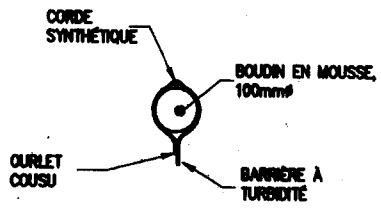
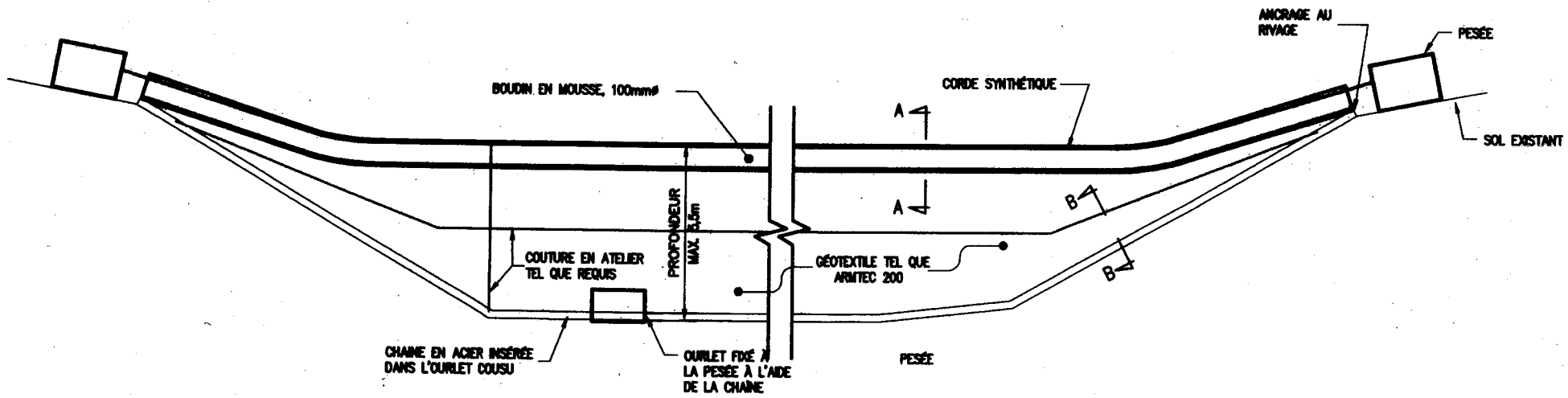
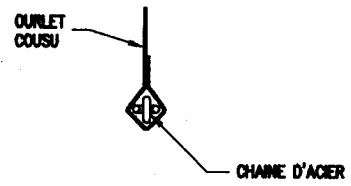


### ANNEXE 3

Croquis type d'une barrière à sédiments.



**SECTION A-A**



**SECTION A-A**

**BARRIÈRE À TURBIDITÉ**

#### ANNEXE 4

Principales espèces fauniques susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude.

Tableau 9 Principales espèces fauniques susceptibles de se retrouver dans la zone d'étude.

Espèces	Nom latin
<b>Faune ichthyenne</b>	
Achigan à grande bouche	<i>Micropterus salmoides</i>
Achigan à petite bouche	<i>Micropterus dolomieu</i>
Alose savoureuse <sup>2</sup>	<i>Alosa sapidissima</i>
Anguille d'Amérique	<i>Anguilla rostrata</i>
Barbotte brune	<i>Ameiurus nebulosus</i>
Barbotte des rapides	<i>Noturus flavus</i>
Barbue de rivière	<i>Ictalurus punctatus</i>
Baret	<i>Marone americana</i>
Brochet vermiculé <sup>1</sup>	<i>Esox americanus vermiculatus</i>
Carpe	<i>Cyprinus carpio</i>
Couette	<i>Carpiodes cyprinus</i>
Crapet à longues oreilles	<i>Lepomis megalotis</i>
Crapet arlequin	<i>Lepomis macrochirus</i>
Crapet de roche	<i>Ambloplites rupestris</i>
Crapet-soleil	<i>Lepomis gibbosus</i>
Crayon d'argent	<i>Labidesthes sicculus</i>
Dard de sable <sup>1</sup>	<i>Ammocrypta pellucida</i>
Doré jaune	<i>Stizostedion vitreum</i>
Doré noir	<i>Stizostedion canadense</i>
Éperlan arc-en-ciel	<i>Osmerus mordax</i>
Épinoche à neuf épines	<i>Pungitius pungitius</i>
Esturgeon jaune <sup>1</sup>	<i>Acipenser fulvescens</i>
Fondule barré	<i>Fundulus diaphanus</i>
Grand brochet	<i>Esox lucius</i>
Lamproie du nord <sup>1</sup>	<i>Ichthyomyzon fossor</i>
Laquaiche argentée	<i>Hiodon tergisus</i>
Lotte	<i>Lota lota</i>
Malachigan	<i>Aplodinotus grunniens</i>
Marigane noire	<i>Pomixis nigromaculatus</i>
Maskinongé	<i>Esox Maskinongy</i>
Méné bleu	<i>Cyprinella spiloptera</i>
Méné d'argent	<i>Hybognatus regius</i>
Méné émeraude	<i>Notropis atherinoides</i>
Méné jaune	<i>Notemigonus crysoleucas</i>
Méné paille	<i>Notropis stramineus</i>
Menton noir	<i>Notropis heterodon</i>
Meunier noir	<i>Catostomus commersoni</i>
Meunier rouge	<i>Catostomus catostomus</i>
Perchaude	<i>Perca flavescens</i>
Poisson-castor	<i>Amia calva</i>
Queue à tache noire	<i>Notropis hudsonius</i>
Raseux-de-terre gris	<i>Etheostoma olmsted</i>
Raseux-de-terre noir	<i>Etheostoma nigrum</i>

Tableau 9 Principales espèces fauniques susceptibles de se retrouver dans la zone d'étude (suite).

Espèces	Nom latin
<b>Herpétofaune</b>	
Chélydre serpentine	<i>Chelydra serpentina</i>
Couleuvre à collier	<i>Diadophis punctatus</i>
Couleuvre à ventre rouge	<i>Storeria occipitomaculata</i>
Couleuvre brune <sup>1</sup>	<i>Storeria dekayi</i>
Couleuvre d'eau <sup>1</sup>	<i>Nerodia sipedon</i>
Couleuvre rayée	<i>Thamnophis s. sirtalis</i>
Couleuvre tachetée <sup>1</sup>	<i>Lampropeltis triangulum</i>
Couleuvre verte	<i>Opheodrys vernalis</i>
Crapaud d'Amérique	<i>Bufo americanus</i>
Grenouille des bois	<i>Rana sylvatica</i>
Grenouille des marais <sup>1</sup>	<i>Rana palustris</i>
Grenouille du nord	<i>Rana septentrionalis</i>
Grenouille léopard	<i>Rana pipiens</i>
Grenouille verte	<i>Rana clamitans</i>
Necture tacheté	<i>Necturus maculosus</i>
Ouaouaron	<i>Rana catesbeiana</i>
Rainette crucifère	<i>Pseudacris crucifer</i>
Rainette faux-grillon de l'Ouest <sup>2</sup>	<i>Pseudacris triseriata</i>
Rainette versicolore	<i>Hyla versicolor</i>
Salamandre à deux lignes	<i>Eurycea bislineata</i>
Salamandre à points bleus	<i>Ambystoma laterale</i>
Salamandre à quatre doigts <sup>1</sup>	<i>Hemidactylium scutatum</i>
Salamandre maculée	<i>Ambystoma maculatum</i>
Salamandre rayée	<i>Plethodon cinereus</i>
Tortue des bois <sup>2</sup>	<i>Clemmys insculpta</i>
Tortue géographique <sup>2</sup>	<i>Graptemys geographica</i>
Tortue mouchetée <sup>1</sup>	<i>Emydoidea blandingi</i>
Tortue peinte	<i>Chrysemys picta marginata</i>
Tortue ponctuée <sup>1</sup>	<i>Clemmys guttata</i>
Triton vert	<i>Notopthalmus viridescens</i>
<b>Faune avienne</b>	
Bernache du Canada <sup>4</sup>	<i>Branta canadensis</i>
Bruant à gorge blanche <sup>3</sup>	<i>Zonotrichia albicollis</i>
Bruant familier <sup>3</sup>	<i>Spizella passerina</i>
Bruant sauterelle <sup>1-3</sup>	<i>Ammodramus savannarum</i>
Busard Saint-Martin <sup>3</sup>	<i>Circus cyaneus</i>
Buse à épaulettes <sup>3</sup>	<i>Buteo lineatus</i>
Canard branchu <sup>3</sup>	<i>Aix sponsa</i>
Canard colvert <sup>3-4</sup>	<i>Anas platyrhynchos</i>
Canard d'Amérique <sup>4</sup>	<i>Anas americana</i>
Canard noir <sup>3-4</sup>	<i>Anas rubripes</i>
Cardinal à poitrine rose <sup>3</sup>	<i>Pheucticus ludovicianus</i>

Tableau 9 Principales espèces fauniques susceptibles de se retrouver dans la zone d'étude (suite).

ESPÈCES	NOM LATIN
<b>Faune avienne (suite)</b>	
Cardinal rouge <sup>3</sup>	<i>Cardinalis cardinalis</i>
Carouge à épaulettes <sup>3</sup>	<i>Agelaius phoeniceus</i>
Chardonneret jaune <sup>3</sup>	<i>Carduelis tristis</i>
Chevalier grivelé <sup>3</sup>	<i>Actitis macularia</i>
Cormoran à aigrette <sup>4</sup>	<i>Phalacrocorax auritus</i>
Corneille d'Amérique <sup>3</sup>	<i>Cornus brachyrhynchos</i>
Crécerelle d'Amérique <sup>3</sup>	<i>Falco sparverius</i>
Étourneau sansonnet <sup>3</sup>	<i>Sturnus vulgaris</i>
Fuligule à collier <sup>4</sup>	<i>Aythya collaris</i>
Fuligule milouinan <sup>4</sup>	<i>Aythya marila</i>
Garrot à œil d'or <sup>4</sup>	<i>Bucephala clangula</i>
Geai bleu <sup>3</sup>	<i>Cyanocitta cristata</i>
Gélinotte huppée <sup>3</sup>	<i>Bonasa umbellus</i>
Goéland à bec cerclé <sup>3-4</sup>	<i>Larus delawarensis</i>
Goéland marin <sup>4</sup>	<i>Larus marinus</i>
Goglu des prés	<i>Dolichonyx oryzivorus</i>
Grand harle <sup>4</sup>	<i>Mergus merganser</i>
Grand Héron <sup>3-4</sup>	<i>Ardea herodias</i>
Grand-duc d'Amérique <sup>3</sup>	<i>Bubo virginianus</i>
Grèbe à bec bigarré <sup>3</sup>	<i>Podilymbus podiceps</i>
Harle couronné <sup>3</sup>	<i>Lophodytes cucullatus</i>
Héron vert <sup>3</sup>	<i>Butorides virescens</i>
Hirondelle à front blanc <sup>3</sup>	<i>Hirundo pyrrhonota</i>
Hirondelle bicolore <sup>3</sup>	<i>Tachycineta bicolor</i>
Hirondelle noire <sup>3</sup>	<i>Progne subis</i>
Hirondelle rustique <sup>3</sup>	<i>Hirundo rustica</i>
Jaseur d'Amérique <sup>3</sup>	<i>Bombycilla cedrorum</i>
Macreuse sp. <sup>4</sup>	<i>Melanitta sp.</i>
Martinet ramoneur	<i>Chaetura pelagica</i>
Martin-pêcheur d'Amérique <sup>3-4</sup>	<i>Ceryle alcyon</i>
Merle d'Amérique <sup>3</sup>	<i>Turdus migratorius</i>
Merle bleu de l'Est <sup>3</sup>	<i>Sialia sialis</i>
Mésange à tête noire <sup>3</sup>	<i>Parus atricapillus</i>
Moineau domestique <sup>3</sup>	<i>Passer domesticus</i>
Moqueur roux	<i>Toxostoma rufum</i>
Moucherolle phébi <sup>3</sup>	<i>Sayornis phoebe</i>
Oriole du Nord <sup>3</sup>	<i>Icterus galbula</i>
Paruline des pins <sup>3</sup>	<i>Dendroica pinus</i>
Paruline jaune <sup>3</sup>	<i>Dendroica petechia</i>
Paruline masquée <sup>3</sup>	<i>Geothlypis trichas</i>
Passerin indigo	<i>Passerina cyanea</i>
Petit blongios <sup>1-3</sup>	<i>Ixobrychus exilis</i>

Tableau 9 Principales espèces fauniques susceptibles de se retrouver dans la zone d'étude (suite).

ESPÈCES	NOM LATIN
<b>Faune avienne (suite)</b>	
Petite buse <sup>3</sup>	<i>Buteo platypterus</i>
Petit fuligule <sup>4</sup>	<i>Aythya affinis</i>
Pic à tête rouge <sup>1</sup>	<i>Melanerpes erythrocephalus</i>
Pic chevelu <sup>3</sup>	<i>Picoides villosus</i>
Pic flamboyant <sup>3</sup>	<i>Colaptes auratus</i>
Pic maculé <sup>3</sup>	<i>Sphyrapicus varius</i>
Pic mineur <sup>3</sup>	<i>Picoides pubescens</i>
Pie-grièche migratrice <sup>2-3</sup>	<i>Lanius ludovicianus</i>
Pluvier kildir <sup>3</sup>	<i>Charadrius vociferus</i>
Quiscale bronzé <sup>3</sup>	<i>Quiscalus quiscula</i>
Roselin pourpré <sup>3</sup>	<i>Carpodacus purpureus</i>
Sarcelle à ailes bleues <sup>3-4</sup>	<i>Anas discors</i>
Sturnelle des prés <sup>3</sup>	<i>Sturnella neglecta</i>
Tarin des pins <sup>3</sup>	<i>Carduelis pinus</i>
Tohi à flancs roux <sup>3</sup>	<i>Pipilo erythrophthalmus</i>
Tourterelle triste <sup>3</sup>	<i>Zenaidura macroura</i>
Troglodyte à bec court <sup>1-3</sup>	<i>Cistothorus platensis</i>
Troglodyte familier <sup>3</sup>	<i>Troglodytes aedon</i>
Tyran huppé <sup>3</sup>	<i>Myiarchus crinitus</i>
Tyran tritri <sup>3</sup>	<i>Tyrannus tyrannus</i>
Urubu à tête rouge	<i>Cathartes aura</i>
Vacher à tête brune <sup>3</sup>	<i>Molothrus ater</i>
<b>Mammifères</b>	
Campagnol-lemming de Cooper <sup>1</sup>	<i>Synaptomys cooperi</i>
Castor du Canada	<i>Castor canadensis</i>
Chauve-souris cendrée <sup>1</sup>	<i>Lasiurus cinereus</i>
Chauve-souris pygmée	<i>Myotis leibii</i>
Chauve-souris rousse <sup>1</sup>	<i>Lasiurus borealis</i>
Musaraigne fuligineuse <sup>1</sup>	<i>Sorex fumeus</i>
Musaraigne pygmée <sup>1</sup>	<i>Sorex hoyi</i>
Opossum d'Amérique	<i>Didelphis virginiana</i>
Petit polatouche <sup>1</sup>	<i>Glaucomys volans</i>
Pipistrelle de l'est <sup>1</sup>	<i>Pipistrellus subflavus</i>
Rat musqué	<i>Ondatra zibethicus</i>
Renard gris	<i>Urocyon cinereoargenteus</i>

Sources :Gouvernement du Québec, 2003; Armellin et Mousseau, 1999; Mongeau et Massé, 1976; banques de données de la FAPAQ (Jean Dubé, FAPAQ, comm. pers., février 2003); Atlas des oiseaux nicheurs du Québec (Yves Aubry, Environnement Canada, comm. pers., sept. 2000); Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec (David Rodrigue, Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent, comm. pers., avril. 2003) ; banque de données du CDPNQ (Louis Mathieu, comm. pers., mars 2003).

<sup>1</sup> Espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable

<sup>2</sup> Espèce désignée menacée ou vulnérable

<sup>3</sup> Nicheur confirmé

<sup>4</sup> Espèce inventoriée dans l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques

## ANNEXE 5

Avis d'un professionnel sur le potentiel archéologique.



Avis professionnel concernant le potentiel archéologique  
pour  
le projet de réfection des rampes d'accès  
du traversier Hudson-Oka



par

Yves Chrétien, Ph.D., archéologue

Document présenté à

M. Claude Desjardins, Traverse Oka inc.  
158 Main, Hudson (Qué.) J0P 1H0

25 juillet 2005

## Table des matières

Table des matières .....	2
Introduction.....	3
Les critères d'évaluation du potentiel archéologique.....	5
Le contexte archéologique régional et local .....	6
Le projet d'aménagement des rampes d'accès .....	8
Les recommandations .....	9
Références bibliographiques.....	11

## Introduction

Les deux extrémités de la traverse Hudson-Oka feront l'objet sous peu d'un aménagement destiné à moderniser les rampes d'accès aux barges servant de bateaux passeurs, sur le lac des Deux Montagnes. Ces travaux d'infrastructures doivent se soumettre à une étude d'impact sur l'environnement, qui compte entre autres un volet portant sur le patrimoine archéologique.

Le présent avis a été commandé suite aux questions du ministère de la Culture et des Communications du Québec, qui est chargé d'évaluer les aspects de l'étude d'impact touchant aux questions du patrimoine, y compris l'archéologie. Afin de répondre adéquatement à l'interrogation soulevée par le ministère de la Culture, nous avons entrepris d'évaluer le potentiel archéologique historique et préhistorique des espaces aux abords immédiats du projet d'aménagement des rampes d'accès au traversier, sur les deux rives.

Le présent avis livre dans un premier temps les informations de base sur les critères employés pour définir le potentiel archéologique. Par la suite, le contexte archéologique régional et local est exposé, afin de comprendre dans quel environnement culturel le projet prend place, puis pour donner une idée du type d'occupation humaine ancienne qu'il est possible de rencontrer au cours des travaux.

En troisième lieu, la teneur des aménagements physiques est présentée pour voir de quelle envergure seront les perturbations du sol au cours des travaux. Enfin, suite à l'intégration des informations précédentes et compte tenu de leur nature, des recommandations seront émises quant au type de protection qu'il convient de mettre en application, pour assurer la préservation des vestiges archéologiques éventuels.

L'aire d'étude est considérée comme l'espace qui subira des impacts réels liés à la phase de construction, soit deux espaces relativement restreints et limités à l'emplacement des rampes d'accès, de chaque côté du lac, à Hudson et à Oka (carte 1).



## Les critères d'évaluation du potentiel archéologique

Le potentiel archéologique pour la période historique se définit surtout sur la base des informations écrites. Les documents anciens fournissent des indications géographiques, parfois précises, sur les établissements et l'utilisation du territoire à cette époque. La définition du potentiel archéologique pour la période historique passe donc par l'inventaire des éléments patrimoniaux reconnus à proximité de l'aire d'étude.

Pour la période préhistorique, il n'existe pas d'archives écrites et l'évaluation du potentiel passe par l'utilisation d'un modèle prédictif. Ce modèle est à la base du travail d'évaluation du potentiel archéologique et il relève de l'utilisation de critères spécifiques en relation avec les données archéologiques déjà connues.

L'hydrographie est le premier critère considéré. Les composantes du réseau hydrographique fournissent l'eau potable et une réserve de nourriture, puis dans plusieurs cas, constituaient des axes de circulation. La jonction entre deux rivières, la décharge d'un lac, un ruisseau ou une rivière qui se jette dans un lac, un détroit sur un important cours d'eau sont autant d'endroits propices aux découvertes.

La seconde variable est la pente du terrain. Une fois que des espaces intéressants du point de vue hydrographiques sont circonscrits, il faut chercher les espaces habitables à proximité. Ces espaces sont d'abord déterminés par la pente du terrain qui idéalement doit être nulle ou faible.

La variable suivante se rapporte aux perturbations anthropiques en relation avec l'intégrité du sol. Ces perturbations sont de plusieurs types allant de l'implantation d'utilités publiques à l'aménagement de chemins, de barrages ou de construction de bâtiments. Étant donné la fragilité d'un site archéologique préhistorique, il faut considérer qu'il y a moins de chances de trouver un site intact dans les zones affectées par les perturbations. Cependant, il demeure la possibilité qu'un site perturbé n'ait pas été entièrement dérangé.

La dernière variable consiste en la proximité d'un secteur par rapport à des sites archéologiques connus, marquant de ce fait des espaces propices à l'établissement humain ancien.

## Le contexte archéologique régional et local

Le secteur du lac des Deux Montagnes a attiré l'attention des archéologues depuis longtemps et en 1933, Lighthall découvrait le grand site préhistorique (BiFm-1) de la plage du parc provincial d'Oka (Lighthall, 1934). Ce site, dont l'origine de l'occupation remonte à la période de l'Archaique (environ 4 500 ans) fut surtout en utilisation pendant la période du Sylvicole moyen ancien (2 400 à 1 500 ans), mais a également livré les traces de populations plus récentes au Sylvicole supérieur, soit les Iroquoiens du Saint-Laurent (Chapdelaine, 1990). Ce site démontre l'intérêt des Amérindiens pour le secteur d'Oka depuis des temps reculés.

Un second site (BiFm-8) apparenté fut identifié et fouillé par Arkéos en 2003, lors de travaux d'inventaire archéologique dans le cadre d'un projet d'oléoduc dans le parc d'Oka (Arkéos, 2003). Le site se trouve sur un ancien rivage du lac, derrière la zone de marécage de la Grande Baie, un peu à l'est du site BiFm-1. Les mêmes identifications culturelles y furent d'ailleurs rencontrées, ajoutant à l'importance du secteur pendant la préhistoire.

Toujours du côté de Oka, le site BiFm-3 correspond au cœur du village, soit à l'emplacement actuel de l'église, du presbytère et de la mairie. Il s'agit du second lieu d'établissement de la mission des Sulpiciens, qui est passée en 1731 de la Petite Baie, à la position actuelle de l'église d'Oka (Gaumont, 1973). L'aire d'accostage du traversier du côté d'Oka se trouve directement à l'intérieur des limites estimées du site de la mission et du fort d'Oka. Sur un plan de 1752 attribué à L. Franquet, on voit clairement la position du « fort des missionnaires », lui même englobé dans le « fort des troupes du roi » avec des secteurs d'habitations séparés par nations (Iroquois, Algonquins, Népissingues et Français) eux mêmes entourés d'une palissade de pieux de bois. Il n'est pas certain que ces aménagements furent tous effectivement réalisés, car il pourrait aussi s'agir de projets.

Du côté d'Hudson, des recherches archéologiques furent également conduites à quelques occasions. On note d'abord un site sur lequel se trouvait une ancienne verrerie à « Como est » (Gaumont, 1977). Il est situé à plus de 2 km au nord-ouest de la baie de Hudson, où arrive le traversier.

D'autre part, un inventaire archéologique a couvert tout un secteur des rives du lac des Deux Montagnes du côté de Hudson, incluant la moitié est de la baie du traversier et l'embouchure du ruisseau Paiement qui s'y déverse (Chevrier, 1981). Pour ce qui est de la baie qui nous intéresse, aucune découverte ne fut enregistrée. Toutefois, ces travaux ont permis la découverte du site d'une maison datant de la seconde moitié du 18<sup>e</sup> siècle, à l'est de la pointe Boyer.

Le contexte archéologique régional révèle la présence millénaire de groupes amérindiens qui occupaient les rives du lac des Deux Montagnes du côté d'Oka. Cette présence pourrait éventuellement être documentée à plusieurs endroits autour du lac et près des embouchures de ruisseau. De même, une présence euro-québécoise est notée du côté de Hudson avec les vestiges de fondations et d'un ancien chemin à l'est de la pointe Boyer.

Le contexte archéologique plus spécifique à notre aire d'étude dénote une présence importante à la période historique française du côté d'Oka, avec le site du fort des Sulpiciens et de la mission du lac des Deux Montagnes. C'est le principal élément patrimonial et archéologique qui affecte l'espace des travaux du côté d'Oka.

## Le projet d'aménagement des rampes d'accès

Actuellement, les barges s'accostent à des rampes de bois qui peuvent être déplacées et les travaux à venir vont permettre la mise en place de rampes fixes.

Du côté de Hudson, il y aura une rampe d'accès en deux sections, dont une se trouvera sur la terre ferme et l'autre directement dans le lac. Sur la terre ferme, la section de rampe couvre une superficie de 215 m<sup>2</sup>, installée sur la pente de la berge qui conduit au lac. On note aussi un pilier d'accostage qui sera disposé dans le lac et permettant d'aligner le traversier au bon endroit pour l'accostage.

Toujours du côté de Hudson, il y aura également remplacement de la rampe de halage, actuellement composée de rails et de traverses disposées directement au sol. Cette nouvelle structure, qui occupera le même espace que la rampe actuelle, couvrira une superficie de 700 m<sup>2</sup>.

Du côté de Oka, on retrouve un système de rampe en deux sections similaire à celui de Hudson, en plus du pilier d'accostage. Ces aménagements se feront à l'emplacement de la rampe d'accès actuelle en bois, du côté ouest du quai de Oka. Il n'y aura pas de rampe de halage du côté de Oka.

En résumé, les travaux d'excavation se limitent à 215 m<sup>2</sup> du côté de Oka pour l'installation de la section de rampe d'accès se trouvant sur la rive du lac et à 915 m<sup>2</sup> pour les nouvelles structures (rampe d'accès et rampe de halage) du côté de Hudson.



## Les recommandations

Compte tenu de la nature des travaux d'aménagement, de l'environnement dans lequel ils seront effectués, du contexte archéologique régional et local, nous pouvons émettre les recommandations suivantes.

### Hudson :

Du côté de Hudson, un inventaire archéologique a déjà couvert une portion de la baie du traversier (Chevrier, 1981), du côté de l'embouchure du ruisseau Paiement, soit à l'endroit présentant le plus fort potentiel archéologique et les résultats sont négatifs. D'autre part, lors de la visite de l'archéologue Yves Chrétien sur les lieux le 20 juillet 2005, les zones en érosion de part et d'autre de la baie du traversier furent examinées visuellement sans rencontrer le moindre vestige ancien.

La mise en opération d'un traversier entre Hudson et Oka a débuté en 1909 et de ce fait, la faible profondeur dans le temps ne souligne pas un potentiel archéologique important, qui aurait pu se rapporter aux traces de ces activités.

À l'endroit précis où seront effectués les travaux d'excavation, la pente conduisant au lac a déjà fait l'objet de remblayage de gravier de calcaire et de terrassement pour faciliter l'accès des véhicules au traversier. L'excavation à venir s'enfoncera donc, en partie du moins, dans des sols déjà perturbés.

Du point de vue de l'hydrographie, l'aire d'étude se trouve à proximité immédiate du lac, près de l'embouchure d'un ruisseau, mais la pente du terrain et les perturbations anthropiques réduisent considérablement le potentiel archéologique. Enfin, aucun site archéologique connu ne se trouve à proximité immédiate de l'aire d'étude.

Les conditions énoncées plus haut indiquent un potentiel archéologique « faible », qui ne requiert aucune action spécifique en regard du patrimoine archéologique. **Il n'est donc pas recommandé de prendre de mesures particulières du côté de Hudson.** Toutefois, si des vestiges archéologiques étaient tout de même mis au jour pendant l'excavation, il faudra en aviser immédiatement l'archéologue au dossier.

### Oka :

Du côté de Oka, des recherches historiques ont déjà mis en lumière le long parcours d'occupation humaine, remontant au moins à 1731 (Gaumont, 1973). D'autre part, en 1973 pendant des travaux d'excavation au coin des rues Notre-Dame et l'Annonciation, trois sépultures humaines furent mises au jour (Barré, 1973). Il s'agit probablement de sépultures en relation avec le cimetière de la mission du lac des Deux Montagnes, opérée par les pères Sulpiciens. L'aire d'étude du côté d'Oka est donc située directement l'intérieur d'un secteur historique reconnu.

À l'endroit précis où seront effectués les travaux d'excavation, la pente conduisant au lac est pavée en partie d'asphalte avec la partie la plus basse et la plus près du lac en gravier. Il y a donc eu du remblayage dont l'importance en terme d'épaisseur est toutefois inconnue. L'excavation à venir s'enfoncera donc, en partie du moins, dans des sols déjà perturbés.

Du point de vue de l'hydrographie, l'aire d'étude se trouve à proximité immédiate du lac, mais aucun ruisseau n'est identifié à cet endroit. Actuellement la pente du terrain est assez abrupte, mais cela ne reflète peut-être pas les conditions anciennes.

Compte tenu de ce qui précède, on remarque d'abord un critère potentiellement défavorable en relation avec les perturbations anthropiques par l'aménagement de la berge. Toutefois, certains autres critères sont fortement positifs en terme de potentiel archéologique. En effet, on se trouve à l'intérieur des limites d'un secteur historique, sur un des endroits les plus fréquentés, là où on avait un accès au lac. C'est donc un lieu d'activités multiples au cœur d'une aire d'occupation ancienne, qui fut d'ailleurs choisi pour y installer le quai en 1867 et qui constitue aujourd'hui le centre du village d'Oka.

Les conditions énoncées plus haut soulignent un potentiel archéologique « fort », qui commande une attention spécifique en regard du patrimoine archéologique. **Il est donc recommandé de procéder à une surveillance archéologique pendant toute la durée des travaux d'excavation du côté de Oka.** Le cas échéant, si des vestiges archéologiques étaient mis au jour, il faudra procéder à leur sauvetage selon les standards de la discipline archéologique.

## Références bibliographiques

Arkéos

2003 *Inventaire et fouille archéologique. Tronçon A-1 d'un oléoduc existant, parc d'Oka*. Consortium CIMA/Johnston-Vermette, rapport déposé au ministère de la Culture et des Communications du Québec, 69 p.

Barré, G.

1973 *Rapport de voyage effectué à Oka, le 6 juin 1973, BiFm-3*. Ministère des Affaires culturelles, 3 p.

Chapdelaine, C.

1990 « Un site du Sylvicole moyen ancien sur la plage d'Oka (BiFm-1) », *Recherches amérindiennes au Québec*, vol XX, no 1 : 19-35.

Chevrier, D.

1981 *Tronçon Saint-Lazare/Boisbriand, inventaire archéologique. Gazoduc TQM, consortium CANEST, rapport déposé au ministère de la Culture et des Communications du Québec*, 161 p.

Franquet, L.

1752 *Plan du Fort et du village du lac des deux Montagnes*. Notes tirées des « Voyages et mémoires sur le Canada ».

Gaumond, M.

1973 *Expertise sur le site du fort Oka, BiFm-3*. Manuscrit, ministère des Affaires culturelles du Québec.

Gaumond, M.

1977 *Verreries de Vaudreuil, rapport de recherche, BiFm-4*. Manuscrit, ministère des Affaires culturelles du Québec.

Lighthall, W. D.

1934 « New Hochelaga finds in 1933 ». *Transactions of the Royal Society of Canada*, 3rd series, vol. 28 section 2 : 103-108.

Avis professionnel concernant le potentiel archéologique pour le projet de réfection des rampes d'accès du traversier Hudson-Oka.

Document et recherche par :

Yves Chrétien, *Ph.D., archéologue*

## ANNEXE 6

Mesures d'atténuation révisées.

## 6.4 Mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation suivantes s'appliqueront donc au projet afin d'éviter certains types d'impacts et de limiter les impacts négatifs appréhendés par le projet de modernisation des installations de la Traverse.

### ***Sécurité publique***

1. Informer à l'avance les autorités publiques et le public (lieux publics, médias locaux, marina d'Oka, etc.) de la présence des chantiers de construction et de leurs paramètres (dates, lieux, nature, etc.).
2. Assurer la sécurité de la population aux environs du chantier en utilisant des barrières de protection et une signalisation et une surveillance adéquates.
3. Respecter les codes, normes et règlements relatifs à la santé et à la sécurité du travail du Code national du bâtiment, du gouvernement provincial, de la CSST et des règlements municipaux.
4. Surveiller les travaux en permanence.
5. Bien identifier les matières dangereuses, les entreposer selon la réglementation en vigueur et renseigner les travailleurs sur leur mode d'utilisation et de manipulation.
6. Disposer des débris dans un site d'enfouissement autorisé. En présence de matières dangereuses résiduelles, les gérer conformément au *Règlement sur les matières dangereuses*.
7. Dans les aires de chantier, localiser à plus de 30 m des plans d'eau les aires réservées aux activités susceptibles d'altérer la qualité de l'eau (entreposage, manipulation de produits dangereux, récupération de matières résiduelles dangereuses, etc.).
8. Exécuter toute manipulation de carburant, d'huile ou d'autres produits contaminants sous surveillance constante, pour éviter tout risque de déversement.
9. Effectuer l'entretien général et l'alimentation en carburant aux endroits prévus à cet effet et en prenant soin d'entraîner aucun risque de contamination du milieu aquatique (ex : localiser les sites de nettoyage et d'entretien à plus de 30 m des plans d'eau et milieux humides; effectuer le ravitaillement à plus de 30 m des plans d'eau et milieux humides lorsque possible; sur les barges et sur les sols à l'intérieur des enceintes de travail, installer des membranes de protection pour effectuer l'alimentation en carburant).
10. Prévoir en tout temps la présence sur le chantier de matériaux adéquats destinés à éponger et à contenir les déversements accidentels (matières absorbantes; bidons ou récipients bien étanches; bidons ou récipients contenant les hydrocarbures et autres produits dangereux placés dans un bac ou entre des bermes ayant la capacité de recueillir 110% des réserves sur place).

11. Mettre en place un système de prévention et d'intervention en cas de déversement et identifier les personnes et les autorités responsables ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence environnementale.
12. Posséder et savoir utiliser des équipements d'urgence en cas de déversement accidentel
13. Sensibiliser et former les travailleurs aux mesures d'intervention en cas d'urgence environnementales et aux mesures de prévention des déversements.
14. Signaler tout déversement immédiatement au réseau d'alerte d'Environnement Québec (Urgence-Environnement : 1-866-694-5454) et au réseau d'alerte d'Environnement Canada (1-866-283-2333).
15. Dans le cas d'un déversement accidentel, le recours au plan d'urgence qui doit être préparé par l'entrepreneur pour la durée des travaux devra être envisagé.

### ***Qualité de vie des riverains***

1. Informer à l'avance les autorités publiques et le public (lieux publics, médias locaux, marina d'Oka, etc.) de la présence des chantiers de construction et de leurs paramètres (dates, lieux, nature, etc.).
2. Interdire les travaux avant 7 h et après 19 h de même que les dimanches et les jours fériés.
3. Éviter d'encombrer les rues voisines avec des équipements et des matériaux.
4. Identifier clairement les limites d'emprises des travaux et ne pas circuler en dehors de celles-ci.
5. Limiter les déplacements de la machinerie et respecter les limites et les charges permises.
6. Munir les véhicules d'un système d'échappement antipollution fonctionnel.
7. Construire des abris temporaires afin d'empêcher les matériaux de sablage et les autres matières étrangères de contaminer l'air.
8. Arroser les matériaux secs et recouvrir les déchets.
9. Appliquer une saine gestion des déchets par la mise en place de contenants adéquats et par une élimination régulière.
10. Effectuer le transport du ciment ainsi que de tous matériaux fins dans des camions fermés ou munis d'une bâche de recouvrement.
11. Doter le chantier de tous les équipements nécessaires (toilettes chimiques transportables, poubelles, bacs, etc.) pour empêcher toute dispersion de déchets dans l'environnement.
12. Récupérer tous les débris de démolition à l'aide d'une plate-forme placée sous la surface de travail.

### ***Utilisateurs de la Traverse***

1. Signaler adéquatement l'interruption du service de traversier depuis les principales voies d'accès (autoroute 40, route 342, route 344, etc.), ainsi que dans les journaux locaux et régionaux.

### ***Qualité de l'eau, ichtyofaune et habitats aquatiques***

1. Identifier clairement les limites d'emprises des travaux et ne pas circuler en dehors de celles-ci.
2. Construire les chemins d'accès ou les batardeaux en matériaux granulaires avec des pierres nettes exemptes de contaminants, de débris ou d'autres matériaux indésirables.
3. Limiter la superficie occupée par les ouvrages temporaires (batardeaux, chemins d'accès) et éviter qu'ils n'empiètent sur les herbiers aquatiques de la baie de Como, à Hudson.
4. Installer une barrière à sédiments (rideau géotextile) lestée autour de la zone des travaux et s'assurer quotidiennement qu'elle est bien tendue.
5. 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.
6. Mettre en place et retirer les batardeaux avec précaution pour éviter la remise en suspension de sédiments.
7. Entretenir les installations temporaires destinées à prévenir l'érosion et la dispersion de matières en suspension.
8. S'assurer que les déblais, les matériaux de rebut ou les débris ne soient pas déchargés dans les cours d'eau.
9. Mettre en place avec précaution les matériaux de remblais afin de réduire au minimum la remise en suspension de sédiments.
10. Effectuer le drainage et le pompage temporaire pour garder les excavations et le chantier à sec.
11. Acheminer les eaux pompées à l'intérieur des enceintes de travail vers un bassin de filtration et de décantation avec floculation avant leur retour dans le milieu aquatique.
12. S'assurer que les eaux rejetées dans le lac sont conformes aux normes du MENV, soit une concentration maximale de 25 mg/l de MES de plus que la concentration naturelle.
13. Dans les aires de chantier, localiser à plus de 30 m des plans d'eau les aires réservées aux activités susceptibles d'altérer la qualité de l'eau (entreposage, manipulation de produits dangereux, récupération de matières résiduelles dangereuses, etc.).
14. Faire une inspection quotidienne de la machinerie et vérifier son bon état de fonctionnement afin d'éviter les accidents et les fuites de carburant, d'huile et de graisse.



15. Effectuer l'entretien général et l'alimentation en carburant aux endroits prévus à cet effet et en prenant soin d'entraîner aucun risque de contamination du milieu aquatique (ex : localiser les sites de nettoyage et d'entretien à plus de 30 m des plans d'eau et milieux humides; effectuer le ravitaillement à plus de 30 m des plans d'eau et milieux humides lorsque possible; sur les barges et sur les sols à l'intérieur des enceintes de travail, installer des membranes de protection pour effectuer l'alimentation en carburant).
16. Prévoir en tout temps la présence sur le chantier de matériaux adéquats destinés à éponger et à contenir les déversements accidentels (matières absorbantes; bidons ou récipients bien étanches; bidons ou récipients contenant les hydrocarbures et autres produits dangereux placés dans un bac ou entre des bermes ayant la capacité de recueillir 110% des réserves sur place).
17. Utiliser des bacs de récupération sous les appareils et équipements stationnaires qui montrent des fuites d'hydrocarbures ou qui doivent être réapprovisionnés périodiquement (génératrice, compresseur, etc.).
18. Faire la manipulation de carburant, des huiles et autres produits contaminants sous étroite et constante surveillance afin d'éviter tout déversement risquant d'affecter l'environnement.
19. Éloigner la machinerie du cours d'eau dès qu'elle n'est plus utilisée.
20. Aviser le personnel affecté aux travaux de l'importance écologique du plan d'eau, des milieux sensibles et des mesures d'atténuation prévues pour protéger ces endroits, ainsi que des règles de conduites qui y sont associées.
21. Faire réaliser par un spécialiste de l'herpétofaune habilité à faire une plongée sous-marine, une inspection avant les activités de construction, afin de s'assurer qu'aucune tortue n'est présente au droit de l'implantation des futures structures de la Traverse (rampe d'accès, pilier d'accostage et rampe de hallage); le cas échéant, les travaux situés dans la zone de 3 à 10 m seront retardés jusqu'au terme de la période d'hibernation.

### **Qualité des sols et des sédiments**

1. Identifier clairement les limites d'emprises des travaux et ne pas circuler en dehors de celles-ci.
2. Éviter tout risque de contamination du sol en déposant les sédiments excavés dans un bassin de décantation ou dans un site confiné à l'aide de digues et recouvert d'une géomembrane.
3. Disposer des sols (sédiments) conformément au *Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés* et à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.
4. Faire une inspection quotidienne de la machinerie et vérifier son bon état de fonctionnement afin d'éviter les accidents et les fuites de carburant, d'huile et de graisse.

5. Prévoir en tout temps la présence sur le chantier de matériaux adéquats destinés à éponger et à contenir les déversements accidentels.
6. Assurer la protection des arbres et des plantes sur le chantier.
7. Si des chemins d'accès temporaires devaient être aménagés, prévenir la compaction des sédiments sous ces chemins par la mise en place d'un géotextile.
8. Remettre le chantier en état à la fin des travaux.

### ***Herpétofaune***

1. Faire appel à un spécialiste de l'herpétofaune afin de s'assurer qu'aucune tortue géographique ne se trouve sur le site des travaux; au besoin, attendre la fin de la période d'hibernation.

### ***Caractère patrimonial de la Traverse et paysage***

1. Mettre en place un site de mise en valeur patrimonial sur l'histoire de la Traverse.
2. Faire préalablement approuver par les autorités municipales les sites d'aménagement des installations temporaires (bâtiments de service, bureaux, aires d'entreposage des matériaux et des équipements, etc.) en vue d'une harmonisation avec le milieu d'insertion.
3. Déterminer la couleur des structures à mettre en place de concert avec les municipalités.
4. Planter des conifères matures le long de la propriété de la Traverse à Hudson afin de servir d'écran visuel à l'aire d'entreposage des traversiers durant la saison hivernale.

ANNEXE 7

Extraits du rapport du Bape sur le projet de dragage du MTQ.

Bureau  
d'audiences  
publiques sur  
l'environnement

Rapport 180

# Projet de dragage d'entretien du chenal entre Hudson et Oka dans le lac des Deux Montagnes

Rapport d'enquête et d'audience publique

Juillet 2003

Québec 

---

## Chapitre 1

# Les opinions et les préoccupations des participants

Le présent chapitre résume les opinions et les préoccupations exprimées par les participants à l'audience publique. Elles portent principalement sur la nécessité d'agrandir autant que cela est proposé le chenal d'approche de la traverse du côté d'Hudson et le coût inhérent, de même que sur l'efficacité et la sécurité du service de traversiers, les avantages et inconvénients de la traverse, le dragage hydraulique et la mise en valeur des sédiments en milieu terrestre.

## La crainte d'un agenda caché

La mention dans l'avis de projet du ministère des Transports que le dragage du chenal entre Hudson et Oka permettrait l'utilisation d'un nouveau traversier de plus fort tonnage a soulevé de profondes inquiétudes parmi les participants, notamment de la part de résidents du secteur Como, un quartier résidentiel où se situe l'aire des débarcadères de la traverse à Hudson. Au cours de l'audience publique, la majorité des participants se sont montrés en accord avec un dragage limité à l'entretien du chenal existant pour maintenir le service actuel de traversiers. Par contre, plusieurs personnes craignent que le projet d'élargissement du chenal de 40 à 60 m du côté d'Hudson n'ait plutôt pour objet le remplacement du système actuel de barges par de plus gros traversiers [traduction] « c'est la peur de l'inconnu [...] le projet caché derrière ce projet de dragage » (M<sup>me</sup> June Penney, DT4, p. 60).

Pour la Ville d'Hudson, si le projet n'avait consisté qu'en un dragage d'entretien, « il n'aurait pas été nécessaire de faire appel au BAPE [...] il n'y aurait eu aucun outrage public ni de méfiance générale vis-à-vis les intentions du MTQ [...] » (mémoire, p. 6). L'agrandissement du chenal actuel constitue donc un point d'achoppement important pour la Ville :

Nous croyons que le MTQ utilise l'excuse de dragage d'entretien pour préparer un cours d'eau navigable pour des bateaux autopropulsés de plus grande envergure qui auraient pour effet de doubler le volume de véhicules circulant dans un quartier résidentiel et, par le fait même, circonvenant la procédure de consultation publique.  
(Mémoire, p. 3)

Le Comité de citoyens d'Oka s'est dit, en principe, d'accord avec un dragage d'entretien, mais il doute de la nécessité d'élargir le chenal de 40 à 60 m. Le Comité de citoyens

d'Hudson abonde dans le même sens et s'interroge sur le coût supplémentaire de 250 000 \$ nécessaire à l'élargissement du chenal.

Selon une citoyenne d'Hudson, « il y a anguille sous roche », le projet de dragage cache d'autres raisons qui seraient beaucoup plus commerciales et financières que sécuritaires (M<sup>me</sup> Nelly Dandine, mémoire, p. 1). Toutefois, le propriétaire exploitant de Traverse Oka inc. prétend qu'il est faux d'associer l'élargissement du chenal entre Hudson et Oka et la modernisation de la traverse :

Je répète que les deux ne sont pas liés dans la mesure où le dragage est essentiel pour la sécurité des passagers dans les conditions actuelles d'utilisation, et ce, avec l'équipement en place. De plus, le passage d'une largeur de 40 à 60 mètres répond aux remarques des capitaines qui font autorité en la matière.

(Mémoire, p. 2)

Une participante s'est dite rassurée quant à l'utilisation éventuelle de plus gros traversiers, car [traduction] « nous pouvons retourner en audience publique une fois qu'il y aura un projet de modernisation qui soit proposé véritablement ». En ce qui concerne l'élargissement du chenal, pour elle [traduction] « la grande question [...] en bout de piste dans toutes ces audiences publiques revient à une question de sécurité » (M<sup>me</sup> June Penney, DT4, p. 61).

## La sécurité des usagers de la traverse

Le propriétaire exploitant de la traverse est d'avis qu'il est irresponsable de tolérer des conditions de navigation aussi médiocres, le « forçant ainsi à effectuer des travaux de dragage non autorisés pour assurer la continuité du service et de maintenir difficilement un seuil minimum de sécurité pour les usagers et les employés » (M. Claude Desjardins, DT4, p. 42). Pour sa part, le Conseil régional de l'environnement des Laurentides estime que la problématique de la sécurité touche davantage l'efficacité opérationnelle des traversiers que la sécurité des personnes :

[...] la problématique de la sécurité des opérations se limite, comme l'a précisé lui-même l'opérateur, aux opérations d'accostage rendues délicates en période d'étiage par l'accumulation de sédiments à proximité de ses aires d'accostage. En un mot, les exigences de la sécurité ne semblent pas exiger la réalisation d'un projet de l'ampleur de celui soumis par le promoteur.

(Mémoire, p. 5)

La Ville d'Hudson opine que les accidents appréhendés par le ministère des Transports dans un chenal qui serait dragué sur une largeur de seulement 40 m ne justifient pas l'ampleur du dragage projeté par rapport à celui de 1984. Selon elle, les

de la population dans les deux MRC limitrophes de la traverse de même que la hausse du volume de circulation et la congestion sur les autoroutes 20, 40 et 13 pendant des périodes qui dépassent largement l'heure de pointe inciteraient un nombre croissant d'automobilistes à utiliser d'autres trajets.

- ◆ *La commission constate que la croissance démographique et l'augmentation concomitante de la circulation dans les MRC limitrophes de la traverse d'Hudson–Oka contribuent à accroître l'achalandage du service de traversiers, notamment pour se rendre au travail.*

### **La traverse : un lien interrives essentiel**

À l'origine, les installations de la traverse du côté d'Hudson étaient situées dans une zone commerciale qui est maintenant désignée comme une zone rurale résidentielle. Par conséquent, le propriétaire exploitant de la traverse jouit d'un droit acquis qui lui permet de maintenir le service de traversiers, mais il ne pourrait pas agrandir sa propriété à cette fin vers des terrains adjacents. La Ville d'Hudson a expliqué que, si l'exploitation de la traverse devait être interrompue pour une période consécutive de neuf mois ou plus, le propriétaire exploitant perdrait son droit acquis, ce qui pourrait entraîner la fermeture de la traverse (M<sup>me</sup> Élisabeth Corker, DT4, p. 88-89).

Cependant, le ministère des Transports a la responsabilité d'assurer ce lien entre les deux rives du lac des Deux Montagnes pour le déplacement des personnes et des véhicules. D'ailleurs, le *Projet de plan de transport de la Montérégie*<sup>1</sup>, élaboré par ce ministère, précise que la traverse d'Hudson–Oka est un complément au réseau routier qui facilite les déplacements entre les régions des Laurentides et de la Montérégie. En outre, pour le ministère des Transports, la traverse répondrait actuellement au besoin de transport dans cette région. Si elle cessait ses activités, il devrait envisager la construction d'un pont. Toutefois, le ministère des Transports est d'avis que l'achalandage actuel de la traverse ne justifierait pas la construction d'un pont (DT1, p. 64).

- ◆ *La commission reconnaît que la traverse d'Hudson–Oka représente un moyen pratique de déplacement entre les systèmes de transport routier situés de part et d'autre du lac des Deux Montagnes. Par conséquent, elle estime qu'il importe de préserver ce lien interrives saisonnier au profit des deux communautés riveraines.*

---

1. [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/monteregie](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/monteregie)

## Le bien-fondé du dragage

La majorité des participants ne remettent pas en question la nécessité d'un dragage d'entretien du chenal de la traverse. Cependant, plusieurs citoyens d'Hudson s'opposent à l'élargissement du chenal de 40 à 60 m par crainte d'une augmentation de la circulation routière dans leur quartier causée par l'arrivée de plus gros traversiers après le creusage du chenal par le ministère des Transports.

## La modernisation de la traverse

Le propriétaire exploitant de Traverse Oka inc. a précisé que son projet de modernisation des traversiers était à une étape préliminaire. Un tel projet exigerait des investissements importants de son entreprise et de ses partenaires gouvernementaux, sans compter le temps nécessaire à sa réalisation. Selon lui, ce projet devrait franchir plusieurs étapes : la conception des traversiers et des quais d'embarquement ; l'acceptation du projet par les villes d'Hudson et d'Oka ; la consultation publique en vue de recueillir les commentaires des citoyens ; la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement, et finalement, l'obtention des autorisations par les différents paliers de gouvernements.

Selon le représentant du ministère de l'Environnement, un tel projet serait de toute manière assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et pourrait notamment faire l'objet d'une audience publique. En outre, il estime qu'il pourrait s'écouler au moins cinq ans entre le financement nécessaire à la réalisation du projet et le début de la construction des quais.

- ◆ *Au regard de l'incertitude entourant la nature exacte et les délais de réalisation du projet de modernisation de Traverse Oka inc., lequel serait soumis à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la commission n'a pas retenu l'hypothèse de la venue de traversiers de plus fort tonnage dans son analyse de la justification d'élargir le chenal de la traverse de 40 à 60 m.*

## Les difficultés de navigation

Le propriétaire exploitant de la traverse a fait état des risques liés aux difficultés de manœuvrer une barge remorquée à fond plat dans un chenal peu profond. Les mauvaises conditions de navigation seraient problématiques, surtout lorsqu'il utilise quatre barges à la fois en période de fort achalandage. En premier lieu, il estime que le risque de collision est élevé lorsque deux barges se rencontrent dans le chenal d'approche à Hudson. Dans une telle situation, les pilotes de remorqueur naviguent en bordure du chenal pour maintenir un espace sécuritaire entre les deux traversiers.



---

## Chapitre 2      **La raison d’être du dragage**

Dans le présent chapitre, la commission évalue dans un premier temps l'importance régionale de la traverse d'Hudson-Oka. Dans un second temps, elle examine la nécessité du dragage au regard de l'efficacité opérationnelle du système de traversiers, de même que de la sécurité des biens et des personnes.

### **L'importance régionale de la traverse d'Hudson-Oka**

Selon le ministère des Transports, « les traversiers constituent pour les modes de transport terrestres un moyen de franchir une étendue d'eau, en général sur une faible distance. Ils remplacent un pont [...] et relient des systèmes de transports plus ou moins indépendants qui se sont développés de part et d'autre d'un obstacle naturel » (DB15, p. 1).

La traverse d'Hudson-Oka assure un lien saisonnier entre la MRC de Deux-Montagnes dans la région des Laurentides, sur la rive nord, et la MRC de Vaudreuil-Soulanges dans la région de la Montérégie, sur la rive sud. En période libre de glace, elle est le seul lien interrives entre la traverse de Carillon-Pointe-Fortune à la frontière de l'Ontario et le pont de l'autoroute 13, laquelle relie la municipalité de Lachine sur l'île de Montréal à celle de Boisbriand sur la rive nord (figure 1). Hormis les automobilistes, des piétons, des cyclistes et des motocyclistes empruntent régulièrement la traverse d'Hudson-Oka (DB15, p. 1).

### **La petite histoire de la traverse**

La traverse a été instaurée en 1909 pour offrir aux citoyens d'Oka un moyen d'accès rapide au chemin de fer du Canadien Pacifique situé sur la rive sud. Elle permettait aussi à des jardiniers de la région d'Oka de se rendre dans les résidences d'été à Hudson pour leur travail. À l'époque, le traversier était utilisé pour la livraison du courrier et le transport des animaux. Pour répondre à la croissance de la demande, un système de barges remorquées aurait été implanté en 1925 (M<sup>me</sup> Naomi Henshaw, DT1, p. 53 ; M. Claude Desjardins, DT4, p. 41).

La traverse serait intimement liée à l'histoire économique des communautés riveraines. Une étude réalisée pour le propriétaire exploitant actuel de la traverse et parrainée par le ministère des Transports, le Conseil local de développement

Vaudreuil-Soulanges et celui de Deux-Montagnes, intitulée *La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir*, montre que le service de traversiers génère des revenus touristiques régionaux de plus de 32 millions de dollars annuellement. Par ailleurs, le ministère des Transports considère que la présence d'une importante clientèle touristique en haute saison apporte aux villes riveraines des retombées économiques appréciables. Lors de l'audience publique, les villes d'Hudson et d'Oka n'ont toutefois pas été en mesure de quantifier l'importance de la traverse dans leur économie locale (DA6, p. 2).

Néanmoins, les deux communautés reconnaissent la valeur patrimoniale de ce moyen de transport pittoresque qui constitue un attrait touristique distinctif pour Hudson et Oka. Qui plus est, la traverse serait connue non seulement au Québec mais aussi à l'extérieur. Un participant va même jusqu'à préciser :

Nous sommes persuadés que la traverse doit rester dans le même cadre autant historique que touristique, car celle-ci est vraiment la dernière traverse de ce genre au Canada.

(M. Normand Fullum, DT4, p. 8)

- ◆ *La commission reconnaît la valeur patrimoniale et économique de la traverse entre Hudson et Oka. Elle estime que ce moyen de transport pittoresque quasi centenaire constitue un attrait touristique original pour la région du lac des Deux Montagnes.*

## La fréquentation de la traverse

La traverse d'Hudson–Oka est exploitée du mois d'avril au mois de novembre. Une partie de l'hiver, elle fait place à un pont de glace lorsque la température le permet. Bien que le nautisme soit la principale activité récréative et touristique pratiquée dans la région du lac des Deux Montagnes, les berges et les quais des municipalités riveraines sont propices aux activités de loisir. En ce sens, le service de traversiers permettrait aux visiteurs, d'une part de se rendre dans la région d'Oka, un endroit de prédilection pour le plein air et la culture en raison de la présence d'un parc national et d'un centre d'intérêt agrotouristique et, d'autre part, de vivre une expérience différente en visitant les marchés à ciel ouvert et les ateliers d'artistes d'Hudson ou encore en fréquentant son théâtre d'été. D'ailleurs, cette ville a été sélectionnée comme l'un des dix villages les plus charmants au Canada<sup>1</sup>.

En 2000, l'étude *La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir* précise que 35 % des usagers circulaient en direction de la ville de Deux-Montagnes dans la MRC du même nom,

---

1. [www.tourisme.gouv.qc.ca](http://www.tourisme.gouv.qc.ca)

alors que 30 % d'entre eux se déplaçaient vers la ville de Vaudreuil dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges (DB15, p. A-14).

Au fil des ans, l'utilisation de la traverse a connu une croissance importante, particulièrement en raison du développement de l'industrie touristique. L'étude *La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir* montre qu'en 2000 la traverse servait à des fins touristiques pour 49 % des usagers. Le service de traversiers aurait été emprunté par les touristes surtout les fins de semaine et les jours de congé, particulièrement durant la période estivale et automnale. En outre, cette étude fait ressortir la présence croissante d'une clientèle quotidienne de travailleurs et de gens d'affaires dans une proportion de 41 %.

Par ailleurs, les données de fréquentation compilées par Traverse Oka inc. indiquent que 1 000 véhicules ou plus auraient utilisé le traversier pendant 21 jours en 1993. Ce fort achalandage aurait été atteint pendant 32 jours en 2000. La croissance de la demande cause une vive pression sur le service de traversiers, ce qui se traduit par un nombre croissant de journées au cours desquelles l'attente serait d'une heure ou plus, notamment en période estivale.

La traversée entre Hudson et Oka prendrait normalement 15 minutes. À titre d'exemple, la distance à parcourir par voie terrestre entre Hudson et Oka via l'autoroute 13 est d'environ 72 km. Ce trajet en automobile exige 60 minutes en temps normal et au moins 75 minutes à l'heure de pointe. En l'absence du service de traversiers, les automobilistes qui, depuis l'ouest de la Montérégie, veulent se rendre au nord de Montréal doivent s'engager sur l'autoroute 40 vers l'est et traverser en partie l'île de Montréal pour atteindre les autoroutes 13 ou 15 en direction nord (DB15, p. A-15 ; DT1, p. 55 ; M<sup>me</sup> Sandra Miron, DT4, p. 29).

Les travailleurs utiliseraient de plus en plus la traverse d'Hudson–Oka pour réduire la durée de leur déplacement. Le nombre moyen de véhicules qui empruntent quotidiennement le service de traversiers a connu une croissance de 55 % pour la période 1993-2002 (figure 3). L'achalandage annuel a augmenté de 11,4 % entre 2000 et 2001. Cette progression exceptionnelle serait par contre attribuable en partie aux travaux exécutés cette année-là sur le pont de l'île-aux-Tourtes de l'autoroute 40 entre Vaudreuil et l'île de Montréal (figure 1). Toutefois, après la fin des travaux en 2002, l'achalandage quotidien aurait enregistré une hausse annuelle comparable à celles des années 1990. Enfin, dans l'étude *La Traverse Oka-Hudson vers l'avenir*, un sondage effectué en 2000 révèle que le fait que la traverse permette de gagner du temps a été mentionné par 40 % des répondants, alors que 17 % l'ont empruntée pour éviter le trafic.