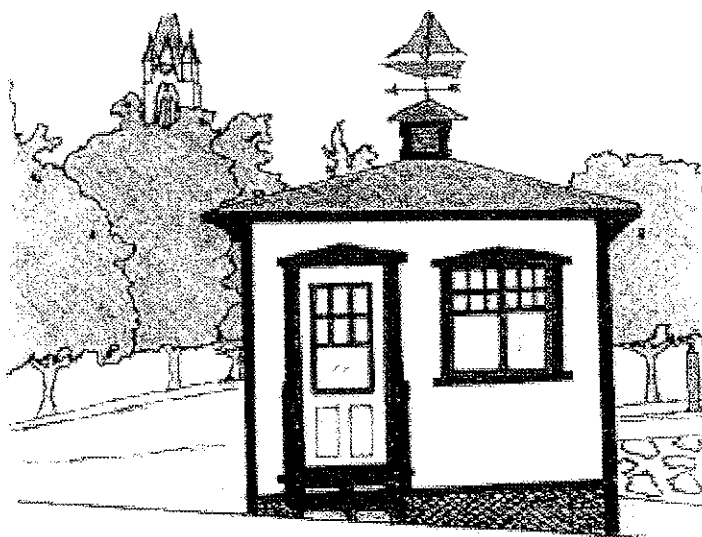


*Installations actuelles et aménagement proposé du côté d'Hudson*



Alain Gauthier

*Vue en plan de l'embarcadère, situation projetée du côté d'Hudson*



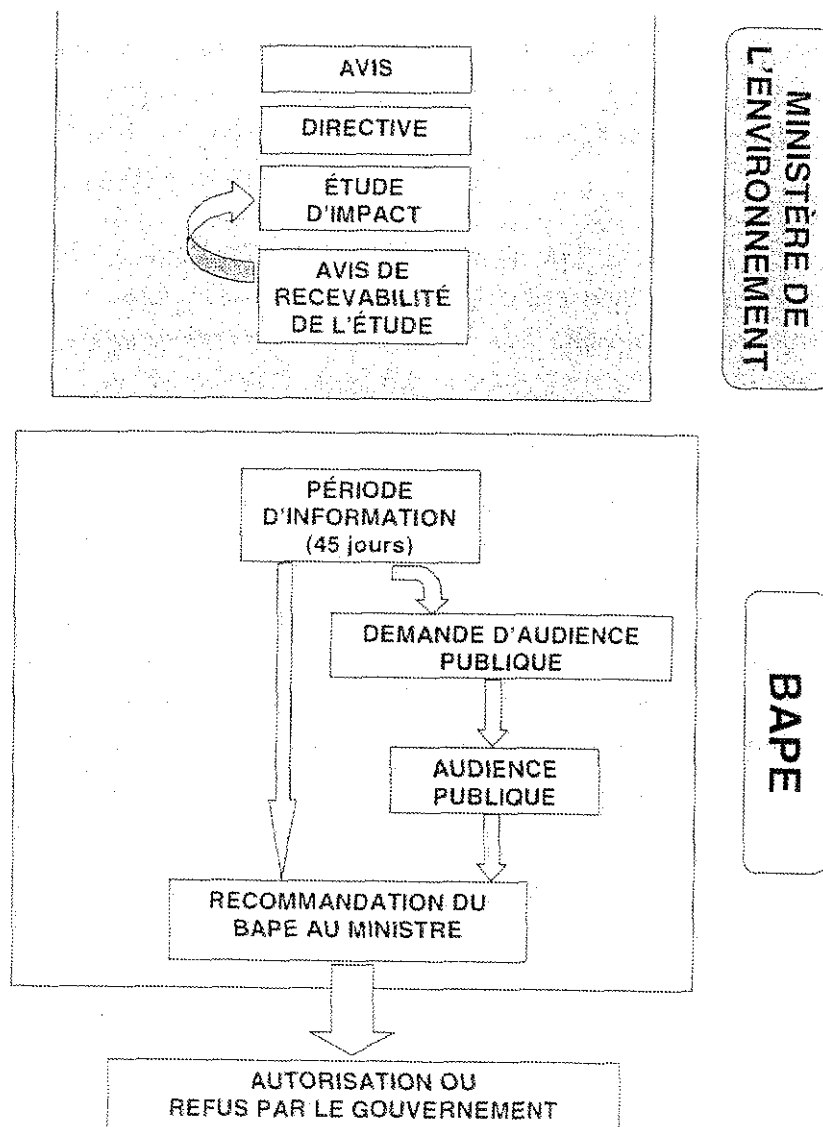
*Esquisse de l'aire d'accueil du côté d'Oka*



## Le processus d'évaluation environnementale

Étant donné la construction de nouveaux quais sur les rives du lac des Deux Montagnes, le projet de modernisation proposé par Traverse Oka inc. est assujéti à la procédure québécoise d'évaluation des impacts sur l'environnement, à la suite de quoi une autorisation environnementale sera émise en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Un permis doit aussi être obtenu auprès du gouvernement du Canada en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

### Procédure réglementaire d'évaluation environnementale



Un avis de projet est d'abord déposé au ministère de l'Environnement du Québec. L'étude d'impact est en cours de réalisation par la firme *Génivar*. Elle doit répondre à une directive émise par le Ministère concernant son contenu. Une fois complétée, l'étude fera l'objet d'un rapport qui sera déposé au Ministère pour en vérifier la recevabilité. Le Ministre de l'Environnement pourra alors émettre un *avis de recevabilité* à partir duquel pourront s'enclencher les phases d'examen public du projet.

Ainsi, le Ministre confiera au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de rendre publique l'étude d'impact et d'amorcer une période d'information et de consultations publiques d'une durée de 45 jours. À la fin de cette période, le BAPE transmettra au Ministre les commentaires reçus par les citoyens. Au cours de cette période d'information, tout citoyen ou organisme peut demander une audience publique sur le projet. Selon la décision du Ministre, le BAPE mènera alors l'enquête, l'audience publique ou possiblement, une médiation environnementale. Au cours de ce processus, la population sera invitée à s'informer et à exprimer son opinion sur le projet.

À la fin de son mandat de quatre mois, la commission du BAPE remettra un rapport d'enquête et ses conclusions sur le projet, après quoi le Ministre transmettra au Conseil des Ministres sa *recommandation* sur l'acceptation ou non du projet. Le *décret gouvernemental* contient la décision consistant à approuver le projet, tel que soumis ou avec des modifications, ou bien à le refuser.

### ***L'étude d'impact***

L'étude d'impact présente le projet et les options considérées, décrit les composantes environnementales susceptibles d'être touchées, traite du milieu humain d'implantation et des préoccupations de la population, fait une évaluation des répercussions environnementales, et propose des mesures d'amélioration du projet et d'atténuation de ses divers impacts. Cette étude tient compte des craintes, des inquiétudes et des suggestions des gens du milieu et suggère des moyens d'y répondre. L'évaluation des impacts sera soumise aux intervenants de la communauté concernés par le projet.

## **La collaboration avec la communauté**

Traverse Oka inc. a manifesté son intention de réaliser son projet en collaboration avec les représentants de la population régionale, plus particulièrement avec les représentants des municipalités qui accueillent ses installations. La méthodologie d'étude des impacts du projet sur l'ensemble incite les promoteurs de projet à tenir compte des préoccupations sociales dans leurs projets, et même à consulter les intervenants concernés sur les impacts et les moyens d'atténuation. Traverse Oka inc. a entrepris les démarches pour obtenir cette contribution des organismes et des citoyens intéressés à cette étape d'évaluation environnementale du projet.

Un processus d'échanges et de discussions avec les communautés est amorcé pour recueillir les opinions et les suggestions des divers groupes et organismes, de façon à pouvoir en tenir compte dans l'identification et l'évaluation des impacts, tout autant que dans l'amélioration du projet proposé pour autorisation au ministère de l'Environnement du Québec. Les résultats de ces échanges avec la communauté permettront dans un premier temps de compléter et d'ajuster le rapport de l'étude d'impacts et, dans un deuxième temps, de déjà faire les modifications dans le sens des attentes exprimées par les divers interlocuteurs rencontrés.

Cette collaboration avec la communauté, qui prendra en considération la qualité du service et la satisfaction des usagers de la traverse Oka-Hudson, permettra à l'entreprise propriétaire, aux municipalités riveraines et au voisinage de s'assurer que le service des traversiers entre Oka et Hudson soit maintenu de façon sécuritaire pour les usagers, rentable pour l'entreprise et acceptable pour la population. La protection de l'environnement naturel fait partie des intentions de Traverse Oka inc., au même titre que la qualité de vie des citoyens.