

***Réponses aux questions  
et commentaires  
du MDDEP et aux  
préoccupations du public***

---

*Modernisation des débarcadères de la  
Traverse d'Oka*

*Étude d'impact sur l'environnement*

---

***Document déposé au  
ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)***

AOÛT 2005  
P96924

• **Note au lecteur** •

*Les questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) soulevés dans ce document ont été reproduits intégralement, conformément à son document daté de juillet 2005 et transmis, le 27 juillet 2005, par M. Gilles Brunet, chef du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales.*

---

**Référence à citer :**

*GENIVAR 2005. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Étude d'impact sur l'environnement. Modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka. Rapport de GENIVAR Groupe Conseil inc. au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. 36 p. et annexes.*

# TABLE DES MATIÈRES

Page

<i>Table des matières</i> .....	<i>ii</i>
<i>Liste des tableaux</i> .....	<i>iii</i>
<i>Liste des annexes</i> .....	<i>iv</i>
1. INTRODUCTION.....	1
2. MISE EN CONTEXTE .....	2
3. RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES .....	3
<i>Description du projet</i> .....	3
<i>Section 2.5 du rapport d'étude - Description technique des travaux</i> .....	3
<i>Description du milieu récepteur</i> .....	13
<i>Section 3.2 du rapport d'étude - Milieu Physique</i> .....	13
<i>Section 3.3 du rapport d'étude - Milieu Biologique</i> .....	14
<i>Section 3.4 du rapport d'étude - Milieu Humain</i> .....	17
<i>Évaluation des impacts</i> .....	18
<i>Section 6.2 du rapport d'étude - Composantes valorisées de l'environnement</i> .....	18
<i>Section 6.3 du rapport d'étude - Description des impacts</i> .....	18
4. COMPLÉMENT À L'ÉTUDE D'IMPACT : PRISE EN COMPTE DES PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC.....	28
4.1 <i>L'audience publique sur le projet de dragage</i> .....	28
4.2 <i>La fiche d'information destinée aux municipalités</i> .....	29
4.3 <i>Les négociations subséquentes</i> .....	30
4.4 <i>La conclusion de l'entente tripartite</i> .....	32
4.5 <i>Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact</i> .....	32
5. CONCLUSION .....	36

## LISTE DES TABLEAUX

		<i>Page</i>
Tableau 1	Superficies d'empiétement prévisibles en milieu hydrique (m <sup>2</sup> ).....	5
Tableau 2	Préoccupations et éléments révisés du projet en avril 2004 .....	30

## LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 Croquis des superficies d'empiètement en milieu hydrique.*
- Annexe 2 Plans complémentaires illustrant les travaux proposés.*
- Annexe 3 Croquis type d'une barrière à sédiments.*
- Annexe 4 Principales espèces fauniques susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude.*
- Annexe 5 Avis d'un professionnel sur le potentiel archéologique.*
- Annexe 6 Mesures d'atténuation révisées.*
- Annexe 7 Extraits du rapport du Bape sur le projet de dragage du MTQ.*
- Annexe 8 Fiche d'information remise aux municipalités.*
- Annexe 9 Premiers commentaires écrits des municipalités sur le projet.*
- Annexe 10 Mesures prises en mai 2004 pour répondre aux préoccupations des municipalités.*
- Annexe 11 Compte-rendus des négociations entre Hudson, Oka et la Traverse.*
- Annexe 12 Mécanisme d'évaluation de l'achalandage et des débordements des véhicule.*
- Annexe 13 Entente pour l'utilisation de la rampe de mise à l'eau du côté est du quai municipal à Oka.*
- Annexe 14 Entente tripartite Hudson – Oka – La Traverse.*
- Annexe 15 Commentaires d'Oka suite au dépôt de l'étude d'impact à la municipalité.*
- Annexe 16 Commentaires d'Hudson suite au dépôt de l'étude d'impact à la municipalité.*
- Annexe 17 Pièces répondant aux commentaires d'Oka sur l'étude d'impact.*
- Annexe 18 Pièces répondant aux commentaires d'Hudson sur l'étude d'impact.*

## 1. INTRODUCTION

---

*Suite au dépôt par la Traverse Oka inc. (la Traverse) de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation de ses débarcadères situés sur le territoire des municipalités de Hudson et d'Oka, le Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a procédé à l'analyse de recevabilité de ladite étude, le tout afin de vérifier si elle répondait aux exigences de la directive ministérielle et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9).*

*Dans le cadre de cette analyse, le MDDEP a formulé, en juillet 2005, différentes questions et différents commentaires à l'intention de l'initiateur du projet, la Traverse Oka inc. Le présent document regroupe donc l'ensemble des réponses aux interrogations et commentaires soulevés par le MDDEP qui lui permettront de juger de la conformité et de la recevabilité de l'étude d'impact et, subséquemment, de recommander au Ministre de la rendre publique.*

*À noter qu'un document similaire sera produit sous peu pour le compte des autorités fédérales. À cet effet, des questions et commentaires ont été formulés par Pêches et Océans Canada (MPO) et Environnement Canada (EC) concernant l'étude d'impact. Ces questions et commentaires ont été formulés en mai 2005 et ont été transmis par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) le 14 juillet 2005.*

## 2. MISE EN CONTEXTE

---

*L'étude des impacts sur l'environnement de la modernisation des installations de la Traverse Oka inc. est basée sur le fait que le projet sera réalisé suite au dragage du chenal de navigation par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce dragage est prévu pour l'automne 2005 et il a été autorisé par décret gouvernemental le 27 octobre 2004 (Décret no. 1009-2004). Ainsi, tous les travaux qui sont prévus en milieu hydrique avec le projet de modernisation des débarcadères seront exécutés sur le fond du lac des Deux-Montagnes qui aura été récemment dragué et pratiquement abiotique. De fait, jusqu'à deux mètres de sédiments seront enlevés à proximité des débarcadères actuels de la Traverse.*

*Il n'en demeure pas moins que le projet de modernisation des débarcadères comporte un défi qui ne peut être négligé, soit celui de réaliser les interventions en milieu hydrique en confinement quasi absolu et ce, afin de ne pas émettre de matières en suspension (MES) au-delà de la norme prescrite de 25 mg/l au-dessus de la teneur naturelle ambiante des eaux du lac des Deux-Montagnes. Donc, pour limiter les impacts aux seuls sites des travaux, toutes les mesures d'atténuation appropriées (barrières à sédiments efficaces, batardeaux étanches, etc.) seront mises en œuvre et feront l'objet d'une surveillance, non seulement pendant les travaux, mais particulièrement lors de l'installation et du démantèlement des structures de confinement temporaires utilisées lors des interventions en milieu aquatique. En ce sens, dans le prochain chapitre, beaucoup de détails additionnels sont donnés pour tout ce qui touche aux interventions projetées en milieu hydrique.*

*Par ailleurs, dans le chapitre suivant, il a été jugé bon d'exprimer toutes les mesures qui ont été prises en regard des préoccupations du public formulées depuis le début du projet. Il est vrai que certaines de ces mesures avaient déjà été discutées dans le rapport d'étude d'impact, mais en les reprenant de façon globale et chronologique, cela permet manifestement au lecteur d'avoir une bonne compréhension de tout l'effort qui a été fait pour en arriver à un projet qui puisse satisfaire le plus possible les attentes du milieu. En outre, cette partie considère les commentaires formulés par les municipalités d'Hudson et Oka sur le rapport d'étude d'impact qui leur a été déposé en mars 2005.*

### 3. RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

---

#### Description du projet

Section 2.5 du rapport d'étude - Description technique des travaux

#### QC 1

##### Les superficies

Les impacts d'un projet en milieu hydrique sont souvent proportionnels aux superficies d'occupation, de creusage et de remblayage. À la page 19 section 2.2.1, on mentionne 310 m<sup>2</sup> d'empiètement en milieu aquatique pour la variante retenue, aux pages 27 section 2.5.2 et 96 section 6.3.2.5, on mentionne des pertes permanentes de 605 m<sup>2</sup> à Hudson et 215 m<sup>2</sup> à Oka et en page 96 section 6.3.2.5 des pertes temporaires de 400 m<sup>2</sup> à Hudson et 200 m<sup>2</sup> à Oka.

En spécifiant la cote de référence que vous utiliserez, quelles sont les superficies d'empiètement permanentes en milieu hydrique des structures suivantes :

- l'embarcadère à Oka,
- le mur d'accostage à Oka,
- l'embarcadère à Hudson,
- le pilier d'accostage à Hudson,
- la rampe de halage à Hudson,

Toujours en spécifiant la cote de référence, quelles sont les superficies d'empiètement temporaires en milieu hydrique de creusage et de remblayage des structures suivantes :

- le batardeau pour le débarcadère à Oka,
- le chemin d'accès pour le débarcadère à Oka,
- le batardeau pour le mur d'accostage à Oka, s'il n'est pas compris dans celui du débarcadère,
- le chemin d'accès pour le mur d'accostage à Oka, s'il n'est pas compris dans celui du débarcadère,
- le chemin d'accès pour l'installation et la désinstallation de la barrière à sédiments à Oka,
- le batardeau pour le débarcadère à Hudson,
- le chemin d'accès pour le débarcadère à Hudson,



- le batardeau pour le pilier d'accostage à Hudson, s'il n'est pas compris dans celui du débarcadère,
- le chemin d'accès pour le mur d'accostage à Hudson, s'il n'est pas compris dans celui du débarcadère,
- le batardeau pour la rampe de halage à Hudson,
- le chemin d'accès pour la rampe de halage à Hudson,
- le chemin d'accès pour l'installation et la désinstallation de la barrière à sédiments à Hudson,

**Quelles sont les superficies libérées par :**

- le démantèlement des rails de l'ancienne rampe de halage, qui ne sont pas sous une superficie de creusage ou de remblayage nécessaire à l'installation de la nouvelle rampe de halage;

**Quelles sont les superficies de remblayage temporaire nécessaire au démantèlement de l'ancienne rampe de halage des structures suivantes :**

- le batardeau;
- le chemin d'accès.

**Illustrer sur un plan ou une série de plans l'emplacement des structures et les superficies précitées, illustrer aussi l'emplacement de la limite de référence choisie.**

**Réponse :**

*Les superficies d'empiètement temporaires et permanentes en milieu hydrique attribuables à la mise en place et à la présence des nouvelles installations de la Traverse à Hudson et Oka sont détaillées au tableau 1. Pour ce qui est des superficies d'empiètement temporaires, elles ont été estimées sur la base de la mise en place de structures de palplanches d'acier autour des deux rampes d'accès à construire, de même qu'autour du pilier d'accostage à construire à Hudson.*

*Les superficies visées sont aussi illustrées aux quatre croquis regroupés à l'annexe 1. Ces superficies ont été estimées en utilisant comme référence la limite des hautes eaux printanières moyennes (LHEPM) à la cote de 23,38 mètres d'élévation (niveau géodésique). LA LHEPM est positionnée sur les quatre croquis de l'annexe 1.*

À noter que sur ces croquis, il est parfois normal de retrouver des points cotés au sol qui sont à une élévation moindre que 23,38 m, mais qui se trouvent à être en dehors de LHEPM. Il s'agit alors de point bas qui ne peuvent être atteints par les hautes eaux, soit en raison de la présence d'un élément naturel (rehaussement du sol) ou soit en raison de la présence d'un élément anthropique (interventions humaines réalisées depuis fort longtemps consistant en des remblais, du pavage, murs, etc.).

Tableau 1 Superficies d'empiètement prévisibles en milieu hydrique (m<sup>2</sup>).

	Hudson	Oka	Total
<b>Structures permanentes</b>			
Rampe d'accès	310	310	<b>620</b>
Pilier d'accostage	36	4	<b>40</b>
Rampe de halage	700	-	<b>700</b>
Total des empiètements permanents	<b>1046</b>	<b>314</b>	<b>1 360</b>
<b>Structures temporaires</b>			
Mur de palplanches d'acier (rampes d'accès)	1 200	1 100	2 300
Mur de palplanches d'acier (pilier d'accostage)	100	-	<b>100</b>
Total des empiètements temporaires	<b>1 300</b>	<b>1 100</b>	<b>2 400</b>

Suivant les éléments contenus au tableau 1, on voit qu'aucun chemin d'accès temporaire ne serait requis lors de la construction des deux débarcadères. La technique d'intervention à privilégier sera alors d'assécher les zones de travaux à l'aide des murs de palplanches d'acier installés à partir de la rive et de construire les rampes sans chemin d'accès additionnel pouvant générer un empiètement de plus en milieu hydrique. Toutefois, il faut préciser que, légalement, l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux aura le choix du type et de la conception des batardeaux qu'il construira. En effet, tous les ouvrages temporaires liés à ces travaux sont de la responsabilité de l'entrepreneur. Légalement, il nous est donc impossible de décrire avec certitude pour le moment ce type d'ouvrage. Néanmoins, dans les documents contractuels qui lieront l'entrepreneur à la Traverse, des clauses environnementales seront établies pour aller dans le sens de la technique venant d'être mentionnée (i.e palplanches d'acier) et refléter le plus possible les estimations d'empiètement fournies au tableau 1. Ainsi, le besoin en chemin d'accès temporaire initialement exprimé dans le rapport d'étude d'impact (section 2.5.6, page 28) se veut pour le moment assez hypothétique.

La même remarque vaut d'ailleurs pour ce qui est du pilier d'accostage à construire à Hudson. Pour la construction de ce pilier, dans les termes contractuels liant l'entrepreneur à la Traverse, on favorisera avant tout l'utilisation d'une barge pour assécher la zone des travaux, toujours avec un mur de palplanches d'acier. Ainsi, il n'y pas de certitude absolue quant à l'utilisation de cette technique, mais les clauses qui seront insérées au devis feront en sorte que le chemin

*d'accès temporaire pour se rendre à la zone des travaux du pilier d'Hudson ne sera pas privilégié comme méthode d'intervention. C'est pourquoi ce segment de chemin n'apparaît pas nécessaire et qu'il ne se trouve pas non plus dans la compilation du tableau 1.*

*La structure d'accostage à Oka sera quant à elle mise en place à partir du quai municipal qui s'y trouve et ne nécessitera pas de batardeau. Cela est facilement réalisable puisque cette structure sera une plate-forme construite sur six (6) piliers en béton (voir le croquis 02 de l'annexe 1). Ainsi, même si on fait référence parfois à un mur d'accostage dans les plans d'ingénierie du projet, il faut plutôt parler d'une structure reposant sur six piliers distincts de taille relativement modeste. C'est d'ailleurs pourquoi l'empiètement en eau sera minime avec cette structure, soit moins de 4 m<sup>2</sup>.*

*Également, la construction de la nouvelle rampe halage (mise en place de dalles préfabriquées) ne nécessitera aucun batardeau, ni chemin d'accès temporaire. Il en ira de même aussi avec le démantèlement de l'ancienne rampe de halage, car aucune superficie de remblayage temporaire n'est requise pour procéder aux travaux. À noter que le démantèlement des rails de l'ancienne rampe de halage, et qui ne sont pas sous une superficie de creusage ou de remblayage nécessaire à l'installation de la nouvelle rampe de halage, libérera une superficie en eau de 24 m<sup>2</sup>.*

*Enfin, aucun chemin temporaire ni batardeau ne sera requis pour procéder à l'installation des barrières à sédiments, tant du côté d'Hudson que du côté d'Oka. Cela se fera par barge ou à partir des structures existantes environnantes. Du côté d'Oka, la barrière à sédiments sera installée en reliant vraisemblablement les extrémités du quai municipal et du brise-lame situé à l'ouest. Ces deux structures sont montrées au plan du rapport d'étude d'impact qui fait l'état des lieux du côté d'Oka; il s'agit du plan no.1 inséré à l'annexe 5 du rapport d'étude. La zone où sera installée la barrière à sédiments correspondra ainsi à une zone draguée en fonction du projet du MTQ (la limite du dragage est indiquée au plan 1 N° relatif à Oka).*

*Pour ce qui est du côté d'Hudson, la barrière à sédiments verra elle aussi à circonscrire un périmètre correspondant à la limite du dragage prévu. Suivant ce qui est montré au plan no.1 relatif à l'état de lieux à Hudson et qui est déjà inséré à l'annexe 4 du rapport d'étude d'impact, la barrière à sédiments suivra probablement, de manière un peu grossière, le prolongement fictif de la ligne séparant les lots 16-188, 16-190, 16-191, 16-192 et 16-193 d'avec le lot 17 ptie, ainsi que le prolongement fictif de la ligne séparant le lot 16-194 d'avec les lots 16-203 et 16-204. Ces deux prolongements fictifs seront raccordés par un segment de la barrière à sédiments qui passera alors à quelques mètres au nord du talus de la rampe de halage et du batardeau à mettre en place pour le pilier d'Hudson (voir plan no. 2 pour Hudson déjà inséré à l'annexe 4 du rapport d'étude d'impact).*

**QC 2      Batardeaux**

**L'initiateur de projet devra préciser la période de retour hydrologique pour laquelle il compte concevoir les batardeaux.**

**Réponse :**

*Tel que mentionné ci-haut, la conception et le choix du type de batardeau est de la responsabilité de l'entrepreneur. Reste que celui-ci devra tout de même réaliser les travaux conformément à des ordonnances claires de la C.S.S.T. qui ont été déjà données à ce chapitre dans le passé pour des raisons de sécurité sur des chantiers similaires.*

*C'est pourquoi l'entrepreneur devra construire les batardeaux en fonction de la prédiction des niveaux de l'eau lors de la période des travaux. Sur les cartes marines, les niveaux moyens minimum et maximum sont indiqués et l'entrepreneur devra donc en tenir compte dans la conception des batardeaux. Pour le secteur du lac des Deux-Montagnes qui est visé par les interventions, ces niveaux s'établissent à 21,25 m pour les basses eaux et à 23,60 m pour les hautes eaux.*

*Soulignons que la revanche des ouvrages sera déterminée principalement par la prédiction des vagues dans le secteur, plus une marge de sécurité de 1 mètre minimum.*

*Enfin, il convient de rappeler que d'autres types de limitations seront imposées quant à la construction des batardeaux et ce, dans les documents contractuels qui lieront l'entrepreneur et la Traverse. À cet égard, des clauses environnementales seront établies afin de s'assurer d'une protection adéquate de l'environnement. Par exemple, des spécifications seront formulées dans la composition et la construction des batardeaux, principalement en termes de matériaux utilisés. Notamment, il faudra tenter de privilégier les murs en palplanches d'acier dont il a été discuté auparavant (réponse à la question QC-1). Il faudra aussi veiller à étanchéiser les batardeaux au moyen de géomembranes adéquates, le cas échéant. En outre, il faudra utiliser des matériaux exempts de particules fines pour les différents batardeaux si une avenue autre que les murs en palplanche d'acier devait être retenue par l'entrepreneur pour un motif valable (voir également la réponse à la question QC-4 qui donne d'autres spécifications pour les batardeaux).*

**QC 3      Les plans**

**À la page 23 section 2.3.1, il est fait mention que : « Le mur d'accostage à Oka sera ancré à l'aide de pieux retenant une structure métallique». Sur le plan Oka 2 sur lequel on voit le mur d'accostage, une mention nous renvoie au plan 7. D'autres mentions nous renvoient aux plans 5 et 6. Ces plans n'ont pas été fournis avec l'étude d'impact.**

**QC 3 (Suite)** Fournir, en format pdf, les plans 5, 6 et 7 de même que tout autre plan pertinent à l'évaluation environnementale du projet ou toute autre plan ou vue (i.e. voir détail 11/7) cité dans l'étude ou sur un plan inséré dans l'étude. (voir figure en annexe).

**Réponse :**

*Les plans no. 5, 6, 7 et 8 détaillant les aménagements prévus du côté d'Hudson et les no. 4, 5, 6 et 7 faisant de même pour ceux du côté d'Oka, et qui complètent la série de plans fournis aux annexes 4 et 5 du rapport d'étude d'impact, sont insérés à l'annexe 2 du présent document.*

**QC 4** Les modalités usuelles  
À la page 26 section 2.5.2 Travaux en milieu hydrique, vous mentionnez «les modalités usuelles de contrôle de la dispersion des sédiments en eau seront appliquées», citez les modalités en question, leurs références ou leurs emplacements si elles sont dans l'étude d'impact sous examen.

**Réponse :**

*Les modalités usuelles de contrôle de la dispersion des sédiments en eau qui seront mises en œuvre dans le cadre des travaux réfèrent aux mesures d'atténuation relatives à la qualité de l'eau, l'ichtyofaune et les habitats aquatiques présentées à la section 6.4 de l'étude d'impact (page 108). Parmi l'ensemble de ces mesures, celles qui concernent plus spécifiquement le contrôle de la dispersion des sédiments sont les suivantes:*

- *installer une barrière à sédiments (rideau géotextile) lestée autour de la zone des travaux et s'assurer quotidiennement qu'elle est bien tendue;*
- *réaliser tous les travaux de bétonnage à l'intérieur d'enceintes étanches idéalement formées de caissons en acier ou de batardeaux en palplanches recouverts d'une géomembrane;*
- *mettre en place et retirer les batardeaux avec précaution pour éviter la remise en suspension de sédiments;*
- *entretenir les installations temporaires destinées à prévenir l'érosion et la dispersion de matières en suspension;*
- *s'assurer que les déblais, les matériaux de rebut ou les débris ne soient pas déchargés dans les cours d'eau;*

- *mettre en place avec précaution les matériaux de remblais afin de réduire au minimum la remise en suspension de sédiments;*
- *acheminer les eaux pompées à l'intérieur des enceintes de travail vers un bassin de filtration avant leur retour dans le milieu aquatique;*
- *s'assurer que les eaux rejetées dans le lac sont conformes aux normes du MDDEP, soit une concentration maximale de 25 mg/l de MES de plus que la concentration naturelle.*

**QC 5 Un bassin de filtration**

**À la page 28 section 2.5.7, vous mentionnez que « un bassin de filtration sera aménagé sur le site de la traverse. L'eau sera décantée et filtrée à travers des ballots de foin... ». Illustrer sur un plan, dimension et localisation, ce bassin de filtration et décantation.**

**La technique des ballots de foin n'offrant qu'une piètre performance de filtration des particules fines, l'initiateur du projet doit utiliser une autre technique de filtration. De plus, une floculation combinée à la décantation pourrait améliorer la performance du système.**

**À la fin du second paragraphe de la même section, on fait référence à une deuxième décantation dans le cas où les eaux traitées ne respectent pas le critère de rejet. Si cette deuxième décantation se fait dans un deuxième bassin de décantation, illustrer sur un plan, dimension et localisation, le second bassin de décantation.**

**Réponse :**

*Les bassins de filtration requis dans le cadre des travaux sont des ouvrages temporaires et tels que pour les batardeaux, leur conception sera de la responsabilité légale de l'entrepreneur qui sera mandaté pour réaliser les travaux. Il nous est donc impossible de prévoir quels seront les débits d'infiltration parce que la composition des batardeaux n'est pas encore arrêtée de manière définitive. Conséquemment, la localisation et la dimension des bassins ne peuvent être déterminées à ce stade-ci du projet.*

*Cependant, l'entrepreneur qui réalisera les travaux sera lié par documents contractuels à une obligation de résultats relativement à la procédure de filtration des eaux de pompage, laquelle oblige que le rejet des eaux de filtration en milieu naturel ne contient pas plus de 25 mg/L de matières en suspension (MES). D'autre part, afin d'accroître la performance du système de filtration qui sera mis en place, particulièrement en regard des particules fines, il sera suggéré à l'entrepreneur, dans les termes contractuels, de combiner un processus de floculation à la*

décantation, le tout afin d'éviter l'utilisation d'un second bassin de filtration des eaux. Ces mêmes termes contractuels stipuleront également que la technique de filtration par ballots de foin doit être écartée.

Puis, il est bon de préciser que lors de la surveillance environnementale des travaux, des vérifications quotidiennes de l'efficacité du système de filtration mis en place par l'entrepreneur seront effectuées et ce, afin de s'assurer du respect de la norme de rejet des eaux en milieu naturel.

**QC 6 Construction de la rampe de halage**

À la page 29 section 2.5.8 Construction de la rampe de halage, il n'est aucunement mention de creusement, de remblayage ou de régalage. De quelle façon, obtiendrez-vous la pente de 4,9 % nécessaire à l'installation des dalles préfabriquées et quelles « modalités usuelles de contrôle de la dispersion des sédiments en eau » seront appliquées dans l'éventualité de travaux de creusement, de remblayage ou de régalage sont nécessaires?

**Réponse :**

La méthode de construction proposée pour la rampe de halage du côté d'Hudson a été simplifiée (dalles préfabriquées) afin de permettre des travaux sans la mise en place de batardeaux. Une excavatrice munie d'un guide au laser pourra être utilisée afin de réaliser les excavations de grande précision requises pour respecter les pentes prévues. Tel que mentionné précédemment, l'entrepreneur aura le choix de la méthode de construction préconisée dans la mesure où cette dernière permet de respecter la norme de rejet de 25 mg/L de matières en suspension (MES) en milieu naturel.

Par ailleurs, les modalités usuelles de contrôle de la dispersion des sédiments en eau qui seront appliquées dans le cadre de ces travaux sont les mêmes que celles déjà décrites en réponse à la question QC-4.

**QC 7 Sédiments**

À la page 29 section 2.5.10 Gestion des sédiments, et à la page 42 et suivantes section 3.2.8 Nature et qualité des sédiments, les résultats d'analyse présentés ne peuvent être considérés qu'à titre indicatif car ces sédiments ne sont pas représentatifs des sédiments qui seront excavés.

Les résultats d'analyse produits à cette section sont des analyses sur des sédiments qui seront dragués par le ministère des Transports du Québec dans le cadre de son projet de dragage du chenal de la traverse d'Oka. Les sédiments sous cette

**QC 7 (Suite) couche de sédiments ne présentent pas nécessairement le même niveau de contamination et de ce fait ne requéraient pas la même gestion que les sédiments analysés.**

**Dans le cas présent, les sédiments seront déposés en milieu terrestre. Les analyses doivent être réalisées après l'excavation et le séchage pour en assurer une gestion appropriée conforme à la gestion des sols contaminés. Toutefois, la gestion proposée de ces sols doit être examinée dans le cadre de la présente étude.**

**L'initiateur du projet doit présenter la gestion de ces sols en décrivant les scénarios probables pour les sols contaminés au niveau <A, A-B et B-C et doit nommer les lieux d'enfouissement sanitaire et autres endroits permis selon le degré de contamination des matériaux excavés et séchés.**

**Réponse :**

*Aucune analyse des sédiments représentatifs de ceux qui seront excavés au droit des futures structures (rampes d'accès, piliers d'accostage, etc.) n'a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact, la qualité de ces derniers ayant été estimée sur la base des résultats des analyses d'échantillons prélevés en profondeur dans le cadre du projet de dragage du chenal de la Traverse piloté par le MTQ. Bien que les sédiments qui seront excavés au droit des futures installations de la Traverse sont susceptibles de présenter des niveaux de contamination différents de ceux qui seront dragués par le MTQ, cette décision a été motivée par le fait que les niveaux de contamination documentés dans le cadre de l'étude d'impact du projet de dragage du MTQ étaient, de façon générale, peu problématiques (plage A-B).*

*En outre, il faut rappeler que tous les sédiments excavés dans le cadre du projet à l'étude seront nécessairement gérés en fonction de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDEP en vue d'une disposition en milieu terrestre. Cette disposition incombera à l'entrepreneur qui réalisera les travaux. C'est donc lui qui aura la responsabilité de choisir le ou les sites où les sédiments pourront être disposés. Donc, ces lieux ne peuvent être identifiés pour le moment et dépendront bien entendu du degré de contamination qui sera rencontré avec les sédiments.*

*Tel que prévu dans la Directive ministérielle relative au projet, la Traverse préparera et fera approuver, par le MDDEP, le plan d'échantillonnage et de caractérisation des sédiments qu'elle compte mettre en œuvre préalablement au début des travaux. C'est à partir de cet échantillonnage et de la caractérisation subséquente que le degré de contamination sera déterminé. À titre indicatif, les principaux paramètres qui seront considérés dans le cadre du plan d'échantillonnage qui sera préparé sont le baryum, le chrome, le cuivre, le manganèse, le zinc, l'arsenic, le mercure et les HAP.*



Enfin, mentionnons que les sites de disposition ou d'élimination qui seront choisis par l'entrepreneur devront être autorisés par le MDDEP. De plus, dans les clauses environnementales qui seront fixées à l'entrepreneur, une preuve d'élimination dans le ou les lieux autorisés sera exigée. Également, tout transport de sédiments contaminés se fera en respectant les prescriptions édictées par le Règlement sur le transport des matières dangereuses (un contenant fermé étanche ou un véhicule à benne basculante étanche et muni d'une bâche imperméable devront être employés; la bâche devra recouvrir entièrement le dessus de la benne et le chargement; toute bâche employée devra être installée de façon à ce que la pluie ou la neige n'atteigne le chargement ou ne provoque une perte ou une fuite de contaminant).

**QC 8      Gestion des sédiments**

**À la page 29 section 2.5.10 Gestion des sédiments, vous mentionnez l'utilisation de bassins de décantation pour les sédiments qui seront trop liquides.**

**Estimez le volume de ces sédiments, « près de la limite de liquidité », le temps de décantation et le nombre de « containers » nécessaires?**

**Dans l'éventualité où ces sédiments, « près de la limite de liquidité », soient contaminés quel est le traitement prévu, pour l'eau issue de cette décantation, avant le rejet au milieu récepteur?**

**Réponse :**

*Comme il a été souligné précédemment (voir réponse à la question QC-5), dans le contexte actuel de l'avancement du projet, il est impossible d'estimer le volume des sédiments liquides qui seront générés dans le cadre des travaux, le nombre de conteneurs requis, le temps de décantation, etc. et ce, parce que la composition des ouvrages temporaires de confinement des travaux n'est pas encore arrêtée de manière définitive et que les volumes d'infiltration qu'ils occasionneront demeurent pour l'instant inconnus. Ces paramètres seront déterminés par l'entrepreneur qui réalisera les travaux et qui devra, dans la préparation de sa soumission, estimer les coûts qui leur sont associés.*

*Par ailleurs, afin de s'assurer que les travaux seront réalisés en conformité avec la réglementation environnementale applicable, une obligation de résultats en regard des normes à respecter (rejet des eaux résiduaires, gestion des sédiments, etc.) sera incluse dans les documents contractuels qui lieront l'entrepreneur et la Traverse.*

*Des vérifications quotidiennes de l'efficacité des systèmes de protection de l'environnement mis en place par l'entrepreneur et du respect des normes applicables seront réalisées dans le cadre de la surveillance environnementale des travaux.*

*Enfin, relativement à la gestion des eaux de décantation des sédiments près de la limite de*

liquidité, celles-ci seront captées et acheminées pour fins de traitement (décantation et floculation) dans le bassin de filtration aménagé sur le site des travaux. Si ces eaux se révélaient contaminées suite à leur traitement en bassin de filtration, elles seraient alors pompées et acheminées par camion citerne vers un site autorisé par le MDDEP habilité à les recevoir.

## **Description du milieu récepteur**

Section 3.2 du rapport d'étude - Milieu Physique

### **QC 9 Régime hydrologique**

«La cote de la LHEPM a été déterminée à 23,382 mètres, rattachée au système de référence géodésique du Canada et est basée sur 78 données sur une possibilité de 83 entre 1921 et 2003 de la station Sainte-Anne de Bellevue (20A013) du réseau d'Environnement Canada de données hydrologiques canadiennes.»

La LHEPM est la moyenne des cotes maximales instantanées de la période allant du 21 mars jusqu'au 21 juin de chacune des années pour lesquelles nous pouvons avoir des données. Dans le cas qui nous intéresse, 78 données sur une possibilité de 83 entre 1921 et 2003 ont été utilisées pour établir cette limite (LHEPM) du lac des Deux-Montagnes.

### **Réponse :**

*La cote de 23,38 mètres d'élévation correspondant à la LHEPM du lac des Deux-Montagnes a été utilisée comme référence pour le calcul des superficies d'empiètement temporaires et permanentes en milieu hydrique qui sont attribuables à la mise en place et à la présence des nouvelles installations de la Traverse à Hudson et Oka (voir la réponse à la question QC-1).*

### **QC 10 Nouveaux résultats d'analyse de sédiments**

À la page 43 section 3.2.8 Nature et qualité des sédiments, Il est fait mention que « une nouvelle campagne d'échantillonnage des sédiments vient d'être effectuée du côté d'Hudson en vue d'analyses supplémentaires, mais que les résultats ne sont pas encore connus. »

**Ces résultats sont-ils connus? Et si oui, les sédiments sont-ils représentatifs des sédiments qui devront être excavés dans le cadre du projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka?**

### **Réponse :**

*Les résultats de la nouvelle campagne d'échantillonnage des sédiments récemment réalisée du côté d'Hudson par le MTQ, dans le cadre de son projet de dragage du chenal de navigation, ne sont pas encore connus à ce jour. Selon les dernières informations obtenues auprès du MTQ, le rapport de caractérisation préparé suite à cette campagne d'échantillonnage a été transmis à Environnement Canada pour fins de commentaires. Le MTQ s'est engagé à mettre ce rapport à la disposition du représentant de la Traverse, une fois que le Ministère aura obtenu toutes les autorisations requises qui lui permettront de réaliser les travaux de dragage du chenal entre Hudson et Oka.*

Section 3.3 du rapport d'étude - Milieu Biologique

**QC 11 Frayère**

**À la page 52 section 3.3.3 Faune ichtyenne, il est mentionné que « aucune frayère n'ait été observée dans la zone d'étude... » Quel a été l'effort d'observation pour arriver à cette conclusion? (date et observateur).**

**Réponse :**

*Les informations relatives à la faune ichtyenne présente dans la zone d'étude proviennent d'une étude réalisée en 1976 par Mongeau et Massé, citée en référence de le rapport d'étude d'impact, de même que d'une communication personnelle tenue en septembre 2000 avec monsieur Jean Dubé de la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ, maintenant intégrée au ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, le MRNF). Cette communication personnelle a été tenue dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka, réalisée pour le compte du MTQ par le Groupe conseil GENIVAR inc.*

*À titre indicatif, ajoutons qu'au droit des futures installations de la Traverse qui seront situées dans le chenal de navigation, tant du côté d'Hudson que de celui d'Oka, les observations de terrain réalisées pour la présente étude d'impact sur l'environnement n'ont pas révélé non plus la présence d'une aire de fraie potentielle. Ces observations de terrain ont été réalisées au printemps 2004 par les biologistes de GENIVAR.*

**QC 12 Période de protection des stades sensibles du cycle de vie des poissons**

**La figure 7 à la page 57 nous montre qu'à l'exception de la Lotte, tous les poissons du lac des Deux-Montagnes ont une période de protection en mai et/ou en juin, et plus de la moitié ont besoin du mois de juillet et un peu moins de la moitié débute en avril. Les quatre frayères potentielles à**

**QC 12**      **proximité des travaux, qui n'ont pas été discréditées jusqu'à maintenant, (Suite)**      **doivent bénéficier de cette période de protection.**

**Démontrez ici que l'exécution des travaux que vous planifiez a cette capacité de limiter les impacts en milieu hydrique au site des travaux. (Séquence d'installation de la barrière à sédiments et efficacité prévue de l'équipement, séquence et matériaux d'installation des batardeaux, équipement de filtration décantation des eaux de pompage des aires de travaux à sec à l'arrière des batardeaux, équipement de rétention et de traitement des eaux de drainage des sédiments).**

**Réponse :**

*Les travaux en milieu hydrique nécessaires à la mise en place des nouvelles installations de la Traverse seront réalisés de manière à respecter la période de protection des espèces de poissons susceptibles de fréquenter la zone d'étude qui s'échelonne entre le 1<sup>er</sup> avril et le 31 juillet.*

*En plus de respecter cette période jugée critique pour la faune ichthyenne, il est prévu que les travaux d'excavation seront confinés à l'intérieur d'enceintes étanches (palplanches d'acier) et que les eaux d'assèchement de ces enceintes seront acheminées vers un bassin de filtration aménagé sur le site des travaux.*

*Puis, de manière à contrôler la dispersion des sédiments en eau, des barrières à sédiments seront installées autour des aires de travaux, tant du côté d'Hudson que de celui d'Oka. Dans la séquence des travaux en eau, pour chacune des deux zones, la barrière à sédiments sera le premier élément installé. C'est l'entrepreneur qui déterminera l'emplacement final des barrières, mais déjà une localisation préliminaire a été donnée dans la réponse à la question QC-1. De plus, un croquis type de ce genre d'installation qui vise à limiter les impacts en milieu hydrique, dans la mesure du possible au site des travaux, est présenté à l'annexe 3.*

**QC 13**      **Mammifères**

**À la page 59 section 3.3.6 il est mentionné que : « L'état des populations de mammifères n'a jamais fait l'objet d'une évaluation au lac des Deux Montagnes.» Pour cette section, il serait profitable de consulter l'ouvrage suivant : Zones de concentration des mammifères semiaquatiques dans la région de Montréal, Bergeron 1977, et d'en citer les observations relative à la zone d'étude.**

## Réponse :

*L'état des populations de mammifères n'a fait l'objet que d'une seule évaluation au lac des Deux-Montagnes. Il s'agit de la publication citée par le MDDEP et dont l'auteur est Bergeron (1977). Celui-ci a réalisé une étude ayant pour but de faire l'inventaire des mammifères semi-aquatiques localisés le long des principaux plans d'eau environnant Montréal. Toutefois, il ne s'agit pas d'une véritable étude de densité des populations, mais plutôt d'une évaluation de l'importance spatiale de cinq mammifères basée sur la collecte d'informations auprès de trappeurs avec l'aide d'un questionnaire. L'espèce principalement visée par cette étude est le rat musqué, mais l'auteur traite aussi du raton laveur, du vison, du castor et de la loutre.*

*D'après les informations fournies, les principales zones de concentration du rat musqué au lac des Deux-Montagnes sont l'île Carillon, la baie Carillon, la grande Baie (Oka), la baie de Rigaud, la rive nord de Pointe-Calumet à Sainte-Marthe et la rivière aux Serpents (Oka). De plus, selon l'évaluation du potentiel, il semble que la Pointe à la Raquette, la pointe est de Vaudreuil-sur-le-Lac, l'île Claude, l'île aux Chèvres (et la partie nord connexe de l'île Perrot) et le sud de l'île Avelle sont des sites qui possèdent un potentiel important pour l'espèce.*

*L'importance du rat musqué semble liée à l'abondance de la végétation aquatique émergente. Les espèces végétales considérées comme les plus importantes sont incluses parmi les genres *Typha*, *Scirpus*, *Acorus*, *Sagittaria*, *Zizania* et *Equisetum*, ainsi que des espèces plus ou moins submergées, telle que *Sparganium*. Cependant, certaines plantes submergées flottantes, telles que *Potamogeton*, *Nuphar*, *Anacharis*, *Myriophyllum*, de même que des plantes plus terrestres, tels les genres *Carex*, *Phragmites* et *Polygonum*, peuvent également être importantes pour le rat musqué.*

*Toutefois, moins d'informations sont disponibles pour les autres espèces de mammifères. Il apparaît que chez le raton laveur, 13 des 32 sites (41%) désignés par les trappeurs sont localisés autour du lac des Deux-Montagnes. C'est également là qu'on rencontre l'un des plus forts pourcentages de sites possédant un potentiel classé de moyen à excellent. Dans le cas du vison, sur les 16 sites désignés par les trappeurs, 7 (43%) sont autour du Lac des Deux-Montagnes, tout comme dans le cas du castor où 6 des 8 sites (75%) sont situés autour du lac. Dans le cas de la loutre, il n'y a eu que 4 sites identifiés, tous localisés dans le plan d'eau du lac des Deux-Montagnes.*

*Finalement, bien que ce soit avec le lac des Deux-Montagnes que l'étude note le moins de réponses de la part des trappeurs, c'est cependant ce plan d'eau qui comporte le plus grand nombre de sites désignés pour l'ensemble des espèces de l'étude de Bergeron.*

**QC 14**    **Espèce menacée ou vulnérable**

**Au 3<sup>ème</sup> paragraphe de la page 60 section 3.3.7, nous devons mentionner que la tortue géographique et la tortue des bois ont acquis le statut d'espèces vulnérables le 3 mars 2005. Il serait donc de mise de considérer comme tel ces deux espèces à la lecture du tableau 9 à la page 54.**

**Réponse :**

*Le 3<sup>ème</sup> paragraphe de la page 60 du rapport d'étude d'impact, section 3.3.7, est modifié et doit dorénavant se lire de la façon suivante :*

*«En outre, les espèces susceptibles de se retrouver dans la zone d'étude ayant le statut d'espèce menacée ou vulnérable sont l'aloise savoureuse, la rainette faux-grillon de l'Ouest, la tortue géographique, la tortue des bois et la Pie-grièche migratrice (tableau 9)».*

*Compte tenu de cette modification et du changement de statut des deux espèces visées, le tableau 9 (Principales espèces fauniques susceptibles de se retrouver dans la zone d'étude) retrouvé à la page 54 de l'étude d'impact a été mis à jour et sa nouvelle version est insérée à l'annexe 4.*

Section 3.4 du rapport d'étude - Milieu Humain

**QC 15**    **Potentiel Archéologie**

**À la page 75 section 3.4.11 il serait requis d'avoir un avis professionnel d'un archéologue sur la pertinence de réaliser des interventions archéologiques sur le site des travaux avant le début de ces derniers.**

**Réponse :**

*Cet avis est inséré à l'annexe 5 du présent document. Pour le côté d'Hudson, les conclusions de l'avis sont à l'effet que le potentiel archéologique est faible et qu'il n'y a pas lieu de prendre des mesures particulières, si ce n'est que si des vestiges étaient découverts pendant les travaux d'excavation, il faudra alors en aviser immédiatement l'archéologue qui sera affecté au projet. De fait, la présence de ce professionnel sera requise pendant la durée des travaux parce que du côté d'Oka, le potentiel archéologique y a été établi comme étant fort. De ce côté, il faudra donc procéder à une surveillance archéologique continue pendant toute la durée des travaux d'excavation. Le cas échéant, si des vestiges archéologique devaient être mis au jour, il faudra alors procéder à leur sauvetage selon les standards de la discipline archéologique.*

## Évaluation des impacts

### Section 6.2 du rapport d'étude - Composantes valorisées de l'environnement

#### **QC 16 Milieu biologique**

À la page 91 dans l'énumération des composantes du milieu biologique, la flore devra être inscrite et traitée comme une composante à part entière et non seulement comme une partie d'un habitat faunique.

#### **Réponse :**

Afin d'inclure et considérer à part entière la flore comme une composante valorisée de l'environnement susceptible d'être affectée de façon positive ou négative par le projet à l'étude, le second paragraphe de la page 91 du rapport d'étude d'impact est modifié et doit se lire comme suit :

« Milieu biologique :

- Flore
- Faune benthique
- Ichtyofaune
- Herpétofaune
- Avifaune
- Habitats aquatiques »

### Section 6.3 du rapport d'étude - Description des impacts

#### **QC 17 Ichtyofaune**

À la page 94 section 6.3.2.2, il est mentionné au 1<sup>er</sup> paragraphe que : « les travaux seront effectués vraisemblablement au cours du mois d'avril, soit durant la période de protection de plusieurs espèces de poissons ».

Cependant, à la page 26 section 2.5.1, il est mentionné que : « La durée prévue des travaux est d'environ huit semaines, selon un horaire probable de 7 h à 19 h, du lundi au samedi. La Traverse pourra reprendre ses activités à la fin mai ou au début du mois de juin de l'année 2006 ».

Nous comprenons donc que la période des travaux qui est proposée couvre la majeure partie de la période de protection des poissons.

**QC 17 (Suite)** À la page 94 section 6.3.2.2, il est mentionné au 3<sup>ème</sup> paragraphe que : « Les mesures d'atténuation visant à limiter la dispersion de MES dans le milieu aquatique permettront de maintenir l'intensité de l'impact à un niveau faible, de le limiter à la zone des travaux et à la période des travaux ».

À cause de la période de protection des poissons, il faudra faire la démonstration que lesdites mesures seront efficaces pour empêcher l'émission des MES, à l'extérieur de l'aire des travaux afin que la description des impacts sur l'ichtyofaune soit crédible. (voir QC-12).

De cet même extrait de l'étude, lorsque vous mentionnez « Les mesures d'atténuation visant à limiter la dispersion de MES dans le milieu aquatique... », il faudrait spécifier quelles « mesures d'atténuation » parmi celles que vous citez de la page 107 à 111 section 6.4 sont « Les mesures d'atténuation » en question.

**Réponse :**

*Tel que mentionné en réponse à la question QC-12, la plage de temps retenue pour réaliser les travaux de construction des nouvelles installations de la Traverse se situe en dehors de la période de protection des espèces de poissons susceptibles de fréquenter la zone d'étude (1<sup>er</sup> avril au 31 juillet). En plus de respecter cette période jugée critique pour l'ichtyofaune, l'utilisation de barrières à sédiments permettra de contrôler la dispersion des sédiments en eau et de limiter, de ce fait, les impacts hydriques du projet aux zones des travaux.*

*Ces travaux seront vraisemblablement réalisés à la fin de la saison normale d'opération de la Traverse, soit lors des mois de novembre et décembre, de manière à éviter la présence d'un couvert de glace sur le lac des Deux Montagnes. La réalisation de travaux en fin de période automnale est jugée faisable, bien qu'elle puisse comporter certains inconvénients du point de vue technique (possibilité de gel, chauffage du béton, diminution du rendement, échancier prolongé, etc.) susceptibles de se répercuter sur les coûts du projet.*

**QC 18 Herpétofaune**

À la page 95 au 3<sup>ème</sup> paragraphe section 6.3.2.3, il est mentionné que « Une inspection sera en outre réalisée avant les activités de construction par un spécialiste de l'herpétofaune habilité à faire une plongée sous-marine, pour s'assurer qu'aucune tortue n'est présente dans le secteur. Le cas échéant, les travaux situés dans la zone de 3 à 10 m seront retardés jusqu'au terme de la période d'hibernation».

Cette mention doit aussi apparaître à la section 6.4 Mesures d'atténuation, sous la rubrique « Qualité de l'eau, ichtyofaune et habitats aquatiques ».



**Réponse :**

*La section 6.4 révisée du rapport d'étude d'impact et qui regroupe l'ensemble des mesures d'atténuation qui s'appliqueront au projet est insérée à l'annexe 6 du présent document.*

**QC 19 Habitats aquatiques**

**À la page 96 section 6.3.2.5 l'initiateur de projet doit prendre en considération à la fin du dernier paragraphe, « Les lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques<sup>1</sup> » au même titre que la « Politique de gestion de l'habitat du poisson », pour l'évaluation des impacts et des mesures d'atténuation.**

**Réponse :**

*Le dernier paragraphe de la section 6.3.2.5 du rapport d'impact qui traite des impacts appréhendés du projet sur les habitats aquatiques est modifié et doit dorénavant se lire de la façon suivante :*

*« Compte tenu de la perte permanente d'habitats, l'initiateur de projet verra néanmoins à la compenser adéquatement au moyen d'un projet qui sera élaboré ultérieurement, conformément à la Politique de gestion de l'habitat du poisson et aux Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques ».*

**QC 20 Sécurité publique**

**Les réponses aux questions suivantes devront être rattachées à la section 6.3.3.2 Sécurité publique.**

**QC 20.1 Produits dangereux**

**Quels sont les produits dangereux nécessaires à la construction des débarcadères (le nom, la concentration, la quantité, la durée, la période)?**

**Réponse :**

*Essentiellement, ces produits se limiteront à des graisses, des huiles et au carburant servant à faire fonctionner et à entretenir la machinerie qui sera utilisée pendant la durée des travaux. Cela pourra aussi comprendre des solvants, de la peinture, de même que certaines substances gazeuses comme du propane, surtout s'il faut procéder à des opérations de chauffage advenant*

---

<sup>1</sup> SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC, 2003. Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (2<sup>ème</sup> édition). Vice-présidence au développement et à l'aménagement de la faune. 29 pages. (disponibles sous format électronique à l'adresse suivante : [http://www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/-faune/habitats\\_lignes\\_directrices.htm](http://www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/-faune/habitats_lignes_directrices.htm))

le cas que les travaux s'étirent un peu en période hivernale. Toutefois, il est impossible à ce stade-ci de donner des informations quant aux concentrations et aux quantités, puisque l'entrepreneur sera complètement autonome avec l'utilisation de sa machinerie et qu'il s'agit là d'une tâche qui lui reviendra avant tout lors de ses opérations courantes pendant la durée des travaux. Néanmoins, un peu plus de détails pourra être amené par l'entrepreneur avant qu'il ne débute les travaux quant aux produits et quantités qui seront les plus susceptibles d'être utilisés. Ce détail pourra être donné à l'intérieur du plan des mesures d'urgence que l'entrepreneur devra élaborer et déposer avant d'entreprendre les travaux.

**QC 20.2 S'il y a lieu, quelle est la localisation de l'entreposage et quels sont les modes d'entreposage pour les produits dangereux nécessaires à la construction des débarcadères?**

**Réponse :**

La localisation de l'entreposage ne sera connue que lorsque l'entrepreneur soumettra son plan de travail avant de débiter les travaux. Pour ce qui est des produits dangereux, il n'est pas prévu d'entreposer de matières dangereuses au sens du Règlement sur les matières dangereuses (R.R.Q., c. Q-2, r.15.2) sur le site des travaux. Advenant que cela serait requis, les informations pertinentes (identification de la matière, sa concentration, sa quantité, sa structure d'entreposage, etc.) seront alors listées dans le plan de mesures d'urgence qui devra être élaboré par l'entrepreneur avant d'entreprendre les travaux.

**QC 20.3 Est-ce que le scénario d'accident technologique relié à cet entreposage peut avoir des conséquences qui déborderaient des limites du site de l'initiateur de projet ? Dans l'affirmative, quelles sont les mesures prévues pour contrer les conséquences d'un tel accident ?**

**Réponse :**

Considérant l'absence d'entreposage de matières dangereuses, il n'y a pas de scénario d'accident technologique qui est appréhendé. Néanmoins, les risques de déversement accidentel sont bien réels selon ce qui a été mentionné à la section 6.3.3.2 du rapport d'étude d'impact (dernier paragraphe de la page 97). Pour contrer ces risques, la section 6.4 du rapport d'étude d'impact cible différentes mesures à appliquer. Dans le cadre du présent document, ces mesures ont été bonifiées. La nouvelle liste de mesures applicables pour contrer les risques de déversement est donc incluse dans la nouvelle section 6.4 qui est jointe à l'annexe 6 du présent document. Il s'agit principalement des mesures contenues à la rubrique « Sécurité publique », ainsi que des mesures no. 13 à no. 20 qui se rapportent à la thématique « Qualité de l'eau, ichtyofaune et habitats aquatiques ».

**QC 20.4 Mesures de sécurité**

**Est-ce que les véhicules récréatifs ou les véhicules lourds de transport de matières dangereuses seront admis sur le site du projet lors de la phase de construction et lors de la phase d'exploitation des débarcadères ? Si oui, quelles sont les mesures prévues pour limiter l'accès à de tel matières dangereuses ?**

**Réponse :**

*Non. Ces véhicules ne seront pas admis sur le site du projet durant les travaux. Il en va de même pour les véhicules lourds une fois le nouveau système opérationnel. Les véhicules récréatifs seront admis avec la Traverse en exploitation et un contrôle sera effectué quant à l'alimentation en propane (Voir réponse à la question QC-20.5).*

**QC 20.5 Est-ce qu'il y aura des mesures de sécurité spécifiques et applicables aux usagers en attente des traversiers et qui seront à proximité des matières dangereuses entreposées ou qui auront eux-mêmes à transporter des matières dangereuses (ex. : bouteilles de propane)? Si oui, que seront-elles?**

**Réponse :**

*Oui, mais seulement pour les usagers qui auront eux-mêmes à transporter des produits dangereux. Dans les faits, les usagers en attente ne seront jamais à proximité de matières dangereuses entreposées. Les mesures s'appliqueront à la fois lorsque les usagers seront en attente et lorsqu'ils seront montés à bord du traversier. Ces mesures sont à définir dans le cadre du plan d'urgence qui sera élaboré par la Traverse d'Oka et qui couvrira la phase d'exploitation du projet. Pour ce qui est du propane, il peut cependant déjà être mentionné qu'une signalisation sera mise en place dans les aires d'attente indiquant aux usagers de couper l'alimentation de leurs bonbonnes ou leurs réservoirs. Cette prescription sera aussi formulée par le personnel lors de l'embarquement. L'alimentation en propane devra être fermée jusqu'à ce que les usagers quittent l'aire d'attente de l'autre côté du lac des Deux-Montagnes.*

**Plan de mesures d'urgence**

**Page 107, à l'élément 11 du Rapport final, l'initiateur de projet s'engage « à mettre en place un système de prévention et d'intervention en cas de déversement et à identifier les personnes et les autorités ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence environnementale ».**

**QC 20.6** Pour les scénarios d'accidents ayant des conséquences (réelles ou appréhendées) sur la population environnante, l'initiateur de projet est responsable d'entreprendre l'arrimage de son plan des mesures d'urgence avec le plan de la municipalité.

**Quels sont les scénarios qui peuvent avoir des conséquences sur la population environnante ? Dans l'éventualité d'un scénario possible, quel est le plan de mesures d'urgence, quelles sont les actions prévues pour arrimer le plan d'urgence à celui de la Municipalité ?**

**Réponse :**

*Tel que mentionné précédemment, l'entrepreneur qui réalisera les travaux aura l'obligation de préparer un plan des mesures d'urgence qui couvrira la période des travaux. Cette obligation sera stipulée dans le devis que la Traverse émettra pour recevoir des soumissions. En outre, il y aura une obligation dans le devis à l'effet qu'il sera de la responsabilité de l'entrepreneur de veiller à l'arrimage de son plan de mesures d'urgence avec ceux des municipalités d'Oka et d'Hudson.*

*Le plan des mesures d'urgence qui sera préparé par l'entrepreneur devra permettre de réagir rapidement et adéquatement aux diverses situations d'urgence susceptibles de survenir lors de la période de construction. Il devra aussi détailler les principales actions envisagées en situation d'urgence, les mécanismes de transmission d'alerte ainsi que les liens avec les différents niveaux d'autorités concernées par ces situations (municipales, provinciales et fédérales).*

*Le plan des mesures d'urgence devra être préparé sous la forme d'un guide ou plan d'intervention destiné aux gestionnaires et intervenants de première ligne qui oeuvreront sur les chantiers de chaque côté du lac. Il devra couvrir les déversements accidentels de contaminants (carburants, huiles, peintures, solvants, etc.) ainsi que les incidents susceptibles de porter atteinte à la sécurité des personnes présentes sur les sites de travaux (incendie, explosion, émissions polluantes, etc.).*

*Entres autres, le plan des mesures d'urgence durant les travaux devra inclure les différentes sections suivantes :*

*administration du plan d'urgence: contexte et champ d'application, encadrements réglementaires et légaux, liste de distribution et modalités de révision et de mise à jour des mesures d'urgence;*

rôles et responsabilités des intervenants : organigramme type de chantier, tableau synthèse identifiant les intervenants chargés de l'application du plan d'intervention et spécifiant leurs tâches et responsabilités;

communications : procédure de communication (chaîne de commandement, liste et coordonnées des intervenants internes et externes (entrepreneur, MTQ, municipalités, Urgence environnement, Sécurité civile, Sûreté du Québec, pompiers, etc.) et modalités de liaison avec le public et les médias;

situations à risque en regard des zones sensibles: analyse des activités et travaux présentant des risques pour l'environnement ou la sécurité des personnes (type d'activité, composantes ou zones sensibles du milieu récepteur, nature du risque, etc.);

mesures de prévention : mesures générales de protection du milieu mises en œuvre dans le contexte du projet, équipements de prévention (trousse d'urgence, produits absorbants, cuvette de rétention, etc.), programme de vérification et d'entretien des installations (inspection et entretien des équipements et sites à risque) et surveillance environnementales des travaux;

modalités d'intervention d'urgence : niveaux d'intervention selon le risque encouru, schéma décisionnel d'intervention, réaction initiale, intervention des responsables, techniques d'intervention, matériel de lutte contre les déversements, liste des fournisseurs de matériel et coordonnées des ressources externes;

actions a posteriori et formation : gestion des matières et produits récupérés (entreposage, échantillonnages et analyse et disposition des matières contaminées), documentation des incidents (fiche d'incident, cause et nature, déroulement des opérations, efficacité des méthodes d'intervention employées, mesures correctives, etc.) et modalités de formation des responsables et du personnel de chantier.

**QC 20.7** L'initiateur de projet a-t-il fait des démarches auprès des autorités municipales pour un arrimage de son plan de mesures d'urgence pour les phases de construction et d'exploitation des débarcadères? Si non, quand l'initiateur de projet prévoit-il entreprendre l'arrimage de son plan des mesures d'urgence avec les deux municipalités concernées? Si oui, quelles sont les actions entreprises auprès des autorités municipales et gouvernementales?

**Réponse :**

*Tel que mentionné à la réponse précédente, il sera de la responsabilité de l'entrepreneur de faire l'arrimage de son plan de mesures d'urgence avec ceux des municipalités avant d'entreprendre les travaux.*

*Le même exercice sera fait par la Traverse quant au plan de mesures d'urgence que celle-ci doit élaborer avant d'entreprendre l'exploitation de son nouveau système de traversier. En outre, la Traverse prendra les actions qui s'imposent pour faire valider ce plan par les autorités provinciales et fédérales compétentes en la matière.*

*Le plan des mesures d'urgence qui sera préparé par la Traverse devra permettre de répondre promptement et de manière sécuritaire aux diverses situations d'urgence susceptibles de se présenter à bord et dans les aires d'attente du traversier. Il devra aussi détailler les principales actions envisagées en situation d'urgence, les mécanismes de transmission d'alerte ainsi que les liens avec les différents niveaux d'autorités concernées par ces situations (municipales, provinciales et fédérales).*

*Le plan des mesures d'urgence devra être préparé sous la forme d'un guide de référence ou plan intervention destiné aux capitaines des navires, aux membres d'équipage ainsi qu'à tous les autres employés de l'entreprise travaillant sur la terre ferme. L'ensemble des employés seront invités à commenter le plan et à le consulter fréquemment pour qu'ils deviennent très familier avec celui-ci et qu'ils n'échappent aucun point concernant sa mise à jour.*

Le guide du plan des mesures devrait respecter, à peu de choses près, la table des matières qui suit :

INTRODUCTION : objectifs du plan de mesures et contexte d'application;

ADMINISTRATION : liste des employés, leurs fonctions, liste de distribution et modalités de révision et de mise à jour des mesures d'urgence, modalités de formation sur le plan, listes des personnes formées;

STRUCTURE DE GESTION ET DE COORDINATION : organigramme, tableau synthèse identifiant les intervenants chargés de l'application du plan et spécifiant leurs tâches et responsabilités, procédure de communication (chaîne de commandement, liste et coordonnées des intervenants internes et externes (MTQ, municipalités, Urgence environnement, Environnement Canada, Sécurité civile, Sûreté du Québec, pompiers, etc.) et modalités de liaison avec le public et les médias;

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ SUR LES NAVIRES : plates-formes de sauvetage gonflables, bouées de sauvetage, gilets de sauvetage, signaux de détresse, fusées parachutes, postes de rassemblement, systèmes radios, extincteurs, lumières, contenant de sable, chaînes, câbles, trousse de premiers soins, GPS, etc.

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ AUX AIRES D'ATTENTE : trousse de premiers soins, trousse de produits absorbants, systèmes radios, téléphones, extincteurs, lumières, chaînes, câbles, etc.

PROCÉDURES ET PROTOCOLES À SUIVRE SELON LE TYPE D'ÉVÉNEMENT : situation qui nécessite une évacuation, homme à l'eau, feu ou fumée détecté sur le navire, feu ou fumée détecté dans un véhicule, collision d'un navire avec une autre embarcation, collision d'un navire avec un obstacle, perte de carburant d'un véhicule sur le navire, véhicules transportant des produits dangereux, urgence médicale, urgence environnementale, accès et contrôle à la chambre des moteurs des navires.

**QC 21 Mesures d'atténuation**

**De la page 107 à la page 111 section 6.4, il serait plus facile de discuter des mesures d'atténuation si elles étaient numérotées.**

**À la page 109 section 6.4, la 10<sup>ème</sup> mesure d'atténuation, devrait avoir une floculation pour augmenter l'efficacité de la filtration décantation.**

## **Réponse**

*Tel que précisé en réponse à la question QC-18, la section 6.4 révisée qui regroupe l'ensemble des mesures d'atténuation applicables au projet est insérée à l'annexe 6. Cette nouvelle version des mesures d'atténuation proposées inclut la précision demandée quant au système de filtration et de décantation avec floculation du bassin de filtration, ainsi que la numérotation des mesures afin de faciliter leur discussion dans l'étude d'impact.*



## 4. COMPLÉMENT À L'ÉTUDE D'IMPACT : PRISE EN COMPTE DES PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC

---

*Tel qu'il a été expliqué dans la mise en contexte, il est apparu opportun de joindre au présent document un survol historique de tous les échanges qui ont eu cours avec le milieu jusqu'à ce jour. De cette façon, le lecteur peut facilement comprendre l'ensemble des démarches qui ont été entreprises par Traverse Oka inc. pour satisfaire aux préoccupations exprimées par le public. Il est vrai que certaines de ces préoccupations et des optimisations au projet qui en ont suivies ont déjà été présentées dans le rapport d'étude d'impact. Par contre, en les replaçant dans l'évolution de l'ensemble du dossier, elles permettent d'avoir une image rapide de tous les éléments qui caractérisent le projet à l'heure actuelle. De surcroît, cela est une occasion de présenter des pièces complémentaires originales qui n'ont pas été insérées dans le rapport d'étude d'impact et qui permettent de donner un nouvel éclairage au cheminement du projet. Enfin, cela permet aux autorités gouvernementales de voir de quelle manière les dernières préoccupations du milieu ont été considérées depuis le dépôt du rapport d'étude d'impact. Les annexes 7 à 18 du présent document comportent une série de documents qui se rapportent aux questions-réponses avec le milieu.*

### 4.1 L'audience publique sur le projet de dragage

*Comme il a été mentionné au rapport d'étude d'impact, c'est depuis l'audience publique tenue sur le projet de dragage du chenal de navigation entre Hudson et Oka que les préoccupations du milieu ont été exprimées plus formellement quant au projet de modernisation des débarcadères de Traverse Oka inc. amorcé en 2001. Cette audience a été tenue en 2003 par le Bureau des audiences publiques en environnement (BAPE) et celui-ci a présenté son rapport d'enquête et d'audience en juillet de la même année. Des extraits pertinents de ce rapport sont insérés à l'annexe 7.*

*Lors de l'audience, bon nombre de citoyens et groupes environnementaux, ainsi que les deux municipalités riveraines que sont Oka et Hudson sont intervenus relativement au projet de modernisation des débarcadères de la Traverse. Les principales préoccupations exprimées sur ce projet concernaient la taille des traversiers, la hausse de l'achalandage, la possibilité de trafic lourd, les nuisances liées aux opérations et à la circulation, le bruit et la pollution de l'air, de même que les impacts potentiels sur le milieu naturel des nouvelles infrastructures devant prendre place en rives et sur le littoral. Dans ce dernier cas, quelques intervenants se préoccupaient plus particulièrement du sort de la tortue géographique et de l'esturgeon jaune.*

Face aux inquiétudes exprimées, *Traverse Oka inc.* a revu son projet de 2001 afin qu'il réponde davantage aux attentes des communautés riveraines d'Oka et d'Hudson. La révision a été faite en parallèle de l'étude d'impact afin d'y optimiser une première fois le projet retenu pour analyse. Cette optimisation visait à préserver la qualité de vie du voisinage des débarcadères, à garantir la sécurité des navires et des passagers, à conserver le caractère patrimonial et touristique du site et à assurer la protection de l'environnement riverain et aquatique. Afin que les municipalités d'Hudson et Oka puissent juger de la volonté de *Traverse Oka inc.* de satisfaire leurs attentes, une fiche d'information sur le projet révisé a alors été spécifiquement préparée pour elles. Cette fiche est discutée à la section suivante.

Quant aux préoccupations concernant l'esturgeon jaune et la tortue géographique, les faits suivants se doivent d'être mis en évidence à la lumière des résultats de l'étude d'impact. Premièrement, aucune frayère n'a été observée aux sites de travaux. Deuxièmement, à l'endroit des débarcadères, il s'agit de milieux fortement perturbés. Troisièmement, il est prévu de toujours limiter la dispersion de matières en suspension (MES) dans le milieu aquatique. Quatrièmement, tout sera mis en œuvre pour ne pas incommoder l'esturgeon jaune en réalisant les travaux en dehors de la période la plus sensible pour cette espèce, soit de mai à juillet. Et cinquièmement, cela a été dit auparavant, tout sera aussi mis en œuvre pour protéger la tortue géographique si cette espèce devait être rencontrée, principalement par la réalisation d'un inventaire en plongée avant d'entreprendre les travaux et par la protection de sa période d'hibernation le cas échéant.

Enfin, deux éléments essentiels se doivent d'être soulignés en regard des conclusions contenues dans le rapport d'enquête du BAPE (extraits à l'annexe 7). D'une part, le BAPE a reconnu qu'il fallait préserver le lien de la Traverse en raison de son importance régionale. D'autre part, le projet de modernisation des débarcadères de la Traverse est réalisable avec une largeur de dragage de 40 m au lieu des 60 m prévus initialement par le MTQ.

#### 4.2 La fiche d'information destinée aux municipalités

La fiche d'information qui a été remise aux municipalités d'Hudson et d'Oka est insérée intégralement à l'annexe 8. Cette fiche a été préparée par *Traverse Oka inc.* en avril 2004 et elle faisait suite à la révision du projet après l'audience publique de 2003 sur le projet de dragage du MTQ. On y aborde l'historique du traversier et de son importance régionale, les aspects de sécurité, les réactions sociales face au projet, les éléments du projet révisé en 2004, le processus d'évaluation environnementale et la collaboration voulue par *Traverse Oka inc.* avec les communautés riveraines.

De fait, l'ensemble des composantes touchant le projet de modernisation des débarcadères y sont discutées. Le tableau 2 résume les actions entreprises par Traverse Oka inc. avec son projet révisé en regard des préoccupations soulevées à l'époque.

Tableau 2 Préoccupations et éléments révisés du projet en avril 2004

<b>PRÉOCCUPATIONS</b>	<b>ÉLÉMENTS RÉVISÉS</b>
Possibilité d'une nouvelle route d'accès à partir de la route 342	Abandon de cette possibilité.
Croissance de l'achalandage	Maintien de la capacité actuelle (mise en service de navires d'une capacité de 18 véhicules).
Trafic lourd (camions)	Maintien du service actuellement offert aux véhicules légers de livraison.
Bruit	Usage d'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 Propriété municipale du quai d'Oka et son intégrité	Concertation avec Oka pour l'organisation du secteur Construction d'installations d'accostage indépendantes du quai municipal
Débordement des aires d'attente dans les rues voisines	Possibilité d'augmenter la capacité de transport par l'ajout d'un navire, mais cette avenue de solution se devait d'être discutée préalablement avec les intervenants concernés

#### 4.3 Les négociations subséquentes

Suite au dépôt de la fiche d'information aux municipalités, celle d'Hudson a fait parvenir à la Traverse une lettre datée du 3 mai 2004 où elle demande des détails additionnels sur le projet révisé. Cette lettre est insérée à l'annexe 9 et les demandes d'information qui y sont exprimées touchent les sujets suivants :

- *Volume de circulation de véhicules;*
- *Type de véhicules anticipés sur le traversier;*
- *Modifications anticipées du réseau routier donnant accès à la Traverse;*
- *Niveau de bruit généré par les nouvelles opérations;*
- *Modifications projetées aux heures et périodes d'opération;*
- *Mesures pour assurer la protection du caractère résidentiel du voisinage;*
- *Mesures pour assurer une insertion harmonieuse dans le milieu;*
- *Modalités d'entreposage des équipements nautiques hors saison;*
- *Nature des travaux à réaliser et copies des plans*
- *Modifications envisagées aux aires d'attente et conflits d'usage.*

*Pour chacun de ces points, Traverse Oka inc. a produit un document le 6 mai 2004 où elle fournit les réponses par rapport aux éléments demandés. Il s'agit d'un tableau récapitulatif qui fournit plus de détails que celui présenté ci-haut. Le document de juin 2004 est reproduit intégralement à l'annexe 10 du présent document. À titre d'information, le tableau 1 du rapport d'étude d'impact (page 9) se veut un tableau combinant les informations de l'annexe 10 et du tableau 2 présenté ci-haut.*

*De plus, le document de l'annexe 10 a été remis à la municipalité d'Oka considérant qu'il visait à répondre aussi à certaines des préoccupations soulevées par cette municipalité. Par contre, dans le cas d'Oka, celle-ci avait déjà fait part de ses commentaires par écrit sur le projet initial en juillet 2002 (comme pour Hudson, une copie de la lettre avec les commentaires se trouve à l'annexe 9). Les questionnements soulevés alors par Oka avait donc été répondus en bonne partie par la fiche d'information qui lui avait été transmise en avril 2004 (annexe 8).*

*Par ailleurs, il faut noter que des rencontres de négociations se sont déroulées entre Hudson, Oka et Traverse Oka inc. Ces rencontres se sont déroulées à Vaudreuil-Dorion en mars et mai 2004, plus précisément au bureau du député de Vaudreuil-Soulanges. Elles ont été pilotées par le MTQ. Les comptes-rendus complets de ces rencontres sont reproduits à l'annexe 11 du présent document. On y voit d'abord que plusieurs autres rencontres se sont tenues entre Traverse Oka inc. et les municipalités au printemps de 2004. On y voit également que ce sont sensiblement les mêmes points que ceux soulevés ci-haut qui ont été discutés, bien que certains aspects touchaient également le projet de dragage du MTQ. C'est justement à la dernière de ces rencontres, soit celle du 6 mai 2004, que la Traverse a déposé aux municipalités riveraines le document inséré à l'annexe 10 et intitulé « 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 ».*

*Lors de la rencontre du 6 mai 2004, les municipalités se sont dites satisfaites, en principe, sur la plupart des propositions avancées par Traverse Oka inc., bien que certaines*

*appréhensions demeuraient et qu'il apparaissait alors évident que certains points allaient être documentés davantage dans l'étude d'impact qui était en cours. En outre, suite à la rencontre du 6 mai 2004, une préoccupation demeurait quant à l'achalandage et au débordement de véhicules en attente dans les rues avoisinantes. À ce chapitre, Traverse Oka inc. a proposé un mécanisme pour évaluer cette problématique en juin 2004. Cette proposition soumise aux parties intéressées (Hudson, Oka et MTQ) est jointe à l'annexe 12. À rappeler que l'étude d'impact a clairement mis en évidence que le projet de modernisation tel qu'il est conçu n'aurait qu'un impact négligeable sur la capacité, ce qui fait qu'il n'aura pratiquement aucune influence sur l'achalandage (section 6.3.3.4 du rapport d'étude d'impact, p. 100). Pour avoir une influence réelle et positive à ce chapitre, il faudrait l'ajout d'un troisième navire au lieu des deux prévus.*

*Finale, mentionnons qu'au cours des rencontres avec la municipalité d'Oka, celle-ci a formulé son désir de pouvoir utiliser la rampe de mise à l'eau du côté est du quai municipal et qui appartient à Traverse Oka inc. Cette demande visait à procurer aux résidents d'Oka une descente pour bateau compte tenu que la municipalité n'a pas ce genre d'accès au lac des Deux-Montagnes. À cet égard, Traverse Oka inc. s'est engagée à consentir un droit d'accès à cette rampe de mise à l'eau pour le bénéfice de la municipalité. La lettre d'engagement en ce sens est jointe à l'annexe 13.*

#### *4.4 La conclusion de l'entente tripartite*

*L'ensemble des pourparlers entrepris au printemps 2004 a permis d'en arriver à une entente tripartite en juillet de la même année, soit entre les municipalités d'Hudson et Oka et Traverse Oka inc. Cette entente prévoit une capacité maximale d'opération et que la capacité ne pourra être modifiée que par un consentement unanime des trois parties à l'entente. La capacité est établie à deux navires autopropulsés avec une possibilité d'embarquement de 18 véhicules chacun et une masse individuelle n'excédant pas cinq tonnes. L'entente signée les 12, 13 et 14 juillet 2004 est jointe à l'annexe 14 avec certaines pièces complémentaires. Il s'agit de la bonne entente signée entre les parties. Celle de l'annexe 2 du rapport d'étude d'impact et datée du 17 juin 2004 n'était pas le bon document.*

#### *4.5 Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact*

*Tel que mentionné auparavant, le rapport d'étude d'impact a été acheminé aux municipalités d'Oka et Hudson une fois celui-ci déposé au MDDEP. Les lettres de transmission de ce rapport figurent respectivement aux annexes 15 et 16 du présent document.*

*De plus, ces annexes contiennent les commentaires de chacune des municipalités sur ledit rapport d'étude. L'annexe 15 renferme les commentaires d'Oka reçus le 30 juin 2005 tandis que l'annexe 16 renferme ceux d'Hudson reçus le 25 avril 2005.*

*Pour Oka, les préoccupations qui subsistent concernent principalement le quai municipal situé à proximité des travaux, entre autres en termes de stabilité et de pérennité de l'ouvrage et de son entretien futur. Certaines demandes concernent également des précisions à obtenir quant au mur d'accostage et au déplacement possible de la guérite d'accueil.*

*Afin de répondre à l'ensemble des demandes d'Oka, un document a été produit le 12 juillet 2005 par l'équipe d'ingénierie chargée du projet. Ce document est inséré à l'annexe 17 et il explique les méthodes de construction des futures infrastructures et ce, en insistant sur les travaux à proximité du quai municipal. On y remarque que tout a été mis en œuvre afin de protéger ce quai et qu'il serait même possible de déplacer la structure de quelques mètres vers l'ouest afin d'augmenter encore plus cette protection. Suite au dépôt de ce document à la municipalité, plusieurs échanges ont eu lieu entre elle et Traverse d'Oka inc., le tout afin de répondre adéquatement aux questions de la municipalité d'Oka. Une lettre accusant réception des précisions fournies est insérée à l'annexe 17.*

*Pour Hudson, les préoccupations qui subsistent depuis le dépôt du rapport d'étude d'impact concernent principalement la rampe de halage et d'entreposage des traversiers. La municipalité estime que les dalles de béton auront un profond impact environnemental sur le milieu aquatique et que la construction se fera dans une zone d'inondation 0-20 ans. En outre, elle estime qu'il sera difficile de camoufler cette structure et que l'entreposage des navires sur la rampe sera source d'un impact visuel très négatif. Puis, elle est d'opinion que la rampe contreviendrait aux droits acquis, tout en générant un impact négatif d'importance sur le caractère résidentiel du voisinage.*

*D'abord, pour ce qui est des interventions et empiètements en milieu aquatique, il faut soulever le fait que tous les impacts pertinents ont été évalués dans le rapport d'étude et que plusieurs compléments ont été apportés dans le cadre du présent document. La conclusion de l'ensemble des analyses est qu'en suivant toutes les mesures d'atténuation prescrites pour le projet, les impacts résiduels seront tous mineurs du point de vue du milieu naturel, tant pour la végétation, la qualité de l'eau, les poissons, l'herpétofaune et la faune en général. De surcroît, il faut rappeler que toutes les infrastructures prévues et les enceintes temporaires de travail qui devront être aménagées pour les construire prendront place dans la zone où du dragage sera effectué par le MTQ. Même que la barrière à sédiments n'empiètera pas au-delà de cette zone comme il a été indiqué auparavant dans le présent document (réponse à la question QC-1), ce qui permettra de conserver l'intégrité des marécages situés à l'ouest (voir plan 1 de l'annexe 4 du rapport d'étude*

d'impact). Aussi, il a été mentionné antérieurement, spécifiquement pour la rampe, que celle-ci ne nécessite même pas de batardeau.

En ce qui a trait à la construction en zone inondable, il est vrai que les interventions prendront place dans une zone à risque élevé (zone 0-20 ans selon la cartographie officielle de 1977 à l'échelle 1 : 10 000, feuillet 31G8-100-0404). Toutefois, pour un projet comme celui de la modernisation des débarcadères, il en revient au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'autoriser les interventions en zone inondable et ce, en vertu des articles 2 et 6 du Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.1.001). Néanmoins, lors de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), celle-ci doit être accompagnée d'un certificat municipal de non contravention à la réglementation municipale applicable. À titre indicatif, la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (c. Q.-2, r.17.3) qui sous-tend les réglementations municipales applicables dans le domaine au Québec autorise, sous certaines conditions, la modernisation d'ouvrages, de même que les installations nécessaires au trafic maritime en zone inondable. Pour ce qui est de la MRC, celle-ci a émis une correspondance à l'effet qu'elle n'avait pas d'autorisation à émettre à ce jour sur la rampe. Cette lettre est insérée à l'annexe 18.

Quant à l'impact visuel appréhendé avec la rampe de halage et au fait que cette structure ne peut être camouflée, il a été décidé de produire une nouvelle simulation visuelle de ce que sera la situation dans le milieu. Cette simulation est elle aussi insérée à l'annexe 18 et tente de refléter le plus fidèlement possible l'insertion de la rampe et l'entreposage futur des bateaux. En réalité, la couleur des bâtiments est maintenant verte et celle des bateaux a été optimisée pour être maintenant bleu au lieu du rouge initial. De même, les conifères de haut-jet proposés dans le rapport d'étude d'impact sont en place. De plus, la pire des situations a été considérée, soit celle où il n'y a plus aucun feuillage dans les espèces feuillues et où les deux bateaux sont entreposés. Manifestement, le résultat de cette simulation est à l'effet que l'impact résiduel sera mineur une fois les mesures d'atténuation appliquées, la rampe n'étant pas vraiment perceptible et les navires ne le sont que très peu. Ceci devrait donc permettre à la municipalité d'Hudson d'être rassurée quant à l'impact visuel du projet.

Finalement, pour ce qui se rapporte aux droits acquis et perturbations sur le voisinage résidentiel, il convient de faire deux rappels à cet égard. D'une part, Traverse Oka inc. a obtenu une opinion juridique quant à la réalisation de son projet de modernisation des débarcadères. À la lumière de cette opinion, il apparaît que le projet est permis en vertu des droits acquis de l'entreprise. Cette opinion avait été insérée à l'annexe 3 du rapport d'étude d'impact, mais elle est reproduite de nouveau à l'annexe 18 du présent document. D'autre part, le rapport d'étude d'impact conclut sans équivoque que les perturbations sur le voisinage occasionnées par le projet de modernisation seront

*inexistantes (pas de changement de capacité), même que la situation sera améliorée pour ce qui est du bruit une fois le nouveau projet opérationnel (meilleurs équipements). Il peut être ajouté qu'avec la nouvelle simulation visuelle produite, l'impact résiduel de l'entreposage peut être qualifié de faible pour les riverains et les usagers de la route (globalement, l'impact visuel avait été jugé de moyenne importance initialement dans le rapport d'étude d'impact, ceci étant encore vrai en partie pour le côté d'Hudson, mais uniquement pour les usagers du plan d'eau qui seront sur le lac des Deux-Montagnes).*



## 5. CONCLUSION

---

*À la suite des réponses fournies au MDDEP et aux intervenants concernés, il apparaît que Traverse Oka inc. a tout mis en œuvre pour limiter le plus possible les impacts environnementaux et les répercussions sociales découlant de son projet de modernisation des débarcadères. Tel qu'il a été expliqué et mis en évidence dans le document, un véritable effort de concertation a été entrepris avec ces intervenants, particulièrement avec les municipalités d'Hudson et Oka. Traverse Oka inc. a toujours privilégié la transparence dans le dossier et ce, afin d'en arriver à des solutions qui soient viables et qui s'inscrivent dans une perspective d'un développement durable, tant pour le bénéfice des communautés riveraines qu'à l'échelle régionale.*