
Rapport de la Concertation Projet de Modernisation Traverse Oka-Hudson

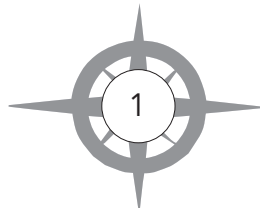


Préparé par :

Claude Desjardins
Traverse Oka Inc.

TABLE DES MATIÈRES & SOMMAIRE EXÉCUTIF

Ce document est présenté sur une base chronologique et tend à démontrer la grande transparence dont Traverse Oka inc. a fait preuve avec tous les intervenants du milieu. Non seulement l'entreprise a cherché à informer ceux-ci mais elle a, dans toute la mesure du possible, cherché à intégrer leurs préoccupations dans le processus. Par ailleurs, la responsabilité de Traverse Oka d'assurer un service efficace et sécuritaire a été notre mission tout au long des discussions. De l'équilibre de ces deux éléments dépend la réussite durable du projet.



Section 1

Juillet 2003;

Rapport du BAPE portant sur le projet de dragage du chenal entre Hudson et Oka.

Dans cette section nous vous présentons des extraits du rapport 180 lesquels sont pertinents au projet de modernisation. Lors de ces audiences publiques, beaucoup d'échanges ont porté sur le projet de modernisation déposé en 2001. Plusieurs citoyens, groupes et municipalités ont fait valoir leurs inquiétudes par rapport à ce projet. Les extraits présentés ici confirment la volonté et l'importance de préserver ce lien routier-fluvial. Suite aux commentaires émis lors de ces audiences, Traverse Oka inc. a alors débuté la révision de son projet de modernisation en tenant compte des préoccupations du public.

Section 2

Avril 2004;

La fiche d'information

La fiche d'information sur le projet révisé de modernisation destinée aux municipalités de Hudson et d'Oka, présente le nouveau projet en tenant compte des préoccupations du public depuis l'audience publique de 2003. Cette fiche se veut un document de travail servant à amorcer des échanges constructifs avec les municipalités riveraines.

Section 3

Mai 2004;

Préoccupation des communautés

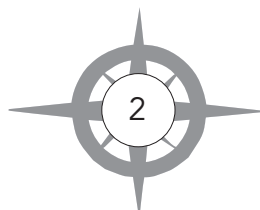
Suite au dépôt de la fiche d'information, les municipalités ont alors transmis leurs préoccupations et inquiétudes de façon formelle.

Section 4

Mai 2004;

Rencontres animées par le MTQ

Voyant que certains éléments n'avaient pas été solutionnés, le MTQ a alors pris l'initiative d'organiser 2 rencontres afin de rassembler autour d'une même table les représentants de Hudson, d'Oka, du MTQ, de Transports Canada sécurité maritime et de Traverse Oka inc. Lors de ces rencontres les éléments problématiques touchant le dragage ainsi que l'ensemble du projet de modernisation ont été discutés. Le document ci-joint constitue le compte rendu de la réunion.



Section 5

Mai 2004;

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

Ce document présente une récapitulation de l'ensemble des préoccupations des municipalités et les mesures prises par Traverse Oka inc. pour rencontrer leurs exigences. Plusieurs éléments de réponse en complément au document Mesures Prises sont aussi présentés dans cette section. Notez que les municipalités se sont dites satisfaites par les propositions avancées par Traverse Oka inc.

Section 6

Juillet 2004;

Entente Tripartite

Cette section vous présente l'entente de principe signée par les 2 municipalités et Traverse Oka inc. Cette entente de principe porte sur les bases fondamentales du projet de modernisation. Cette entente accorde un pouvoir décisionnel aux municipalités de Hudson et Oka sur l'évolution future de la traverse en termes de capacité et de type de véhicule admis.

Section 7

Mars 2005;

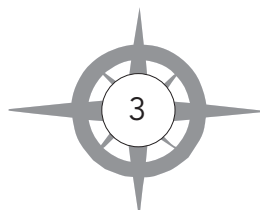
Questions et commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact

Toujours dans un optique de transparence et de concertation avec le milieu, Traverse Oka inc a transmis aux municipalités le rapport d'étude d'impact tel que déposé au MDDEP. Cet exercice de préconsultation visait à rassurer les municipalités quant au contenu de l'étude et aussi pour s'assurer que les mesures prises relativement aux préoccupations communiquées en mai 2004 ont bien été tenues en compte dans l'élaboration de l'étude. Les questions et commentaires des municipalités ainsi que les réponses fournies par Traverse Oka inc. ont été incluses au document déposé au MDDEP le 23 août 2005. Quelques documents complémentaires sont aussi inclus.

Section 8

Conclusion

Nous avons assuré l'équilibre entre les préoccupations du milieu et la nécessité d'un service efficace et sécuritaire.



Introduction

PRISE EN COMPTE DES PRÉOCCUPATIONS DU PUBLIC

La lecture de ce document vous renseignera sur l'effort de communication et de concertation avec les intervenants locaux concernant l'adaptation du projet de modernisation de la Traverse Oka-Hudson. Ce document vous présente en ordre chronologique 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 et actualisées 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 différentes sections du présent document comportent une série de documents qui se rapportent aux questions-réponses avec le milieu.

L'audience publique sur le projet de dragage

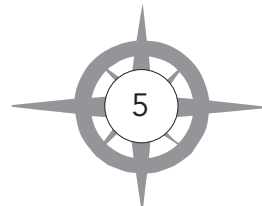
Comme il a été mentionné au rapport d'étude d'impact, c'est depuis l'audience publique tenue sur le projet de dragage du chenal de navigation entre Hudson et Oka que les préoccupations du milieu ont été exprimées plus formellement quant au projet de modernisation des débarcadères de Traverse Oka inc. 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. Les extraits pertinents à ce rapport sont présentés à la fin de cette section.

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. 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.



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.

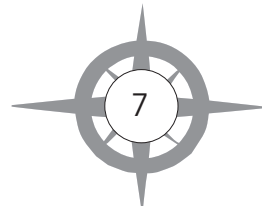
La crainte d'un agenda caché

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^{me} 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^{me} 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)

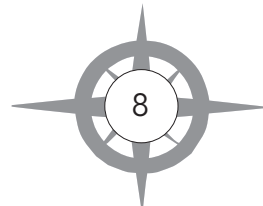
Une participante s'est dite rassurée quant à l'utilisation éventuelle de plus gros traversiers, car [traduction] « nous pouvons retourner en audience publique une fois qu'il y aura un projet de modernisation qui soit proposé véritablement ». En ce qui concerne l'élargissement du chenal, pour elle [traduction]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

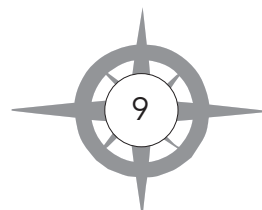
La traverse : un lien interrives essentiel

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^{me} 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*¹, 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



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^{me} 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 Canada¹.

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

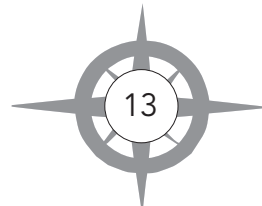
alors que 30 % d'entre eux se déplaçaient vers la ville de Vaudreuil dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges (DB15, p. A-14).

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^{me} 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.





Hudson, le 16 mars 2004

M. Bernard Caron
Directeur
Ministère des Transports du Québec
Direction Ouest de la Montérégie
245 Boul. Saint-Jean-Baptiste
Châteauguay
Québec,

Sujet : Réunion du 9 décembre 2003

Monsieur,

Lors de cette rencontre, il a été discuté que le Ministère des Transports a pris la décision de respecter la recommandation du BAPE en ce qui a trait au profil du chenal à draguer. Celui-ci aura donc une largeur de 40 mètres au lieu de 60 mètres entre 210 mètres et 485 mètres à partir de la rive de Hudson.


Bien que cette décision amène des contraintes à la navigation en période d'étiage, Traversée Oka inc. prendra ses responsabilités comme partenaire du Ministère des Transports et **consent à accepter les recommandations prescrites dans le rapport du BAPE.**

Notre acceptation tient compte également de l'échéance prochaine (6 juin 2005) de la décision de bureau no 7129 de Transports Canada qui nous a été confirmée le 16 février dernier. À la lumière de ces derniers développements qui nous forcent à repenser la prestation du service de traversier, nous affirmons que la modernisation des équipements est la seule solution répondant à toutes les préoccupations de l'ensemble des intervenants.

Le projet de modernisation déposé en 2001 a donc évolué de façon à rencontrer d'une part, les exigences de Transports Canada - Sécurité Maritime en ce qui a trait aux embarcadères et à la sécurité des passagers à bord des navires, et d'autre part, à se conformer à l'ensemble des préoccupations exprimées par les municipalités de Hudson et Oka depuis maintenant 3 ans.

Nous avons donc accepté de procéder aux modifications des paramètres du projet pour que celui-ci se fasse en concertation avec le milieu dans la mesure où de telles modifications ne mettent pas en péril la qualité, la pérennité, la continuité et la sécurité du service.

Veillez agréer, M. Caron, l'expression de mes meilleurs sentiments



Claude Desjardins,
Président Traverse Oka inc.

La fiche d'information destinée aux municipalités

La fiche d'information qui a été remise aux municipalités d'Hudson et d'Oka. Cette fiche a été préparée par Traverse Oka inc. en avril 2004, elle faisait suite à la révision du projet après l'audience publique de 2003 sur le projet de dragage du MTO. 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.

L'objectif visait à établir une communication avec les intervenants afin de s'assurer que le projet se fasse en concertation avec le milieu.

De fait, l'ensemble des composantes touchant le projet de modernisation des débarcadères y sont présentées.

2

LA TRAVERSE OKA -HUDSON

Projet de modernisation 2004

2

Fiche d'information

par Traverse Oka inc.



Avril 2004

CONTENU

LA TRAVERSE : UNE RICHESSE REGIONALE	1
LE MAINTIEN DU SERVICE EN TOUTE SECURITE	2
LES REACTIONS SOCIALES.....	4
LA DESCRIPTION DU PROJET 2004.....	6
LE PROCESSUS D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	10
LA COLLABORATION AVEC LA COMMUNAUTE	12

La traverse : une richesse régionale

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



La traverse du côté d'Oka

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

Le maintien du service en toute sécurité

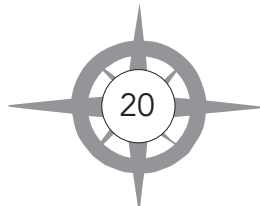
La traverse est reconnue par le ministère des Transports du Québec comme un complément au réseau routier en permettant aux utilisateurs d'éviter de parcourir un trajet additionnel de 80 kilomètres entre les deux municipalités riveraines. La traverse est empruntée par des automobilistes qui se déplacent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

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

Les options évaluées

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

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



Le maintien du service en toute sécurité

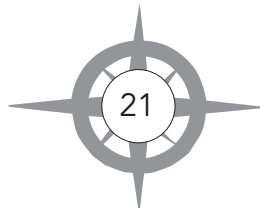
La traverse est reconnue par le ministère des Transports du Québec comme un complément au réseau routier en permettant aux utilisateurs d'éviter de parcourir un trajet additionnel de 80 kilomètres entre les deux municipalités riveraines. La traverse est empruntée par des automobilistes qui se déplacent 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
REPLACE 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

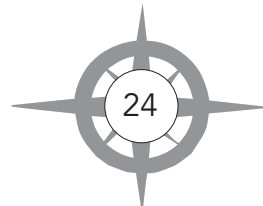
La municipalité d'Hudson a fait connaître à Traverse Oka inc. ses préoccupations plus spécifiques concernant la modernisation des installations et le remplacement des équipements de la traverse. Ces préoccupations touchent :

- 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.

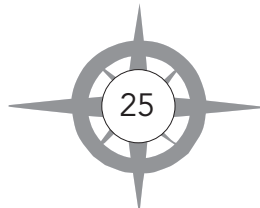
Le projet de modernisation élaboré par Traverse Oka inc. doit tenir compte de ces exigences et de ces orientations ainsi que des réactions du milieu, principalement exprimées par les municipalités riveraines.

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



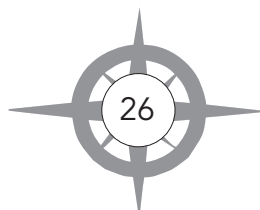
cette avenue avec les intervenants concernés avant de prendre quelque décision que ce soit à cet effet.

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.

2

Préoccupations et éléments révisés
du projet de Traverse Oka inc.

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



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.

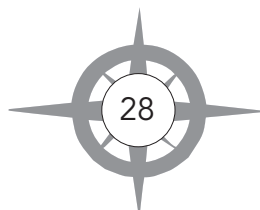
Finalement, en ce qui a trait aux périodes d'opération, celles-ci seront légèrement prolongées. Actuellement, le service est d'offert de la mi-avril à la mi-novembre. Avec la modernisation des équipements, il sera maintenant possible d'offrir le service une semaine plus tôt le printemps et de prolonger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

2



Installations actuelles et aménagement proposé du côté d'Hudson

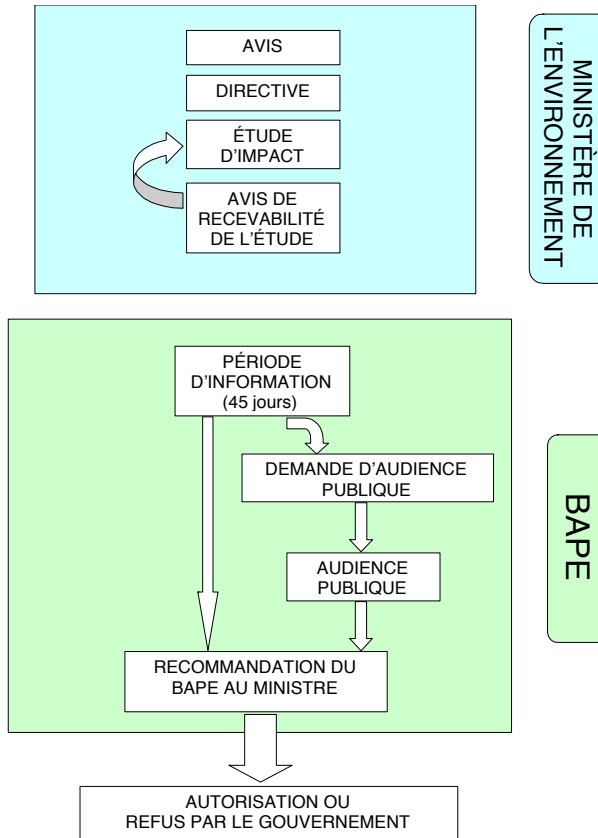
REPLACER PAR FICHER ORIGINAL LA PHOTO CI-DESSUS, AJOUTER ESQUISSE OKA ACCUEIL. AJOUTER AUSSI : SITUATIONS PROJETÉES AMÉNAGEMENT DES QUAIS : HUDSON ET OKA.



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



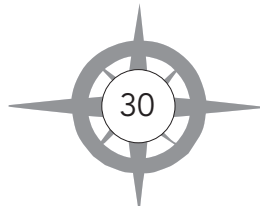
Un avis de projet est d'abord déposé au ministère de l'Environnement du Québec. L'étude d'impact est en cours de réalisation par la firme Génivar. Elle doit répondre à une directive émise par le Ministère concernant son contenu. Une fois complétée, l'étude fera l'objet d'un rapport qui sera déposé au 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.

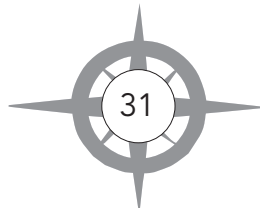


La collaboration avec la communauté

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.



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. Les demandes d'information contenue dans cette lettre touchent les points 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.

Ville d'Hudson
Cabinet du maire



Town of Hudson
Mayor's office

481, Main, C. P. 550 Hudson, QC J0P 1H0

Le 3 mai 2004

Monsieur Claude Desjardins, Président
Traverse d'Oka-Hudson Inc.
158, Main Road
Hudson (Québec) J0P 1H0

Objet : Traverse d'Oka-Hudson
Rencontre du 3 mai 2004

Cher Monsieur,

Comme vous le savez une rencontre doit avoir lieu ce 3 mai 2004 entre vous et les représentants de la Ville d'Hudson concernant le sujet en titre.

À cet égard, nous nous permettons de récapituler les démarches entreprises à date afin de favoriser l'établissement d'un terrain d'entente mutuellement acceptable aux parties impliquées.

Comme vous le savez, le 25 mars 2004, une rencontre eut lieu entre vous et les représentants du Ministère des transports du Québec, ceux de Transport Canada, ceux de la Municipalité d'Oka et finalement, ceux de la Ville d'Hudson.

Lors de cette rencontre, il fut convenu que la Ville d'Hudson vous ferait part de ses préoccupations à l'égard du projet de remplacement des équipements de la Traverse d'Oka-Hudson.

Or, le 14 avril 2004, une nouvelle rencontre se tenait entre vous et les représentants de la Ville d'Hudson lors de laquelle, la Ville d'Hudson vous indiquait les préoccupations qu'elle entretenait au sujet du projet que vous envisagez exécuter.

Nous nous permettons de les réitérer à nouveau :

- détails concernant le volume anticipé de circulation de véhicules;
- détails concernant le type de circulation anticipée : automobiles, camions, poids lourds, poids des véhicules et capacité de chargement de ceux-ci;
- détails concernant les modifications anticipées ou projetées au système routier desservant la Traverse d'Oka-Hudson;
- détails concernant le niveau de bruit que générerait les nouvelles opérations projetées par votre entreprise;
- détails concernant les modifications projetées aux heures d'opération et la durée des opérations au cours de l'année;

3

- détails concernant les mesures projetées pour assurer la protection du caractère résidentiel du secteur et son harmonisation avec le voisinage actuel;
- détails concernant l'entreposage des équipements nautiques lors des mois où il n'y a aucune opération;
- détails concernant la construction de nouveaux quais projetés : nature des travaux à entreprendre, plans de construction et d'aménagement et études d'impacts;
- détails concernant toute modification aux aires d'attente et de stationnement de votre opération commerciale;

Or, le 20 avril 2004, une nouvelle rencontre eut lieu entre vous et les représentants de la Ville d'Hudson au cours de laquelle vous leur transmettiez un document intitulé « La Traverse d'Oka-Hudson, projet de modernisation ». Or, ce document ne répond pas adéquatement aux préoccupations de la Ville d'Hudson, tel que nous vous l'avons déjà mentionné.

Comme vous le savez sûrement, le projet que vous anticipez exécuter se doit de se conformer à la réglementation municipale applicable et au surplus, respecter les droits acquis dont vous bénéficiez à titre d'opération commerciale en zone résidentielle.

À cet égard, la Ville d'Hudson insistera sur le respect intégral de sa réglementation d'urbanisme et examinera vos propositions à la lumière des conséquences qu'elles amèneront concernant l'hypothèse d'une augmentation de l'affluence, du type de véhicules que vous entendrez desservir, des impacts négatifs sur le voisinage en terme de bruit, de pollution visuelle, sonore et environnementale. De plus, la Ville entretient de sérieux doutes quant à vos intentions relatives aux opérations commerciales projetées à la lumière des informations contenues dans votre document qui nous fut transmis le 20 avril dernier lesquelles nous laissent croire à un changement draconien du type d'opération commerciale de celle que vous administrez actuellement.

Nous vous soulignons que tout projet qui sera transmis à la Ville d'Hudson sera étudié dans cette optique.

Comme nous vous en avons déjà informé, nous espérons que la rencontre du 3 mai prochain saura répondre aux différentes préoccupations déjà formulées par la Ville d'Hudson, tout en respectant le cadre juridique dans lequel vos opérations devront être menées.

Nous vous prions d'agréer, cher Monsieur Desjardins, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La mairesse



Elizabeth Corker

//v

Les négociations subséquentes (suite)

Dans le cas d'Oka, celle-ci avait déjà fait part de ses commentaires par écrit sur le projet initial en juillet 2002. 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.

Pour chacun de ces points, Traverse Oka inc. a produit un document le 6 mai 2004 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 », où elle fournit les réponses par rapport préoccupations exprimés et précisions demandées. Il s'agit d'un tableau récapitulatif de chacune des préoccupations exprimées.

2

Préoccupation des communautés

Suite au dépôt de la fiche d'information, les municipalités ont alors transmis leurs préoccupations et inquiétudes de façon formelle.



MUNICIPALITÉ D'OKA

Le 2 juillet 2002

M. Claude Desjardins
Traverse d'Oka
158, rue Principale
Como (Québec)
J0P 1A0

Objet : Intervention à l'intérieur du littoral au bénéfice de la Traverse d'Oka

Monsieur,

La présente est pour vous informer que nous avons pris connaissance de votre projet d'intervention à l'intérieur du littoral du Lac des Deux-Montagnes. Nous comprenons que votre projet consiste en un réaménagement des aires de circulation aux abords du quai de façon à permettre une amélioration de la qualité et de l'efficacité.

À la lecture du règlement de zonage de la Municipalité d'Oka et nonobstant le fait que l'usage « traversier » semble dérogatoire à l'intérieur de la zone Pa, nous comprenons que les travaux que vous voulez réaliser n'auront pas pour effet d'aggraver le caractère dérogatoire de l'usage qui est fait d'une partie de cette zone. En conséquence, puisque les travaux soumis consistent en un réaménagement des aires d'accès aux fins de faciliter les manoeuvres d'embarquement/débarquement pour les utilisateurs du traversier, nous comprenons l'importance de leur réalisation. En principe, ces derniers ne présentent pas vraiment de problèmes de conformité à la réglementation d'urbanisme, notamment par la portion de ces derniers concernant le milieu riverain. Consciente que votre projet devra faire l'objet d'une analyse par le Ministère de l'Environnement, la Municipalité rappelle que sa réglementation d'urbanisme ne contient aucune disposition particulière permettant de régir les ouvrages à l'intérieur du littoral.

.../2

Par contre, quoique votre projet semble présenter des avantages indéniables pour les utilisateurs du traversier, plusieurs inquiétudes et interrogations maintes fois exprimées par le Conseil de la Municipalité d'Oka demeurent tout entières, notamment celles qui concernent :

- la capacité du réseau routier à supporter un achalandage accru en période de pointe;
- les conflits potentiels entre les différents usages et utilisateurs de ce secteur, etc.

En conséquence, avant de nous prononcer formellement sur la conformité de votre projet à la réglementation d'urbanisme, il nous apparaît essentiel de soumettre à votre attention les principales problématiques en cause. D'abord, il est utile de rappeler que le quai appartient à la Municipalité d'Oka; et en conséquence, il est primordial pour cette dernière de s'assurer que les travaux que vous souhaitez entreprendre n'occasionneront pas de conflits avec les autres utilisateurs de cette zone Pa. Vous comprendrez qu'à titre de propriétaire de ces lieux ayant un caractère public, cette question est un enjeu fort important pour la Municipalité d'Oka. Malheureusement, les documents soumis à notre attention ne permettaient pas d'apprécier les conséquences possibles sur les autres utilisations qui sont faites du quai de la Municipalité. La Municipalité rappelle qu'elle considère fort important que ces lieux publics soient et demeurent accessibles à l'ensemble de la collectivité locale.

Par ailleurs, nous avons déjà exprimé à plus d'une occasion nos inquiétudes eu égard l'augmentation du volume de circulation sur la rue l'Annonciation et le refoulement potentiel de cet afflux véhiculaire sur le Chemin d'Oka. Dans la même foulée, nous avons aussi exprimé nos inquiétudes à l'égard du stationnement et de l'augmentation possible de la circulation lourde.

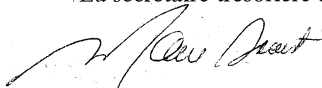
.../3

À court terme, nous comprenons que les travaux que vous souhaitez entreprendre n'auront que peu d'impacts sur le volume ou les caractéristiques du flot de circulation, mais permettez-nous d'exprimer à nouveau nos appréhensions sur le sujet puisque vous vous apprêtez à faire des investissements non négligeables. Comme propriétaire et gestionnaire de ce milieu, il nous apparaît fondamental que cette problématique soit abordée simultanément aux travaux que vous souhaitez entreprendre.

Puisque les travaux que vous souhaitez faire visent une amélioration de la desserte et de la capacité d'accueil, nous vous convions à poursuivre vos réflexions aux fins d'identifier et de travailler dès maintenant à la mise en oeuvre de moyens permettant d'assurer une gestion efficace et efficiente des divers mouvements de circulation susceptibles d'affecter les abords du quai et le réseau routier environnant.

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez recevoir, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

La secrétaire-trésorière de la Municipalité d'Oka

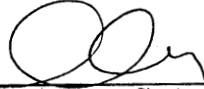


Marie Daoust
MD/cd

Les négociations

Par ailleurs, des rencontres de négociations se sont déroulées entre le municipalités de Hudson, Oka et Traverse Oka inc. Ces rencontres se sont déroulées à Vaudreuil-Dorion en mars et mai 2004, plus précisément au bureau de M. Yvon Marcoux député de Vaudreuil-Soulanges et ministre des transports à l'époque. Elles ont été pilotées par le MTQ sous la présidence de m. Bernard Caron, directeur de la Direction Ouest de la Montérégie de Transports Québec. Les comptes-rendus complets de ces rencontres sont reproduits à la fin de cette section. 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 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 point 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). 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. Pour avoir une influence réelle et positive à ce chapitre, il faudrait l'ajout d'un troisième navire au lieu des deux prévus.

Date	Le jeudi 25 mars 2004
Endroit	Bureau du député de Vaudreuil
Rédigé par	Line Charland, a.r.p.s.e. Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
	 Signature

Objet	Rencontre de certains intervenants concernés par le projet de dragage de la traverse Oka-Hudson
But	Établir un consensus quant au projet de dragage devant être effectué en tenant compte de tous les facteurs pouvant influencer sur ce projet.

Étaient Présents	<u>Bureau de comté de Vaudreuil</u> Odette Lalonde <u>Ville de Hudson</u> Élizabeth Corker Jean Dorval <u>Transports Canada</u> Pierre Plamondon <u>Traverse Oka-Hudson</u> Claude Desjardins <u>MTQ</u> Ali Alibay, ing. Bernard Caron, ing. Line Charland Denis T. Tremblay, ing. <u>Oka</u> Marie Daoust Éric Blouin	Attachée politique Mairesse Conseiller Adjoint au gestionnaire, Sécurité maritime Propriétaire Service des projets Directeur A.r.p.s.e., Service des liaisons avec les partenaires et les usagers Chef du Service des projets Secrétaire-trésorière et directrice générale Directeur des Services techniques
---------------------	---	--

Copie aux	-Personnes présentes
-----------	----------------------

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent
V-410 (91-02) (Word 6.0)

Objet : **Rencontre de certains intervenants concernés par le projet de dragage de la traverse Oka-Hudson**

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Monsieur Caron explique l'objectif de la rencontre d'aujourd'hui. Avant d'investir les sommes d'argent rattachées au projet de dragage, le Ministère souhaiterait qu'une entente de principe intervienne entre les municipalités d'Oka, de Hudson et l'exploitant de la traverse quant au projet de dragage et à la mise à niveau des équipements de la traverse. Il recherche un climat de confiance afin que tous travaillent à l'atteinte d'un objectif commun.</p> <p>L'ordre du jour est donc entamé.</p> <p><u>Historique du dossier et état de la situation du contrat de dragage</u></p> <p>Monsieur Tremblay est invité par monsieur Caron à faire l'historique du dossier et à informer les participants de l'état de la situation du contrat de dragage. Monsieur Tremblay rappelle que le Ministère a effectué un dragage d'entretien du chenal en 1984-1985. En 1999, l'entreprise de monsieur Léger a vendu la traverse à l'entreprise de monsieur Desjardins. Monsieur Desjardins a alors continué la démarche entreprise par monsieur Léger concernant le dragage du chenal.</p> <p>Au fur et à mesure de l'élaboration du dossier, le Ministère est arrivé à la conclusion que le dragage d'entretien devait comprendre un élargissement. Une étude d'impact sur l'environnemental a été déposée au MENV afin de se conformer aux lois en vigueur. À la suite de la divulgation de cette étude, des séances publiques du BAPE ont été requises par divers intervenants.</p> <p>Les recommandations du BAPE sont maintenant connues par le biais de son rapport de juillet 2003.</p> <p>Le gouvernement n'a toutefois encore émis aucun décret concernant ce projet.</p> <p>Parallèlement, le Ministère a procédé à l'élaboration des plans et devis pour le dragage. Un appel d'offres public a été lancé mais le prix de la plus basse soumission était au-delà du poste budgétaire prévu. Il a donc été décidé d'annuler ce contrat compte tenu du coût et de la controverse entourant ce dossier.</p> <p>Le Ministère entend toujours effectuer ce projet pour septembre 2004. Un consensus devra cependant avoir été établi entre les différents intervenants.</p> <p><u>Sécurité maritime</u></p> <p>Avec la permission de monsieur Desjardins, monsieur Plamondon de Transports Canada résume la situation de la traverse. Une copie de la lettre du 15 octobre 2001 énumérant les améliorations recherchées par Transports Canada est distribuée aux participants afin d'en prendre connaissance. Monsieur Plamondon commente cette lettre au bénéfice des participants.</p> <p>Monsieur Plamondon explique que Transports Canada tolère le statu quo pour l'opération de la traverse compte tenu que monsieur Desjardins travaille</p>	

V-411 (93-05) (Word 6.0)

Objet : **Rencontre de certains intervenants concernés par le projet de dragage de la traverse Oka-Hudson**

Détails	Action à prendre par Délal
<p>présentement à un projet de mise à niveau de son opération. Une décision du Bureau de la sécurité des transports prendra fin au mois de juin 2005. Cette décision ne peut être renouvelée. Une nouvelle demande devra alors être déposée pour fins d'analyse par ce Bureau si la situation de la traverse n'a pas évolué en fonction des objectifs demandés. Il est également important de comprendre que la sécurité maritime est la seule préoccupation de Transports Canada dans ce dossier. L'augmentation de la navigation de plaisance sur la rivière des Outaouais inquiète grandement Transports Canada. Ils ne veulent pas voir se répéter des incidents tels le Lady Duck.</p> <p><u>Modernisation de la flotte et remise à niveau des quais</u></p> <p>Cependant, monsieur Plamondon rappelle que monsieur Desjardins a entrepris une démarche responsable en soumettant des plans de bateaux et de quais afin d'offrir un service sécuritaire rencontrant les normes de Transports Canada. D'ailleurs, les concepts proposés par monsieur Desjardins (bateaux et quais) ont été acceptés par Transports Canada.</p> <p>Monsieur Dorval demande si la traverse telle qu'elle est actuellement pourrait continuer à opérer. Monsieur Plamondon confirme que non. Transports Canada tend à éliminer les traverses avec remorqueur pour des questions de sécurité. Monsieur Desjardins rappelle cependant les trois alternatives qui s'offrent à lui pour rencontrer les normes de Transports Canada, soit la motorisation des barges, la sécurisation des équipements ou la mise à niveau des équipements.</p> <p>Monsieur Dorval demande à monsieur Plamondon si les plans soumis peuvent traverser des camions. Monsieur Plamondon explique que Transports Canada exige que le bateau ait la capacité de traverser un certain tonnage compte tenu que ce bateau doit être en mesure de transporter un véhicule d'urgence. De plus, il explique que la majorité des bateaux ne finissent pas leur vie utile à l'endroit prévu initialement alors ce bateau doit avoir une certaine valeur de revente afin d'optimiser son rendement. La conception doit alors prévoir le transport d'un certain tonnage.</p> <p>Monsieur Dorval informe monsieur Plamondon que la ville de Hudson n'est pas contre une certaine mise à niveau des équipements, cependant elle devra s'effectuer dans le respect des résidents de la ville de Hudson et des infrastructures en place.</p> <p>Madame Daoust explique que pour la ville d'Oka, il s'agit d'une histoire d'amour avec la traverse. Plusieurs des citoyens utilisent cette traverse, et elle constitue un attrait touristique pour la ville. Toutefois, les infrastructures de la ville ne peuvent recevoir une augmentation de clientèle de camions ou encore une augmentation drastique de l'achalandage.</p> <p>Monsieur Desjardins rappelle que c'est à partir d'aujourd'hui que se définira le projet de mise à niveau de la traverse. Ce projet se fera en concertation avec le milieu. Monsieur Desjardins est optimiste que la traverse peut être économiquement viable sans changement drastique dans son opération.</p>	

V-411 (93-05) (Word 6.0)

Objet : **Rencontre de certains intervenants concernés par le projet de dragage de la traverse
Oka-Hudson**

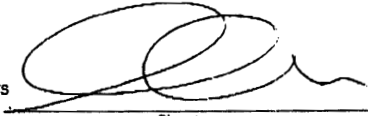
Détails	Action à prendre par Délai
<p>Madame Corker se demande si la traverse ne pourrait pas être relocalisée afin de répondre aux attentes de tous. Monsieur Desjardins informe madame Corker que cette éventualité a été analysée, mais n'est pas réalisable puisqu'elle commanderait des investissements majeurs. Monsieur Caron rappelle que ces réflexions devront faire partie des discussions à venir au cours du prochain mois.</p> <p><u>Actions à venir</u></p> <p>Le Ministère convoquera donc la ville de Hudson, la ville d'Oka, monsieur Desjardins et le bureau du député à une nouvelle rencontre d'ici un mois afin de faire le point sur les discussions intervenues entre les parties.</p>	

V-411 (93-05) (Word 6.0)

Date Le jeudi 6 mai 2004

Endroit Bureau du député

Rédigé par Line Charland, a.r.p.s.e.
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers



Signature

Objet **Dragage de la traverse Oka-Hudson**

But Résumé des négociations tenues entre Hudson, Oka et Traverse Oka

Per. télécopieur	3/6/04	Montre
De	Line Charland	8
Car. Service		
Per. tél. (498-498)	0347	

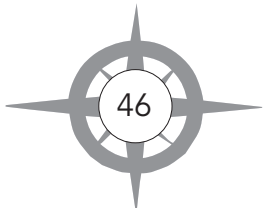
Étaient	Bureau du député de Vaudreuil		
Présents	Mme	Odette Lalonde	Attachée politique
		Ville d'Hudson	
	Mme	Élizabeth Corker	Mairesse
	M.	Jean Dorval	Conseiller
		Ville d'Oka	
	M.	Yvan Patry	Maire
	M.	Edmond Proulx	Conseiller
		MTQ - DOM	
	M.	Bernard Caron, ing.	Directeur, DOM
	Mme	Line Charland	A.r.p.s.e., Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
	M.	Denis T. Tremblay, ing.	Chef du Service des projets
		Traverse Oka-Hudson	
	M.	Claude Desjardins	Propriétaire

Copie aux	MM.	-Personnes présentes	
		Jean Iracà	Chef du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
		Nicolas Ste-Marie	A.r.p.s.e., Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
		Ali Alibay, ing.	Ingénieur, Service des projets

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent
V-410 (91-02) (Word 8.0)

Objet : Dragage de la traverse Oka-Hudson

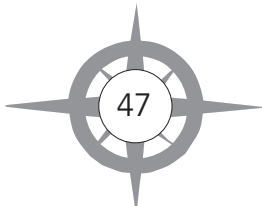
Détails	Action à prendre par Délai
<p>Monsieur Caron souhaite la bienvenue à tous les participants. Il demande si les participants ont des commentaires quant aux comptes rendus des précédentes réunions.</p> <p>La première page du compte rendu du 25 mars 2004 doit être modifiée afin d'ajouter monsieur Proulx, à titre de participant.</p> <p>Quant à monsieur Patry, il demande des éclaircissements sur la relation entre le dossier de dragage et celui de la mise à niveau des équipements alors que le Ministère a proclamé tout au long des audiences que ces deux dossiers étaient séparés.</p> <p>Monsieur Caron explique que ces dossiers sont effectivement différents. Toutefois, à titre de représentant du gouvernement, il doit s'assurer que l'investissement nécessaire au dragage pourra être rentabilisé d'où la raison d'être de la présente démarche. Le Ministère désire investir dans un climat de certitude.</p> <p>Monsieur Patry comprend l'inquiétude du Ministère dans ce dossier. Il mentionne que l'arrêt de la traverse représentera une situation inacceptable pour la municipalité d'Oka. Le dragage est donc nécessaire à court terme. Monsieur Caron lui assure que le Ministère vise cet objectif, mais une saine administration des deniers publics demeure également un objectif à atteindre pour le Ministère.</p> <p>Monsieur Caron demande donc à monsieur Desjardins de faire un résumé des rencontres tenues entre les différents intervenants.</p> <p>Monsieur Desjardins tient dans un premier temps à rappeler qu'il accepte un dragage d'une largeur de 40 m. Il précise que cette largeur de dragage convient également dans l'éventualité où la modernisation se réalise.</p> <p>Monsieur Tremblay rappelle que le corridor à 40 m peut s'avérer problématique pour le Ministère. Le tout reste à confirmer.</p> <p>Monsieur Desjardins est en désaccord avec le Ministère sur ce point. Il rappelle que la traverse opère selon cette largeur depuis fort longtemps. La période d'étiage est plus critique, mais l'expérience des pilotes vient pallier facilement à cet inconvénient.</p> <p>Pour ce qui est des rencontres avec les autres intervenants, monsieur Desjardins confirme qu'une rencontre s'est tenue avec la municipalité d'Oka tandis que trois rencontres se sont tenues avec la municipalité d'Hudson depuis la réunion du 25 mars dernier.</p> <p>Monsieur Desjardins explique que la première rencontre avec la municipalité d'Hudson visait à présenter le processus menant à la modernisation de la traverse. La municipalité a également été sollicitée afin d'acheminer une liste de ses préoccupations en relation avec le projet de modernisation. Monsieur Desjardins mentionne que cette rencontre n'a pas rencontré les attentes des</p>	



Objet : Dragage de la traverse Oka-Hudson

Détails	Action à prendre par Délai
<p>représentants municipaux. Il juge cependant qu'elle était nécessaire pour l'avancement du dossier.</p> <p>Comme convenu, la municipalité a fait parvenir à la traverse une liste de leurs préoccupations eu égard au projet de modernisation.</p> <p>La deuxième rencontre a permis à monsieur Desjardins de présenter son projet de modernisation 2004 tout en tenant compte des inquiétudes de la municipalité. Cette dernière a requis plusieurs renseignements pour lesquels monsieur Desjardins a été en mesure de répondre seulement partiellement.</p> <p>Lors de la troisième rencontre, la municipalité d'Hudson a réitéré par écrit leurs préoccupations eu égard au projet de modernisation 2004.</p> <p>Monsieur Desjardins remet donc aux participants un tableau synthèse des préoccupations énoncées par les deux villes, chaque préoccupation faisant l'objet d'une proposition par monsieur Desjardins afin d'arriver à une entente entre les parties.</p> <p>Chaque point sera commenté individuellement afin de bien saisir la position de chaque intervenant.</p> <p>1. Accroissement du volume de circulation de véhicules</p> <p>La municipalité d'Hudson désire obtenir de la traverse un engagement venant restreindre la quantité de navires pouvant opérer la traverse à deux, et ce, à perpétuité.</p> <p>Monsieur Dorval explique que cette exigence est nécessaire étant donné que le réseau municipal a atteint son niveau de saturation avec deux navires.</p> <p>Monsieur Patry sensibilise les intervenants au fait qu'Oka vit une situation fort différente. Le conseil municipal cherchait même un moyen pour imposer à la traverse l'achat d'un troisième navire. La ville d'Oka vise à traverser les usagers de la traverse le plus rapidement possible afin de désengorger son centre-ville.</p> <p>Selon le tableau synthèse, la traverse est prête à s'engager à consulter les villes d'Oka et d'Hudson pour l'achat d'un troisième navire.</p> <p>Cet engagement n'est pas suffisant pour la ville d'Hudson puisqu'un mode consultatif ne répond pas à leurs attentes.</p> <p>Monsieur Caron propose que l'engagement vise plutôt une autorisation des villes. Madame Corker désire obtenir une opinion juridique avant de se prononcer sur cette proposition puisqu'elle rappelle que la traverse opère suivant un droit acquis et toute augmentation d'achalandage va au-delà du droit acquis selon l'avis juridique obtenu par la ville. Monsieur Desjardins a également obtenu un avis juridique quant à l'interprétation</p>	

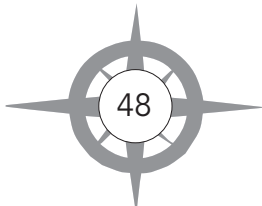
V-411 (93-05) (Word 6.0)



Objet : Dragage de la traverse Oka-Hudson

Détails	Action à prendre par Délai
<p>de ce droit acquis. Selon cet avis, le droit acquis porterait plutôt sur la nature des opérations.</p> <p>Monsieur Patry souligne à ce moment que les deux parties devraient débattre de cette question devant les tribunaux afin de faire avancer le dossier. Cette option a déjà été discutée par monsieur Desjardins et la ville d'Hudson. Ces derniers ne jugent pas opportun d'utiliser cette voie.</p> <p>Monsieur Patry souligne toutefois qu'un droit de veto pour une ou l'autre des municipalités n'est peut-être pas une panacée puisque les préoccupations des deux villes diffèrent de façon importante.</p> <p>Monsieur Desjardins suggère que l'achat du troisième navire pourrait s'effectuer suivant l'avènement de certains critères objectifs préétablis par les trois intervenants.</p> <p>Monsieur Proulx souligne que la limitation de deux navires peut s'avérer problématique dans le cas d'un bris d'un de ces deux navires.</p> <p>Monsieur Patry croit que les trois intervenants devraient continuer à négocier cet aspect du dossier.</p> <p>Monsieur Caron désire une position rapide quant à ce point.</p> <p>2. Type de véhicules anticipés : automobiles, camions, poids lourds, poids des véhicules et capacité de chargement</p> <p>Monsieur Desjardins déclare que la traverse est prête à se soumettre aux règlements municipaux traitant de cet aspect.</p> <p>Monsieur Caron informe les municipalités que le tonnage de 3000 kg empêcherait certains petits entrepreneurs de la région, tel un plombier, d'utiliser la rue Main ou la traverse ce que ne vise sûrement pas les municipalités.</p> <p>Monsieur Caron croit qu'un tonnage de 5 t respecterait mieux les objectifs de chacun. Monsieur Patry nous informe que la résolution municipale d'Oka sera modifiée suivant ce tonnage. Toutefois, il voudrait avoir l'assurance que ce tonnage permet la traverse des véhicules récréatifs, clientèle du parc Oka. (Note : Après vérification, le règlement sur le camionnage ne s'applique qu'au transport de marchandises).</p> <p>Afin que tous les intervenants sachent parfaitement ce que représente un tonnage de 5 t, madame Charland suggère que le responsable du dossier du réseau de camionnage communique avec les intervenants afin de leur montrer les pictogrammes des véhicules qui seraient autorisés. Monsieur Caron indique que de toute façon monsieur Ste-Marie devait communiquer avec la municipalité d'Hudson concernant certaines problématiques de signalisation présentement à leur projet de règlement.</p>	

V-411 (93-05) (Word 6.0)



Objet : Dragage de la traverse Oka-Hudson

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Madame Corker voudrait s'assurer également que cette réglementation n'exclut pas les véhicules d'urgence. Madame Charland croit que la Loi doit certainement prévoir cette exclusion. Monsieur Ste-Marie confirmera également cette information.</p> <p>Un consensus est établi quant à cet aspect du dossier. Le règlement visera un tonnage (fort probablement 5 t) permettant la circulation des véhicules appartenant aux petits entrepreneurs et des véhicules récréatifs.</p> <p>À cet égard, l'engagement de la traverse portera sur le respect des réglementations municipales.</p> <p>3. Modifications anticipées ou projetées au réseau routier desservant la traverse Oka-Hudson, du côté de la ville d'Hudson</p> <p>Tous les participants sont en accord avec le principe établi au tableau synthèse.</p> <p>4. Niveau de bruit généré par les nouvelles opérations projetées</p> <p>Tous les participants sont en accord avec le principe établi au tableau synthèse.</p> <p>Ils sont d'avis que la modernisation de la flotte diminuera les bruits reliés aux opérations (référence est faite aux planches de débarquement).</p> <p>5. Modifications projetées aux heures d'opération et la durée des opérations au cours de l'année</p> <p>Monsieur Desjardins propose au tableau synthèse d'allonger sur certaines périodes les heures d'opération de la traverse et de prolonger la saison d'activité dans la mesure où les nouveaux équipements le permettront.</p> <p>Madame Corker informe les participants que cette modification est inacceptable pour la municipalité d'Hudson. Elle constitue un élargissement du droit acquis et permet une augmentation de l'achalandage et du bruit.</p> <p>Monsieur Desjardins explique que cette cédule vise à uniformiser ses heures d'opérations avec les autres traverses sur la rivière des Outaouais, à répondre aux besoins de sa clientèle et également à rentabiliser ses infrastructures.</p> <p>Pour monsieur Patry, ces modifications sont acceptables en autant que la sécurité des usagers n'est pas mise en péril.</p> <p>Les négociations se poursuivront sur cet aspect afin de trouver un terrain d'entente acceptable pour toutes les parties.</p>	

V-411 (93-05) (Word 6.0)



Objet : Dragage de la traverse Oka-Hudson

Détails	Action à prendre par Délai
<p>6. Mesures projetées pour assurer la protection du caractère résidentiel et patrimonial du secteur et son harmonisation avec le voisinage actuel</p> <p>Les intervenants sont en accord avec le principe établi au tableau synthèse.</p> <p>7. Entreposage des équipements nautiques lors des mois où il n'y a aucune opération du côté de la ville d'Hudson</p> <p>Monsieur Desjardins explique que la traverse entrepose présentement tous ses équipements sur son terrain (côté Hudson). La modernisation ne changera pas cet état de fait. Toutefois, monsieur Desjardins désire apporter une plus value à cette situation en améliorant l'aspect visuel de cet endroit d'entreposage par la plantation de conifères matures.</p> <p>Madame Corker est préoccupée par cet entreposage. Pour la municipalité, l'entreposage d'un troisième navire est inacceptable. Monsieur Desjardins est conscient de cette problématique. De plus, madame Corker est sceptique quant à la faisabilité de procéder à une plantation de conifères matures à cet endroit. Elle sensibilise les intervenants que les nouveaux navires auront une hauteur beaucoup plus importante que les équipements actuels. Elles voudraient que l'entreposage s'effectue ailleurs que sur ce terrain.</p> <p>Monsieur Desjardins assure que l'aménagement visé aura un impact positif sur l'aspect visuel du site (en comparaison de la situation existante). De plus, sa compagnie ne peut envisager un entreposage ailleurs dû aux coûts à assumer et à la non surveillance de ses équipements.</p> <p>Monsieur Caron s'enquiert si cet engagement répond aux préoccupations de la municipalité d'Hudson. Madame Corker réitère son appréhension quant à la faisabilité de cet aménagement.</p>	
<p>8. Construction de nouveaux quais projetés : nature des travaux à entreprendre, plans de construction et d'aménagement</p> <p>Étant donné que cet aspect du dossier est soumis à un processus environnemental, la décision sera prise par les autorités gouvernementales compétentes. Toutefois, monsieur Desjardins souhaiterait qu'un consensus soit établi avant ce processus.</p> <p>Monsieur Desjardins rappelle aux représentants municipaux qu'ils ont reçu respectivement les plans d'aménagement pour les nouveaux quais.</p> <p>Monsieur Patry souligne que la traverse Oka devra construire ses installations de façon indépendante du quai municipal. De plus, certaines ententes doivent être négociées avec la traverse quant aux droits détenus sur le côté est du quai. Finalement, monsieur Patry est</p>	

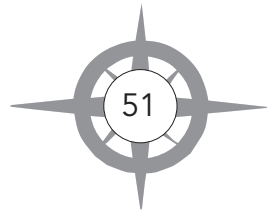
V-411 (33-05) (Word 6.0)



Objet : Dragage de la traverse Oka-Hudson

Détails	Action à prendre par Délai
<p>préoccupé quant à l'aspect visuel de ces installations dû à la localisation des quais.</p> <p>Les intervenants discutent des diverses possibilités d'équipement pour l'accostage de navires. Monsieur Desjardins affirme que la solution proposée semble être la meilleure suivant les conditions existantes. Il est toutefois ouvert aux discussions sur cet aspect du dossier.</p> <p>Pour la municipalité d'Hudson, madame Corker réitère que l'aménagement des quais devra s'effectuer en respect du droit acquis.</p> <p>9. Modification aux aires d'attente et conflits d'usage</p> <p>Monsieur Desjardins expose les améliorations que la traverse désire apporter aux aires d'attentes. Il présente un schéma. Du côté d'Hudson, monsieur Desjardins désire séparer les différents types d'usagers afin d'augmenter la sécurité des aires. Il propose l'aménagement d'une piste cyclable en bordure de sa propriété (ces aménagements s'effectuent à l'intérieur de la propriété de la traverse). Du côté d'Oka, monsieur Desjardins souhaiterait réaligner les files d'attente. De plus, la localisation de la cabane est problématique. Il voudrait trouver une solution conjointement avec la ville d'Oka. La municipalité d'Oka est ouverte à discuter avec monsieur Desjardins des améliorations pouvant être apportées au site.</p> <p>Tous les points au tableau synthèse ayant été abordés, monsieur Caron demande si les intervenants désirent apporter d'autres commentaires.</p> <p>Madame Corker résume que l'objectif de la municipalité dans ce dossier est d'assurer le maintien de la qualité de vie des résidents tout en respectant le droit acquis par la traverse. Le projet de modernisation de monsieur Desjardins devra s'inscrire à l'intérieur de ce cadre. D'ailleurs, monsieur Dorval désire informer le Ministère que le conseil municipal doit entériner toute entente de principe qui pourrait intervenir dans ce dossier.</p> <p>Monsieur Patry confirme que cette situation prévaut également pour Oka. D'ailleurs, monsieur Desjardins sera invité à présenter son projet en assemblée publique pour fins d'approbation. Madame Corker entend également tenir une assemblée publique sur ce dossier.</p> <p>Monsieur Caron rappelle que le Ministère souhaite une entente de principe constatée par le biais de résolutions municipales sur le projet de modernisation avant de s'engager dans un processus de dragage.</p> <p>Monsieur Desjardins souligne qu'il existe déjà entre les parties une entente de principe portant sur l'opération de la traverse avec deux navires. Monsieur Caron souhaiterait une entente entre les trois parties sur l'ensemble des points présentés au tableau synthèse. Les représentants municipaux sont préoccupés par le temps accordé pour arriver à cet objectif.</p>	

V-411 (93-05) (Word 6.0)



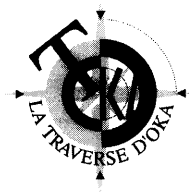
Objet : Dragage de la traverse Oka-Hudson

Détails	Action à prendre par Délai
<p>Monsieur Caron rappelle l'échéancier. Si le Ministère entend draguer au mois de septembre 2004, il doit lancer son appel d'offres au plus tard au mois de juillet. À la fin juin, le Ministère vérifiera donc si les participants sont arrivés à un consensus quant aux points en litige. Les représentants municipaux tenteront de rencontrer cet échéancier.</p> <p>Entre-temps, monsieur Caron informe les participants qu'il enclenche le processus administratif menant au dragage par l'obtention et la préparation de tous les documents nécessaires à l'appel d'offres.</p>	



Mesures prises

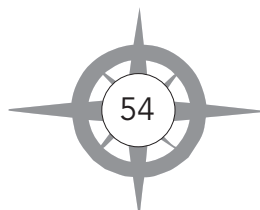
Ce document présente une récapitulation de l'ensemble des préoccupations des municipalités et les mesures prises par Traverse Oka inc. pour rencontrer leurs exigences. Plusieurs éléments de réponse en complément au document Mesures Prises sont aussi présentés dans cette section. Notez que les municipalités se sont dites satisfaites par les propositions avancées par Traverse Oka inc.



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

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

1



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

Claude Desjardins, président
Traverse Oka inc.
6 mai 2004



TRAVERSE HUDSON - OKA

MÉCANISME D'ÉVALUATION DE L'ACHALANDAGE ET DES DÉBORDEMENTS DE VÉHICULES

17 juin 2004

MISE EN CONTEXTE

Lors de la rencontre du 6 mai dernier, animée par le ministère des Transports du Québec, bureau régional de l'ouest de la Montérégie, Traverse Oka inc. a déposé les mesures prises pour répondre aux préoccupations exprimées par les municipalités riveraines. Les deux municipalités se sont dites satisfaites en principe des propositions mises sur la table. Toutefois, en ce qui touche la préoccupation liée à l'achalandage et au débordement des véhicules en attente dans les rues avoisinantes, il a été convenu que les deux municipalités riveraines et Traverse Oka inc. s'entendent sur un processus d'évaluation pour analyser les solutions à cette problématique et ce, dans un contexte de modernisation.

Traverse Oka inc. propose de faire une évaluation conjointe avec la Ville d'Hudson et la Municipalité d'Oka ainsi que le ministère des Transports du Québec. Le ministère des Transports du Québec détient l'expertise, les connaissances et les responsabilités requises en matière de réseaux de transport pour assister au mieux les intervenants impliqués dans leur démarche de réflexion.

MÉCANISME D'ÉVALUATION PROPOSÉ

Objectifs

Le mécanisme a pour mandat d'examiner les questions relatives aux problématiques et aux solutions à apporter pour diminuer les impacts liés aux débordements des aires d'attentes du traversier tant sur le réseau routier municipal, du côté de la Ville d'Hudson, que sur le réseau routier municipal et provincial, du côté de la Municipalité d'Oka.

Le mécanisme viserait à dégager des consensus sur les mesures à prendre. Les mesures tiendraient compte :

- des préoccupations et des attentes des deux municipalités riveraines;
- de la satisfaction des usagers;
- de la faisabilité technique et économique reliée aux modalités d'exploitation.

Paramètres

Le mécanisme devrait mettre à contribution les principaux acteurs concernés, soit l'entreprise, les municipalités riveraines et le ministère des Transports du Québec. Les intervenants impliqués devraient fournir un effort d'analyse en appliquant son champ d'expertise propre afin d'apporter une plus value à l'ensemble de l'exercice.

Le mécanisme devrait aussi utiliser des méthodes d'analyse connues et reconnues par le ministère des Transports du Québec.

Finalement, le mécanisme concerté d'évaluation ne serait pas décisionnel. Les responsabilités des parties en présence devraient être clairement définies dès le départ pour bien situer les échanges et le cheminement du dossier.

Rôles et responsabilités

Voici en bref les responsabilités de chacun des intervenants impliqués.

Ministère de Transports

1. Fournir les outils de mesure nécessaires
2. Présenter la situation et l'évolution du trafic sur le réseau routier québécois
3. Mettre à la disposition du groupe les experts requis par le processus
4. Apporter des suggestions et faire des recommandations sur la base de son expertise
5. Organiser et animer les réunions

Municipalité d'Oka

1. Effectuer une étude de circulation du secteur visé par le processus
2. Informer les participants des problématiques de débordement vécues sur son territoire
3. Transmettre les préoccupations de la Municipalité et des citoyens
4. Se prononcer sur les solutions proposées

Ville d'Hudson

1. Effectuer une étude de circulation du secteur visé par le processus
2. Informer les participants des problématiques de débordement vécues sur son territoire
3. Transmettre les préoccupations de la Ville et des citoyens
4. Se prononcer sur les solutions proposées

Traverse Oka inc.

1. Effectuer une analyse de l'achalandage lors des périodes de pointe
2. Vérifier le degré de satisfaction des usagers
3. Proposer des solutions sur la base d'une simulation

Cadre d'analyse

Le cadre d'analyse du mécanisme de concertation suivrait les étapes suivantes :

- Mise à jour de l'évolution de la circulation routière en général sur les réseaux routiers des 2 rives
- Analyse de la circulation sur les réseaux routiers municipaux en général
- Analyse de la circulation de la zone cible de chacune des municipalités
- Analyse de l'achalandage du traversier durant les périodes de pointe
- Analyse des impacts sociaux reliés aux nuisances causées par les débordements
- Analyse de l'impact sur la sécurité des usagers des réseaux routiers municipaux lors des périodes de pointe
- Proposition de solutions applicables

Modalités

Tenue de 3 ou 4 réunions dans un délai rapproché convoquées et animées par le ministère des Transports du Québec (idéalement avec l'aide d'un médiateur externe). Chacune des réunions donnerait lieu à la préparation d'un dossier d'information sur le sujet discuté. Des comptes rendus écrits des réunions seraient rédigés et approuvés par les participants.

À la fin des réunions de concertation, un rapport serait produit sur les résultats du processus, le rapport serait approuvé par les parties en présence.

Le rapport pourrait faire partie des documents soumis à la consultation des communautés et des intervenants concernés dans le cadre de la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement du projet de modernisation de Traverse Oka inc. (quais débarcadères).

Les propositions de solution portant sur les aspects traités dans le cadre du mécanisme d'évaluation pourraient être prises par consensus à la suite de l'ensemble de la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement ou au moment jugé opportun par les parties impliquées.

CONCLUSION

Le projet de modernisation de Traverse Oka inc. ne modifie pas de façon significative la situation actuelle en ce qui touche le niveau et le type de service offerts aux usagers. Néanmoins, Traverse Oka inc. est ouvert à évaluer l'efficacité du service avec 2 navires en ce qui a trait aux débordements dans les rues avoisinantes. Si besoin est d'apporter des ajustements, l'entreprise examinera à leur juste valeur les éléments de solution et ce, en concertation, sur une base sociale, technique et économique.

Claude Desjardins
Président

Mesures prises (suite)

Finalement, 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 résidants 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.



Hudson, le 5 avril 2004

M. Yvan Patry
Municipalité D'Oka
183 rue Des Anges
Oka, Québec
J0N 1 E0

Sujet : Rampe de mise à l'eau côté est du quai municipal

Monsieur Patry,

Lors de conversations antérieures, vous nous avez fait part de la volonté de la municipalité d'Oka d'obtenir un droit d'accès sur le côté Est du quai municipal. Cette demande visait à procurer aux résidents d'Oka une descente pour bateau compte tenu que la municipalité n'a pas à sa disposition ce genre d'accès au Lac des Deux Montagnes.

Actuellement, autant le côté est que le côté ouest du quai municipal sont utilisés pour l'exploitation de Traverse Oka inc. Toutefois, à la suite de l'éventuelle modernisation, les opérations de transbordements seront concentrés du côté ouest.

Suite à cette modernisation, Traverse Oka consent à accorder à la municipalité, pour le bénéfice de ses citoyens, un droit lui permettant l'accès libre à la rampe de mise à l'eau du côté est du quai municipal. De plus, l'hypothèse d'installer une facilité d'accostage à l'intention des plaisanciers afin de stimuler l'activité économique des commerces du village a été avancée lors de ces discussions.

L'aménagement de la rampe de mise à l'eau et de facilité d'accostage devraient prévoir;

- une zone libre pour l'accès des traversiers en situation d'urgence,
- une zone libre pour l'exploitation du pont de glace (si installation d'équipements fixes),

Dans le cas ou la municipalité décidait de contrôler l'accès à ces facilités par un frais d'utilisation, Traverse Oka inc désire s'assurer de l'exploitation d'une telle exploitation commerciale.

Il va de soit que la définition finale de cette entente doit être discutée d'avantage afin d'en arriver à une formulation légale, laquelle pourrait être incluse au bail existant entre Traverse Oka inc et la municipalité. Il importe que cette entente soit reconduite dans le temps.

Traverse Oka inc, en tant que citoyen corporatif, voit dans cette entente une opportunité de contribuer directement dans un service offert à la population.

Veillez considérer cette lettre comme un engagement à procéder à une telle entente, laquelle sera bénéfique pour les deux parties.

Sincèrement,

Claude Desjardins, président

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 ici.

Entente

ENTRE

LA VILLE D'HUDSON

ET

LA MUNICIPALITÉ D'OKA

ET

TRAVERSE OKA INC.
(ci-après désignée « TRAVERSE »)

ATTENDU QUE la Traverse opère un service de traversiers entre les villes de Hudson et Oka ;

ATTENDU QUE la Traverse entend moderniser ses équipements conformément aux lois et règlements en vigueur ;


ATTENDU QUE les parties souhaitent établir les modalités entourant l'accroissement de l'achalandage suite à cette modernisation ;

IL EST CONVENU ENTRE LES PARTIES :

1. Que la modernisation prévoira deux (2) navires autopropulsés d'une capacité maximale de dix-huit (18) véhicules, d'une masse individuelle n'excédant pas 5 tonnes, chacun. Tout désir d'augmentation de la capacité de transport de la Traverse par l'une ou l'autre des parties sera assujéti à l'autorisation unanime des trois parties.

SIGNÉ ce 12 jour de JUILLET 2004:

VILLE D'HUDSON


Elizabeth Corker, Maire

SIGNÉ ce 14 jour de JUILLET 2004:

LA MUNICIPALITÉ D'OKA


Yvan Patry, Maire

SIGNÉ ce 13 jour de JULIET 2004:

TRAVERSE OKA INC.


Claude Desjardins, Président

Asst. Grand Clerc Oka et Hudson
Greffer Adjoint, Ville d'Hudson

Beatrice Desjardins

Ceriffick Oka Corp
Braké Capic Ceriffick

Oka, le 9 juillet 2004

6

Traverse d'Oka
Monsieur Claude Desjardins
158 Principale
Hudson, Qc J0P 1H0

Objet : Entente municipalités Hudson – Oka – Traverse d'Oka Inc.

Monsieur,

Vous trouverez ci-inclus une copie de la résolution numéro 2004-07-169 adoptée par le Conseil municipal lors de l'assemblée tenue le 5 juillet dernier relativement à l'objet mentionné en titre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

La secrétaire-trésorière et directrice générale de la Municipalité d'Oka,

par: Monique Daoust

Marie Daoust
MD/II

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE TERREBONNE**

MUNICIPALITÉ D'OKA
183, rue Des Anges
Oka (Québec)
J0N 1E0

COPIE DE RÉOLUTION NO. 2004-07-169

Entente municipalités Hudson – Oka – Traverse d'Oka Inc.

Considérant que la Traverse, service de traversiers entre Hudson et Oka, entend moderniser ses équipements conformément aux lois et règlements en vigueur;

Considérant QU' il y a lieu d'établir les modalités entourant l'accroissement de l'achalandage suite à cette modernisation

Pour ces motifs,

Le conseiller Edmond Proulx propose, appuyé par le conseiller Jean-Claude Guindon et il est résolu

QUE ce conseil ratifie l'entente intervenue, en date du 17 juin 2004, entre la Municipalité de Hudson, représentée par madame la Mairesse Elizabeth Corker, la Municipalité d'Oka, représentée par monsieur le maire Yvan Patry et la Traverse Oka inc., représentée par le propriétaire monsieur Claude Desjardins, concernant la modernisation de la Traverse et les modalités d'accroissement de l'achalandage et dont copie est déposée au Conseil.

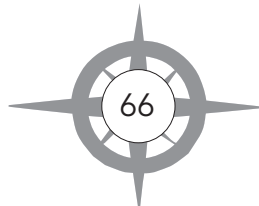
ADOPTÉE

Je certifie que le texte ci-haut est une copie authentique d'une résolution adoptée par le Conseil, sujette à l'approbation du procès-verbal de ladite séance

VRAIE COPIE CERTIFIÉE

par: *Marie Daoust*

**Marie Daoust,
Secrétaire-trésorière**

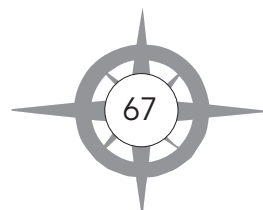


Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact

Afin de poursuivre le processus de consultation publique et de s'assurer de l'intégration satisfaisante des éléments révisés du projet pour l'étude d'impact, Traverse Oka inc. a acheminé le rapport d'étude, le 23 mars 2005, aux municipalités d'Oka et Hudson une fois celui-ci déposé au MDDEP.

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'améliorer l'accès le long de l'infrastructure municipale. 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 a été reçue le 17 août 2005.





Hudson, le 23 mars 2005

Monsieur Yvan Patry
Maire
Municipalité d'Oka
183, rue Des Anges
Oka (Québec) J0N 1E0

Objet : Dépôt de l'étude d'impact environnemental du projet de modernisation de
Traverse Oka inc.

Monsieur le Maire,

C'est avec grand plaisir que je vous informe que, depuis le 14 mars dernier, le rapport préliminaire de l'étude d'impact environnemental a été déposé au ministère de l'Environnement du Québec pour commentaires, ce, dans la perspective d'obtenir un avis de conformité.

Or, afin de poursuivre notre démarche commune de collaboration amorcée au printemps dernier, je vous transmets une copie de l'étude telle que déposée au ministère de l'Environnement. Nous voulons ainsi nous assurer que l'intégration dans l'étude des préoccupations de vos concitoyens est conforme aux attentes des deux municipalités riveraines et ce, avant qu'elle ne soit déposée pour la consultation du public par le BAPE.

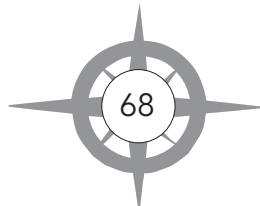
Dans cette optique, nous vous serions reconnaissant de nous faire connaître vos commentaires et vos observations relatifs au contenu de l'étude si possible d'ici le 25 avril prochain.

Sachez, Monsieur le Maire, que nous sommes soucieux et conscient de l'importance de réaliser ce projet en concertation avec le milieu. N'hésitez pas à me contacter pour toute information nécessaire à votre analyse du document et du projet. Je vous remercie à l'avance de votre diligence à répondre à cette demande.

Respectueusement,

Claude Desjardins
Président

c.c. **Monsieur Thomas J. Mulcair**, Ministre du développement durable, de l'Environnement et des parcs



Oka, le 30 juin 2005

Monsieur Claude Desjardins
Président
Traverse Oka inc.
158, Main Road,
Hudson (Québec) J0P 1H0

**Objet: Votre étude d'impact environnemental du projet de modernisation de
Traverse Oka inc.**

Monsieur Desjardins,

Vous nous transmettiez en mars dernier une copie du document mentionné en rubrique, afin de recueillir nos commentaires et observations relatifs au contenu de l'étude. Celle-ci a été transmise à cet effet, aux services techniques de la municipalité pour étude. Suite à cette lecture, nous sommes en mesure de vous faire part de ce qui suit :

Dès le début de votre rapport, on mentionne que l'intégrité du quai municipal d'Oka sera préservée, car les installations d'accostage seront indépendantes. Nous sommes d'accord avec le principe, mais il demeure que :

- les infrastructures à construire sont adjacentes au quai;
- certains remblais s'accroteront potentiellement sur le quai;
- la profondeur des excavations pendant la construction peut affecter la stabilité du quai qui est en fait un remblai-poids non structural (mis à part la portion bétonnée à son extrémité sud);
- le dragage sera fait et couvrira plus de 66 % de la longueur du quai, et cela, au pied de l'enrochement actuel à la base du quai;
- la proximité des installations futures du débarcadère permanent limitera considérablement la facilité d'entretien et de réparation de cette infrastructure municipale qu'est le quai.

D'ailleurs, l'étude d'impact n'aborde aucunement ces questions. Le quai municipal ne fait pas partie de la synthèse des répercussions environnementales. Aucune mesure d'atténuation ne concerne cette infrastructure municipale.

.../2

Compte tenu de ce qui précède, il est de notre avis du devoir du promoteur de rassurer la municipalité en faisant les études nécessaires relatives à la stabilité du quai, sa pérennité et son entretien futur. L'interrogation majeure se situe au niveau du remblai-poids non structural mais la portion bétonnée n'est pas à négliger pour autant (profondeur dragage versus profondeur béton et palplanches).

De plus, nous apprécierions obtenir plus de détails sur le mur d'accostage et sur le déplacement de la guérite d'accueil. Aussi, il serait intéressant d'obtenir des profils à l'échelle longitudinale et transversale du projet du côté d'Oka pour être en mesure de juger de l'impact visuel plus globalement en terme de comparaison d'élévation des installations avec le quai municipal et le secteur environnant.

En terminant à ce sujet, nous nous attendons à ce que votre projet tienne compte, dans la mesure où elle s'applique, de l'information contenue dans le rapport du BAPE sur le projet de dragage.

Si de plus amples informations ou détails vous étaient nécessaires sur l'ensemble de nos commentaires nous vous prions de rejoindre monsieur Éric Blouin, directeur des services techniques de la Municipalité d'Oka.

Dans un autre ordre d'idée et tel que déjà discuté, il serait intéressant d'entreprendre sous peu les discussions concernant l'utilisation du côté Est du quai municipal.

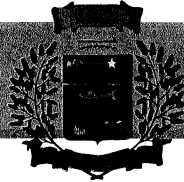
Espérant que ces commentaires et observations vous permettront de mieux cerner les préoccupations de la municipalité dans la réalisation de votre projet, nous vous prions d'agréer, Monsieur Desjardins, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice générale



Marie Daoust

c. c. Monsieur Éric Blouin, directeur des services techniques



MUNICIPALITÉ D'OKA

Oka, le 30 juin 2005

Monsieur Claude Desjardins
Président
Traverse Oka inc.
158, Main Road,
Hudson (Québec) J0P 1H0

**Objet: Votre étude d'impact environnemental du projet de modernisation de
Traverse Oka inc.**

Monsieur Desjardins,

Vous nous transmettiez en mars dernier une copie du document mentionné en rubrique, afin de recueillir nos commentaires et observations relatifs au contenu de l'étude. Celle-ci a été transmise à cet effet, aux services techniques de la municipalité pour étude. Suite à cette lecture, nous sommes en mesure de vous faire part de ce qui suit :

Dès le début de votre rapport, on mentionne que l'intégrité du quai municipal d'Oka sera préservée, car les installations d'accostage seront indépendantes. Nous sommes d'accord avec le principe, mais il demeure que :

- les infrastructures à construire sont adjacentes au quai;
- certains remblais s'accoteront potentiellement sur le quai;
- la profondeur des excavations pendant la construction peut affecter la stabilité du quai qui est en fait un remblai-poids non structural (mis à part la portion bétonnée à son extrémité sud);
- le dragage sera fait et couvrira plus de 66 % de la longueur du quai, et cela, au pied de l'enrochement actuel à la base du quai;
- la proximité des installations futures du débarcadère permanent limitera considérablement la facilité d'entretien et de réparation de cette infrastructure municipale qu'est le quai.

D'ailleurs, l'étude d'impact n'aborde aucunement ces questions. Le quai municipal ne fait pas partie de la synthèse des répercussions environnementales. Aucune mesure d'atténuation ne concerne cette infrastructure municipale.

.../2

Compte tenu de ce qui précède, il est de notre avis du devoir du promoteur de rassurer la municipalité en faisant les études nécessaires relatives à la stabilité du quai, sa pérennité et son entretien futur. L'interrogation majeure se situe au niveau du remblai-poids non structural mais la portion bétonnée n'est pas à négliger pour autant (profondeur dragage versus profondeur béton et palplanches).

De plus, nous apprécierions obtenir plus de détails sur le mur d'accostage et sur le déplacement de la guérite d'accueil. Aussi, il serait intéressant d'obtenir des profils à l'échelle longitudinale et transversale du projet du côté d'Oka pour être en mesure de juger de l'impact visuel plus globalement en terme de comparaison d'élévation des installations avec le quai municipal et le secteur environnant.

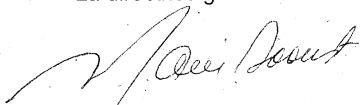
En terminant à ce sujet, nous nous attendons à ce que votre projet tienne compte, dans la mesure où elle s'applique, de l'information contenue dans le rapport du BAPE sur le projet de dragage.

Si de plus amples informations ou détails vous étaient nécessaires sur l'ensemble de nos commentaires nous vous prions de rejoindre monsieur Éric Blouin, directeur des services techniques de la Municipalité d'Oka.

Dans un autre ordre d'idée et tel que déjà discuté, il serait intéressant d'entreprendre sous peu les discussions concernant l'utilisation du côté Est du quai municipal.

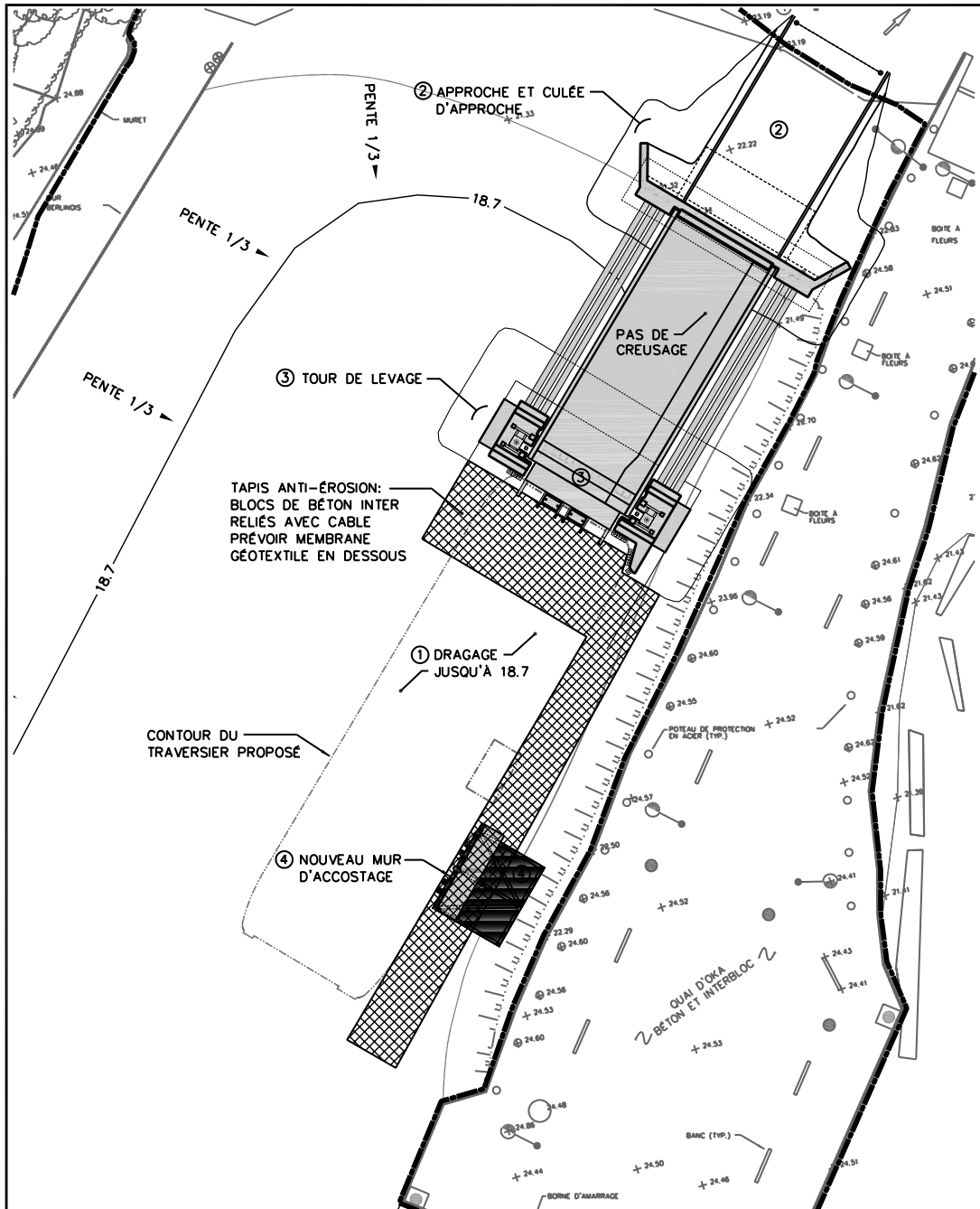
Espérant que ces commentaires et observations vous permettront de mieux cerner les préoccupations de la municipalité dans la réalisation de votre projet, nous vous prions d'agréer, Monsieur Desjardins, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice générale

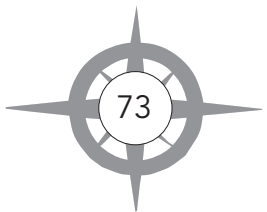


Marie Daoust

c. c. Monsieur Éric Blouin, directeur des services techniques



<p>QUÉBEC 789, boul. St-Joseph, 2^e étage QUÉBEC (QC) Tél. : (418) 448-6519 Fax : (418) 448-9724 Courriel : info@genium.ca</p>	PROJET : RAMPE D'ACCÈS POUR TRAVERSIER RIVE D'OKA	
	TITRE : AMÉNAGEMENT PROPOSÉ	Date: 05-07-12
	CONTENU : VUE EN PLAN	Dossier 01-2141
		Échelle: 01 - NAE





MUNICIPALITÉ D'OKA

17 août 2005

Monsieur Claude Desjardins
Président
Traverse d'Oka inc.
158, rue Principale
Hudson (Québec) J0P 1H0

**Objet : Votre étude d'impact environnemental du projet de modernisation de
Traverse Oka inc.**

Monsieur,

Dans une lettre datée du 30 juin dernier, nous vous faisons part de nos commentaires relatifs à certaines inquiétudes principalement en ce qui a trait à la pérennité du quai municipal adjacent à votre projet. En date du 12 juillet 2005, votre consultant Genium adressait une série de réponses à notre questionnement. Depuis cette communication, les échanges entre votre entreprise et la Municipalité ont été nombreux afin de répondre adéquatement à toutes les questions que soulève ce projet de modernisation pour la Municipalité. Par la présente, nous souhaitons donc accuser réception des différentes précisions fournies à la suite de nos commentaires initiaux.

Concernant le dragage, cette activité est la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ) au bénéfice de Traverse d'Oka inc. On nous mentionne qu'il s'agit essentiellement des mêmes caractéristiques de dragage que par les années antérieures. Il revient donc à ce ministère la responsabilité de s'être assuré que les travaux projetés de dragage n'effectueront toujours aucunement la stabilité du quai. Nous reconnaissons que l'ajout nécessaire d'un tapis anti-érosion, en regard de la modernisation des activités de la traverse, constitue une protection additionnelle assurant la stabilité de l'infrastructure municipale. À ce sujet, nous exigeons cependant que ce tapis n'offre aucun espacement entre celui-ci et l'énrochement actuel au pied du quai (voir vue en plan daté du 2005-07-12). Toutes les réparations éventuelles de cet énrochement devront pouvoir s'accoter adéquatement au tapis afin de ne présenter aucune zone faible à l'action des vagues.

En ce qui a trait à la culée d'approche et la tour de levage, les réponses formulées répondent adéquatement à nos préoccupations. Effectivement, les travaux d'énrochement, d'abord pour la protection de ces ouvrages, amélioreront la situation et réduiront les effets de l'action des vagues au pied du quai. Tout au long de ces travaux, vous nous

... 2

assurez également que l'entrepreneur sera tenu d'utiliser une méthode de travail reconnue pour garantir la stabilité du quai pendant ces travaux. Éventuellement, la zone en eau située entre la culée d'approche et la tour de levage sera le lieu propice d'eau stagnante et d'accumulation de détritits. Il reviendra alors à Traverse d'Oka inc. l'obligation de garder cet endroit propre afin que soit préservé la beauté des lieux qui en fait un endroit très fréquenté par les touristes.

Pour ce qui est du mur d'accostage, vos précisions ont été importantes afin de bien comprendre l'impact de cet équipement à proximité du quai. Selon les plans soumis, c'est particulièrement à cet endroit que la Municipalité désire qu'il n'y ait aucune discontinuité mentionnée au 2^e paragraphe entre l'enrochement actuel et le tapis anti-érosion.

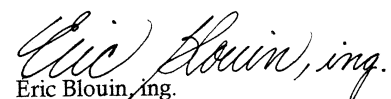
Avec le transfert de la guérite pour les besoins d'amélioration de l'accès, la Municipalité préconise fortement une intégration des équipements d'éclairage à la rampe d'embarquement et l'utilisation de câblages électriques enfouis. Une telle action améliorera l'esthétique visuelle des lieux en bordure de l'eau. Dans la poursuite de la réalisation de ce projet, les services techniques de la municipalité seront en mesure de fournir les données et les instructions nécessaires pour le raccordement de la guérite à son nouvel emplacement aux infrastructures souterraines (aqueduc et égout). Le service d'urbanisme sera également impliqué afin de s'assurer du respect de la réglementation en vigueur d'autant plus qu'il s'agit d'un terrain de propriété municipale.

Considérant l'objet du dernier paragraphe de la lettre de Genium datée du 12 juillet 2005, la Municipalité d'Oka vous demande que l'implantation des équipements soit déplacée vers l'ouest afin qu'il existe un dégagement de 4 à 5 m entre l'infrastructure municipale et celle privée. Selon nos calculs, cette exigence implique un déplacement de l'implantation au plan variant de 1,26 à 2,64 m. Le dégagement sera au bénéfice des deux parties afin d'assurer l'entretien futur éventuel de nos infrastructures respectives.

Enfin et tel que nous l'avons discuté, nous attendons également le dépôt d'une illustration additionnelle présentant l'impact visuel du projet de modernisation des activités de votre entreprise considérant le quai sur toute sa longueur et, dans la mesure du possible, en lien avec les bâtiments environnants.

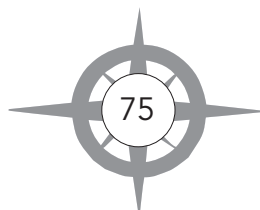
Espérant que le contenu de la présente lettre s'intègre bien dans la poursuite de la démarche pour la réalisation de votre projet, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur des services techniques,


Eric Blouin, ing.

/éb

c. c. Mme Marie Daoust, directrice générale



Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact (suite)

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.



Hudson, le 23 mars 2005

Madame Elizabeth Corker
Mairesse
Ville de Hudson
481, Main road
Hudson (Québec) J0P 1H0

Objet : Dépôt de l'étude d'impact environnemental du projet de modernisation de
Traverse Oka inc.

Madame la Mairesse,

C'est avec grand plaisir que je vous informe que, depuis le 14 mars dernier, le rapport préliminaire de l'étude d'impact environnemental a été déposé au ministère de l'Environnement du Québec pour commentaires, ce, dans la perspective d'obtenir un avis de conformité.

Or, afin de poursuivre notre démarche commune de collaboration amorcée au printemps dernier, je vous transmets une copie de l'étude telle que déposée au ministère de l'Environnement. Nous voulons ainsi nous assurer que l'intégration dans l'étude des préoccupations de vos concitoyens est conforme aux attentes des deux municipalités riveraines et ce, avant qu'elle ne soit déposée pour la consultation du public par le BAPE.

Dans cette optique, nous vous serions reconnaissant de nous faire connaître vos commentaires et vos observations relatifs au contenu de l'étude si possible d'ici le 25 avril prochain.

Sachez, Madame la Mairesse, que nous sommes soucieux et conscient de l'importance de réaliser ce projet en concertation avec le milieu. N'hésitez pas à me contacter pour toute information nécessaire à votre analyse du document et du projet. Je vous remercie à l'avance de votre diligence à répondre à cette demande.

Respectueusement,

Claude Desjardins
Président

c.c. **Monsieur Thomas J. Mulcair**, Ministre du développement durable, de l'Environnement et des parcs





Hudson

481 Main, C.P. 550
Hudson, (Québec) J0P 1H0
Bureau du maire: (450) 458-5340
Fax: (450) 458-4922

Le 25 avril 2005

Monsieur Claude Desjardins
Président
Traverse d'Oka Inc.
158, Main Road
Hudson (Québec) J0P 1H0

Objet : Étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka

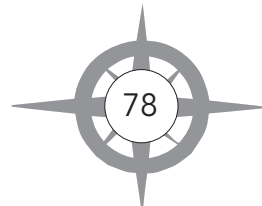
Cher Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre datée le 23 mars 2005 laquelle nous informe que le rapport préliminaire de l'étude d'impact environnemental a été déposé, le 14 mars dernier, au ministère de l'Environnement du Québec pour commentaires.

J'ai pris connaissance du contenu de l'étude et je vous fais part, ici, de mes commentaires et observations sur quelques-uns des points. Lorsque les autres membres du Conseil l'auront analysé, nous vous ferons parvenir leurs commentaires et observations.

1. Dans un premier temps l'Entente que l'on retrouve à l'Annexe 2 n'est pas celle qui a été retenue. L'Entente finale est celle qui a été signée par les trois parties respectivement les 12, 13 et 14 juillet 2004. Celle-ci énonce que le masse individuelle des véhicules ne doit pas excéder 5 tonnes chacun.
2. À la page 24, premier paragraphe, faisant référence à « *Rampe de halage et d'entreposage des traversiers* », il est énoncé que *...une première immergée de 44 m de longueur et une seconde émergée de 99 m de longueur.*
 - Les dalles de béton préfabriquées qui seront immergées auront un profond impact sur l'environnement de ce secteur très sensible.
 - La construction sera dans la zone d'inondation à risques élevés (20 ans).
 - La rampe de béton contreviendrait aux droits acquis. Elle aurait un profond impact négatif sur le caractère résidentiel de ce voisinage.
 - Il serait impossible de camoufler cette structure,.
3. Nous aurons des objections à l'entreposage hivernal de ces deux énormes bateaux qui mesureront 36 mètres de long et 10,6 mètres de large. La hauteur de ces bateaux, sur la rampe qui servira d'entreposage qui elle a une hauteur de 5 mètres, aura un impact visuel très négatif.

.../2...





Hudson

Page 2 de 2

Le 25 avril 2005

Ces commentaires et observations ne sont quelques-uns des points qui seront soulevés dans le bref que nous présenterons au BAPE. En résumé, la Ville d'Hudson ne peut, pour le moment, accorder son appui aux modifications proposées pour le service du traversier Oka-Hudson tel que détaillées dans la présente étude. Nous vous incitons fortement à revoir vos plans quant à l'entreposage hivernal et je vous fait part que nous sommes prêts à prendre les mesures judiciaires nécessaires pour établir la limite des « Droits acquis » de votre opération.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Desjardins, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Le Maire

Elizabeth A. Corker

EC/v

c.c. : *Monsieur Thomas J. Mulcair, Ministre du développement durable de l'Environnement et des parcs*
Monsieur Yvon Marcoux, Ministre de la Justice et Député de Vaudreuil
Monsieur Michel Després, Ministre des Transports

7



Hudson

481 Main, C.P. 550
Hudson, (Québec) J0P 1H0
Bureau du maire: (450) 458-5340
Fax: (450) 458-4922

Le 25 avril 2005

Monsieur Claude Desjardins
Président
Traverse d'Oka Inc.
158, Main Road
Hudson (Québec) J0P 1H0

Objet : Étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation des débarcadères de la Traverse d'Oka

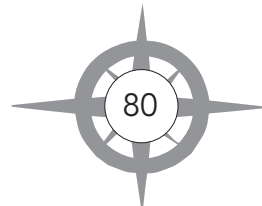
Cher Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre datée le 23 mars 2005 laquelle nous informe que le rapport préliminaire de l'étude d'impact environnemental a été déposé, le 14 mars dernier, au ministère de l'Environnement du Québec pour commentaires.

J'ai pris connaissance du contenu de l'étude et je vous fais part, ici, de mes commentaires et observations sur quelques-uns des points. Lorsque les autres membres du Conseil l'auront analysé, nous vous ferons parvenir leurs commentaires et observations.

1. Dans un premier temps l'Entente que l'on retrouve à l'Annexe 2 n'est pas celle qui a été retenue. L'Entente finale est celle qui a été signée par les trois parties respectivement les 12, 13 et 14 juillet 2004. Celle-ci énonce que le masse individuelle des véhicules ne doit pas excéder 5 tonnes chacun.
2. À la page 24, premier paragraphe, faisant référence à « *Rampe de halage et d'entreposage des traversiers* », il est énoncé que ...*une première immergée de 44 m de longueur et une seconde émergée de 99 m de longueur.*
 - Les dalles de béton préfabriquées qui seront immergées auront un profond impact sur l'environnement de ce secteur très sensible.
 - La construction sera dans la zone d'inondation à risques élevés (20 ans).
 - La rampe de béton contreviendrait aux droits acquis. Elle aurait un profond impact négatif sur le caractère résidentiel de ce voisinage.
 - Il serait impossible de camoufler cette structure,.
3. Nous aurons des objections à l'entreposage hivernal de ces deux énormes bateaux qui mesureront 36 mètres de long et 10,6 mètres de large. La hauteur de ces bateaux, sur la rampe qui servira d'entreposage qui elle a une hauteur de 5 mètres, aura un impact visuel très négatif.

.../2. ...





Hudson

Page 2 de 2

Le 25 avril 2005

Ces commentaires et observations ne sont quelques-uns des points qui seront soulevés dans le bref que nous présenterons au BAPE. En résumé, la Ville d'Hudson ne peut, pour le moment, accorder son appui aux modifications proposées pour le service du traversier Oka-Hudson tel que détaillées dans la présente étude. Nous vous incitons fortement à revoir vos plans quant à l'entreposage hivernal et je vous fait part que nous sommes prêts à prendre les mesures judiciaires nécessaires pour établir la limite des « Droits acquis » de votre opération.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Desjardins, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Le Maire

Elizabeth A. Corker

EC/IV

c.c. : *Monsieur Thomas J. Mulcair, Ministre du développement durable de l'Environnement et des parcs*
Monsieur Yvon Marcoux, Ministre de la Justice et Député de Vaudreuil
Monsieur Michel Després, Ministre des Transports

7

Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact (suite)

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 MTO. Même que la barrière à sédiments n'empiètera pas au-delà de cette zone, 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.



Municipalité Régionale de Comté de
VAUDREUIL-SOULANGES

420, avenue Saint-Charles,
Vaudreuil-Dorion QC J7V 2N1
Tél : (450) 455-5753
Fax : (450) 455-0145

Vaudreuil-Dorion, le 5 juillet 2005

Monsieur Claude Desjardins
Président
La Traverse d'Oka
158, Main Road
Hudson (Québec)
J0P 1H0

Objet : Votre correspondance du 1^{er} juin 2005

Monsieur,

Dans votre correspondance du 1^{er} juin 2005 vous nous demandiez un avis de conformité à la réglementation applicable pour la construction en rive d'une rampe.

À ce jour, la MRC n'a pas à émettre d'avis à cet effet relativement à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement et à l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur des services techniques,



Raymond Malo, urbaniste

RM/da

c.c. Monsieur Michel Kandyba, président du comité d'aménagement
Monsieur André B. Boisvert, directeur général et secrétaire-trésorier

G:\Aménagement\Lettre Traverse d'Oka 2005-07-05.doc

Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact (suite)

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 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.



Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact (suite)

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.

Jean-Yves Blanchard

BA, LL.B

Avocat / Attorney

Le 10 février 2005

La Traverse d'Oka inc.
158, rue Principale
Hudson, Qc
J0P 1H0

À l'attention personnelle de Monsieur CLAUDE DESJARDINS

Sujet: Opinion juridique
Re: Droits acquis en matière de droit municipal

Monsieur Desjardins,

Tel que mandaté, j'ai procédé à la recherche et la rédaction d'une opinion juridique à l'égard du sujet cité en rubrique. Les questions que vous m'avez soumises sont les suivantes :

« Quel est l'étendue des droits acquis de notre société, La Traverse d'Oka inc., lui permettant d'exercer ses activités dans une zone non commerciale » ?

« L'intensification, par la modernisation, des activités de l'entreprise est-elle protégée par ses droits acquis » ?

1. Cadre juridique des droits acquis en matière de réglementation municipale

Les droits acquis, en l'espèce à l'égard d'un usage, permettent à un propriétaire de poursuivre ses activités en dépit du fait que ces dernières ne soient plus conformes aux nouvelles réglementations qui aient pu être adoptées par la municipalité, après le commencement de ces activités.

219 Place des Mélèzes, Ste-Marthé-sur-le-Lac, Québec, J0N 1P0
Tél: (450) 623-2002 Fax: (450) 623-5856 jyblanchard@videotron.ca

2. Droits de la municipalité de « gérer » les droits acquis sur son territoire en vertu des articles 113, 115, 118, 256.1 à 256.3 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

La municipalité est habilitée à limiter l'expansion de certaines activités par l'adoption de règlements de zonage. Il est important de noter que par ailleurs, toute demande d'expansion déposée à la municipalité avant l'adoption de tels règlements, ne sera pas assujettie à ces derniers.

Dans les deux cas qui précèdent, la reconnaissance du droit acquis est fondée sur le principe général qui veut que toute loi ou règlement ne porte pas atteinte aux situations qui existent avant leur adoption (absence de rétroactivité).

3. Absence de réglementation

En l'absence de dispositions réglementaires, il faut se référer à la jurisprudence.

La Cour supérieure dans l'affaire Ville de Saint-Romuald c. Olivier, [2001] 2 R.C.S. 898 (C.S. Can.) a établi le principe général voulant que dans la mesure où l'activité préexistante ne change pas dans sa nature, celle-ci est protégée par les droits acquis, même si elle s'intensifie.

Par ailleurs, il faut considérer dans l'analyse de l'intensification des activités, si celle-ci crée des problèmes démesurés ou une aggravation excessive des problèmes existants pour la municipalité ou le voisinage.

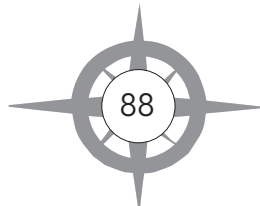
Par conséquent on considérera que plus la perturbation pour le voisinage est grande, plus l'application du droit acquis sera restrictive.

4. Conclusion

Les droits acquis autorisent le titulaire à jouir d'une évolution raisonnable de ses activités; ma compréhension du projet de modernisation de votre entreprise correspond, à mon avis, à une telle situation.

D'après les informations que vous m'avez fournies, la municipalité d'Hudson n'a adopté aucun règlement limitant les droits acquis de votre société. Le cas échéant, une telle réglementation ne saurait vous assujettir, dans la mesure où vous en avez déjà déposé votre projet devant la municipalité et les autorités appropriées.

Si par ailleurs l'intensification des activités devait venir à être considérée perturbante pour le voisinage, il est utile de noter que le fardeau de preuve reviendrait à ceux qui invoquent cette perturbation.



5. Opinion

Le projet de modernisation de votre entreprise, tel que dûment soumis aux autorités municipales et gouvernementales, est permis en vertu de ses droits acquis.

En souhaitant que ce qui précède vous soit utile, sachez que je demeure à votre entière disposition pour tout complément d'information.

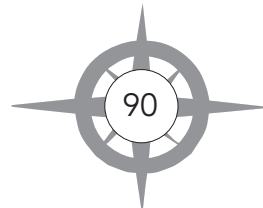
Je vous prie de recevoir, Monsieur Desjardins, mes salutations distinguées.



J-Y Blanchard
Avocat

Les commentaires suite au dépôt de l'étude d'impact (suite)

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).



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 faire de la modernisation un projet acceptable d'un point de vue environnemental aussi bien que d'un point de vue social. Dans la mesure où un tel projet répond aux attentes des usagers, il eut été facile d'escamoter les préoccupations des riverains et des partenaires municipaux. Traverse Oka Inc. a plutôt choisi d'aménager son projet pour répondre aux attentes de ceux-ci.

Il a été difficile d'assurer un équilibre entre la nécessité de fournir un service efficace et sécuritaire et les préoccupations des partenaires, entre l'essor économique et la protection du patrimoine social et environnemental. Par cette série de consultations, Traverse Oka Inc. a démontré que cet équilibre est possible. 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.