

ANNEXE 8  
Fiche d'information remise aux municipalités

# LA TRAVERSE OKA-HUDSON

Projet de modernisation 2004

Fiche d'information

par Traverse Oka inc.



Avril 2004

## **CONTENU**

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

## La traverse : une richesse régionale

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



**La traverse du côté d'Oka**

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

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

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

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

### ***Les options évaluées***

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

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



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

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

## **Les réactions sociales**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## **La description du projet 2004**

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

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

### ***Un projet révisé***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



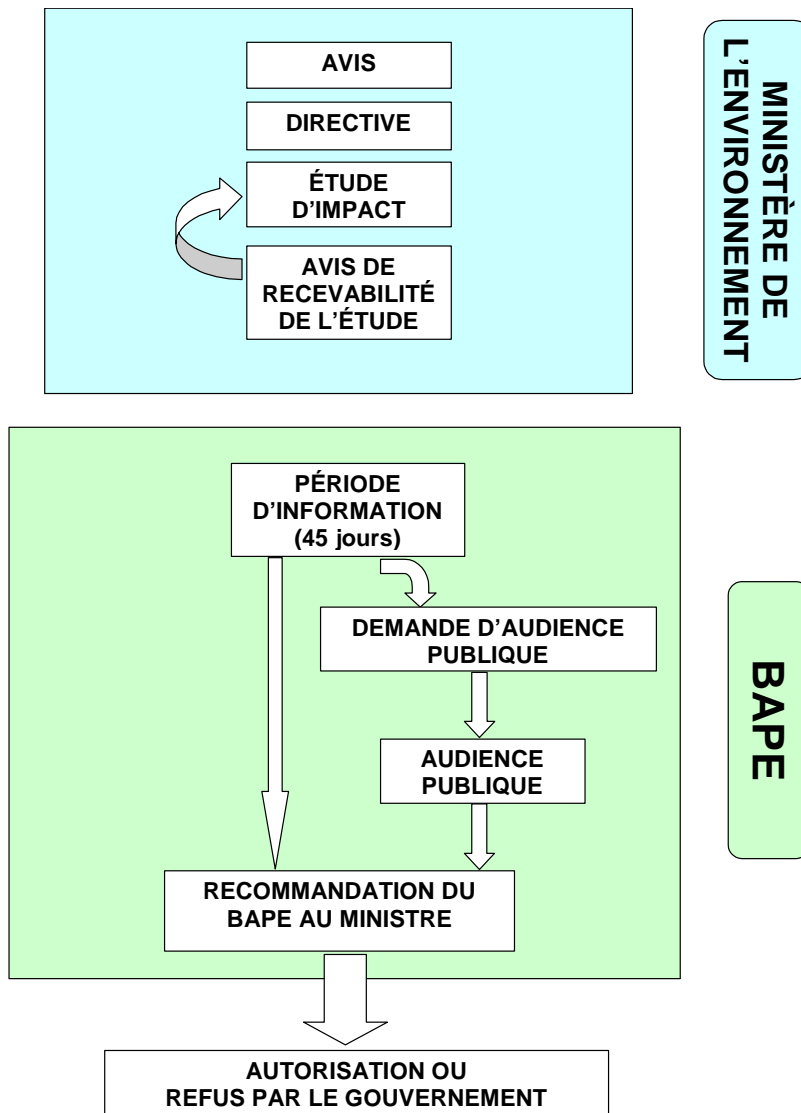
***Installations actuelles et aménagement proposé du côté d'Hudson***

REPLACER PAR FICHER ORIGINAL LA PHOTO CI-DESSUS, AJOUTER ESQUISSE OKA ACCUEIL. AJOUTER AUSSI : SITUATIONS PROJETÉES AMÉNAGEMENT DES QUAIS : HUDSON ET OKA.

## Le processus d'évaluation environnementale

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

### Procédure réglementaire d'évaluation environnementale



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

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

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

### ***L'étude d'impact***

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

## **La collaboration avec la communauté**

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

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

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