

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de modernisation du traversier de Quyon sur le
territoire de la Municipalité de Pontiac**

Dossier 3211-04-045

Le 23 avril 2009

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service hydrique de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : Monsieur Guillaume Thibault, M.Sc. biol. végétale, M.Sc. Eau

Analystes : Madame Annick Michaud, biologiste, M.Sc. Eau
Monsieur Pierre Michon, M. Sc. Env., coordonnateur des projets
de dragage et d'aménagement portuaire
Monsieur Jean Sylvain, biologiste, M. Sc. A

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Marie-Ève Jalbert, secrétaire

SOMMAIRE

Le service de traversier de Quyon est en opération depuis plus de 100 ans et permet de relier les côtés ontarien et québécois de la rivière des Outaouais. Il constitue un lien de transport important pour la région puisque les deux ponts permettant de traverser cette rivière se situent à environ 40 km à l'ouest ou à environ 50 km à l'est du service de traversier.

Le projet de modernisation vise principalement à assurer la pérennité du service de traversier en permettant d'accroître sa capacité de transport, d'embarquer des véhicules de grande taille, incluant de la machinerie agricole, des remorques et des véhicules récréatifs, et de réduire les coûts d'opération. Il comprend la construction de deux nouveaux quais, un à Mohr's Landing en Ontario et l'autre à Quyon sur le territoire de la Municipalité de Pontiac au Québec. Il nécessite le remplacement des deux traversiers à hélice actuellement en service par un traversier à câble, et par conséquent, l'installation d'un câble de traille. De plus, un dragage sera nécessaire afin de créer un corridor navigable suffisamment profond pour assurer la libre circulation du traversier rempli à pleine capacité, même en période d'étiage.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe d de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction d'un quai sur le territoire québécois. Seuls les travaux et le quai sur le territoire québécois sont assujétiés à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Les détails sur les travaux et sur le quai du côté de Mohr's Landing en Ontario sont présents dans ce rapport à titre informatif seulement.

Les principaux enjeux liés au projet concernent la gestion des sédiments, la faune et ses habitats, la sécurité maritime ainsi que la qualité de vie de la communauté. La modernisation du traversier amène un risque d'accident relié à la rupture du câble et aux accidents de navigation dus à la présence du câble près de la surface de l'eau lors de la circulation du traversier. Une gamme de mesures sera mise en place par l'initiateur pour assurer la sécurité maritime en fonction du nouveau type de traversier. De plus, différentes mesures environnementales seront mises en place par l'initiateur, dont notamment, le contrôle des matières en suspension durant les travaux, le traitement approprié des sédiments excavés, la protection des espèces à statut précaire lors des travaux ainsi que la qualité de vie de la communauté. Une mesure de compensation pour la perte d'habitat faunique reliée à l'empiètement des infrastructures dans le lit de la rivière des Outaouais et aux activités de dragage est également prévue par l'initiateur.

La qualité de vie de la communauté se trouvera améliorée en raison de la réduction des émissions des polluants atmosphériques par le nouveau traversier et par la réduction des files d'attente d'automobiles. Le nouveau navire sera aussi moins bruyant et permettra aux commerçants de la région de réduire considérablement leurs déplacements.

Le coût total du projet de modernisation du traversier de Quyon est estimé à trois millions de dollars. Le projet entraînera la création de plusieurs emplois. En phase d'exploitation, le nouveau service de traversier nécessitera quinze employés, dont huit opérateurs de traversier, cinq hommes de pont et deux préposés à l'administration.

En conclusion, le projet est considéré acceptable sur le plan environnemental. Il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement à Autorité portuaire Mohr's Landing-Quyon et Traversier de Quyon inc., afin que ceux-ci puissent réaliser le projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la Municipalité de Pontiac.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures.....	vi
Liste des annexes	vi
Introduction	1
1. Le projet.....	1
1.1 Raison d'être du projet.....	1
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	4
1.3 Échéancier de construction et coût du projet.....	5
2. Analyse environnementale	6
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	6
2.2 Solutions de rechange au projet	7
2.3 Choix des enjeux	8
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	9
2.4.1 Gestion des sédiments	9
2.4.2 Faune et ses habitats	10
2.4.3 Sécurité maritime	11
Qualité de vie de la communauté.....	13
2.5 Consultation autochtone.....	14
Conclusion.....	14
Références.....	16
Annexes	17

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LOCALISATION DU PROJET.....	3
---------------------------------------	---

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	19
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	21
ANNEXE 3	PLANS DES TRAVAUX QUAI DE MOHR'S LANDING.....	22
ANNEXE 4	PLANS DES TRAVAUX QUAI DE QUYON	23
ANNEXE 5	PROFIL DU CÂBLE DE TRAILLE LORSQUE LE TRAVERSIER EST EN MOUVEMENT ..	24

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la Municipalité de Pontiac par Autorité portuaire Mohr's Landing-Quyon et Traversier de Quyon inc.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de modernisation du traversier de Quyon est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe d de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction d'un quai.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours du 30 septembre 2008 au 14 novembre 2008. Pendant cette période, une séance d'information et de consultation publiques a eu lieu à Pontiac le 28 octobre 2008.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Le service de traversier de Quyon est en opération depuis plus de 100 ans et permet de relier les côtés ontarien et québécois de la rivière des Outaouais. Le service de traversier de Quyon est opérationnel du mois d'avril au mois de décembre et fait la navette entre le village de Quyon dans la Municipalité de Pontiac (Québec) et Mohr's Landing dans le district West Carleton de la ville d'Ottawa (Ontario).

Les quais actuels sont la propriété d'Autorité portuaire Mohr's Landing-Quyon (APMLQ), un organisme à but non lucratif auquel Transports Canada a transféré la gestion en 1998 dans le cadre de sa Politique maritime nationale. Traversier de Quyon inc. est pour sa part, propriétaire des traversiers actuels et responsable du service de traversier. Une entente de service entre APMLQ et Traversier de Quyon inc. spécifie les responsabilités de chacun pour le maintien d'un service de traversier de qualité entre la Municipalité de Pontiac et la ville d'Ottawa. Dans le cadre du présent projet, APMLQ a délégué Traversier de Quyon inc. pour la réalisation de l'étude d'impact, mais les deux partis ont confirmé le 23 avril 2009, dans une lettre adressée au

MDDEP, qu'ils partagent solidairement et conjointement la responsabilité de la réalisation des travaux et de l'usage des quais. C'est pour cette raison que APMLQ et Traversier de Quyon inc. ont demandé à ce que l'autorisation gouvernementale leur soit délivrée conjointement.

APMLQ et Traversier de Quyon inc., désirent assurer la pérennité du service de traversier en permettant d'accroître sa capacité de transport, de transporter des véhicules de grande taille (incluant de la machinerie agricole, des remorques et des véhicules récréatifs) et de réduire ses coûts d'opération (consommation d'essence et coûts d'entretien).

Le service de traversier actuel comprend deux traversiers à hélice qui sont contraints à transporter des véhicules aux dimensions inférieures à 8,3 m de longueur, 2,53 m de hauteur et d'un poids inférieur à 10 tonnes. Cette situation a pour conséquence d'obliger les commerçants et les agriculteurs de la région à couvrir de grandes distances sur le réseau routier dans le but de traverser la rivière des Outaouais. En effet, ces derniers doivent emprunter le pont des Chenaux à plus de 40 km à l'ouest ou le pont des Chaudières à plus de 50 km à l'est. Le lien interprovincial assuré par le service de traversier de Quyon est considéré par la population locale comme un service essentiel.

En plus d'être contraignant au niveau de la taille des véhicules qui les utilise, chacun des traversiers permet actuellement de transporter seulement 7 véhicules. Finalement, les deux traversiers à hélice datent respectivement de 1969 et 1970. En raison de l'âge des traversiers, les pièces de rechange doivent être commandées du Royaume-Uni, ce qui entraîne un entretien coûteux des navires.

APMLQ et Traversier de Quyon inc. désirent donc moderniser et améliorer l'efficacité de ses équipements en passant du système de traversiers à hélice à un traversier à câble. L'utilisation de ce type de traversier nécessitera la construction de deux quais sur chacune des rives de la rivière des Outaouais dans l'axe de navigation du traversier. Le traversier à câble proposé permettra de transporter 21 véhicules à la fois dans une direction en plus de raccourcir le temps de transport. Il pourra donc effectuer quatre traversées à l'heure comparativement à trois pour les traversiers actuels ce qui implique que le nouveau traversier pourra transporter 84 véhicules à l'heure comparativement à 42 véhicules par les traversiers existants.

Bien que le nouveau traversier soit plus gros que les traversiers actuels, il consommera 75 % de la quantité de carburant présentement utilisée par les deux traversiers puisque son moteur est moins énergivore et qu'il ne fonctionne à haute vitesse que pour une courte période d'environ 20 secondes. Il permettra également le transport de véhicules commerciaux de grande taille, de véhicules lourds ainsi que certains véhicules récréatifs et remorques qui ne peuvent emprunter le service de traversier actuellement. Si la demande justifie l'activité du nouveau traversier en période hivernale, les opérations du traversier pourraient se faire à l'année plutôt que sur une base saisonnière comme c'est le cas présentement.

FIGURE 1. LOCALISATION DU PROJET



Source : Traversier de Quyon inc. 2008

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est la construction du quai dans le village de Quyon sur le territoire de la Municipalité de Pontiac. Le projet de modernisation de la traverse de Quyon comprend également le remplacement des traversiers à hélice par un traversier à câble et l'installation d'un câble de traîlle. La description de la construction du quai à Mohr's Landing dans la ville d'Ottawa est mentionnée à titre informatif puisqu'il n'est pas assujéti à la procédure du Québec.

Quai de Mohr's Landing

La construction du nouveau quai à Mohr's Landing nécessitera le démantèlement du quai existant avec toutes ses composantes alors qu'une partie de la route d'accès existante devra être démolie, élargie et réalignée (annexe 3). Finalement, le nouveau quai sera construit en plaçant 551 m³ de remblai (pierres propres et matériaux granulaires) et 219 m³ de pierres de façon à former la pente requise. La surface du quai, soit une superficie d'environ 140 m², sera recouverte d'une dalle de ciment.

Quai de Quyon

La construction du nouveau quai à Quyon exige le réaménagement d'une partie de la route d'accès existante, le déplacement des pontons flottants de la marina publique de Quyon et le dragage d'une partie du chenal qui sera emprunté par le traversier à câble. Un plan des travaux à faire au quai de Quyon est présenté à l'annexe 4.

Une partie de la route d'accès existante devra être démolie, élargie et réalignée. Le nouveau quai sera construit en plaçant 285 m³ de remblai (pierres propres et matériaux granulaires) et 163 m³ de pierres de façon à former la pente requise. La surface du nouveau quai, soit environ 150 m², sera recouverte d'une dalle de ciment. La phase de construction du projet inclus des activités de démantèlement d'une partie des routes d'accès existantes ainsi que de l'actuel quai de Quyon, ce qui entraînera la production de matériaux secs qui seront acheminés vers un site d'enfouissement autorisé par le MDDEP.

L'initiateur du projet a prévu le déplacement des pontons flottants situés à l'est du quai actuel de Quyon. Ces pontons flottants appartiennent à la marina publique et sont amarrés à une rampe de mise à l'eau flottante. Ils sont utilisés pour l'amarrage d'embarcations de plaisance. Les pontons flottants se trouvent à l'extrémité sud-ouest de la rampe de mise à l'eau et s'étendent vers l'ouest sur une distance d'environ 35 m à partir de la rampe. Le déplacement de ces pontons flottants est essentiel pour assurer une circulation sécuritaire du nouveau traversier et éviter tout risque de collision entre les usagers de la rivière des Outaouais. Les pontons flottants seront déplacés, probablement à l'aide de bateaux, à l'extrémité sud-est de la rampe de mise à l'eau où ils s'étendront vers l'est sur une distance de 33 m. Cette activité sera effectuée sous la responsabilité de la Municipalité de Pontiac.

Dragage

L'objectif du dragage en milieu aquatique est de créer un corridor navigable suffisamment profond pour assurer la libre circulation du traversier à pleine capacité, et ce, même en période d'étiage. Une profondeur de 2,4 m sous le zéro des cartes est jugée nécessaire pour permettre

l'opération du service de traversier en tout temps (annexe 4). Le volume total de sédiments à draguer dans la partie québécoise de l'aire d'étude et estimé à 350 mètres cubes sur une surface totale de 320 mètres carrés. Le dragage sera effectué à l'aide d'un excavateur et d'une barge et ne sera requis que dans la phase de construction. Aucun dragage d'entretien n'est prévu.

Traversier par câble

Le nouveau navire proposé est un traversier par câble comme celui actuellement en exploitation à Gondola Point au Nouveau-Brunswick, le *William Pitt*. Selon leur taille, le nombre maximal de véhicules autorisés à bord variera entre 18 et 21. Le chargement et le déchargement des véhicules seront effectués via des rampes d'acier installées aux extrémités du traversier. Ces rampes, munies d'un système d'haubanage à poulies, fonctionnent selon le principe de pont-levis et sont contrôlées par le conducteur du navire.

Le traversier est d'une longueur de 36,5 m et d'une largeur de 14 m. Il se déplace dans les deux directions par traction le long d'un câble sous-marin fixé aux deux rives et passant au centre de la coque du navire. Un système hydraulique permet de diriger le navire le long du câble de manière silencieuse, sans l'utilisation d'hélice.

Comme la configuration de la coque du navire proposé lui permettra de demeurer dans la rivière durant l'hiver, l'initiateur s'attend à prolonger le service de deux semaines dès la première année d'exploitation. Advenant un service hivernal, l'initiateur propose de faire circuler le navire régulièrement durant la nuit afin d'empêcher la formation de la glace dans le couloir de navigation.

Câble de traille

Le câble en acier utilisé pour le déplacement du traversier sera d'une longueur de 700 m et d'un diamètre de 28,5 mm. Il sera installé à l'aide d'un bateau sous une tension d'environ 30 tonnes, d'une rive à l'autre et sera fixé aux ancrs de chacun des quais. Le système d'ancrage du câble permettra le mouvement vertical du câble de façon à s'ajuster aux variations du niveau de l'eau dans la rivière.

Au fur et à mesure que le traversier se déplace, le câble remonte à l'avant du bateau sous l'effet de la traction et descend au fond de la rivière après être passé au centre de la coque. Le câble reposera momentanément sur la rive québécoise, mais ne touchera jamais au fond du côté ontarien de la rivière. Les déplacements du câble sont détaillés sur le plan *Cable and ferry preliminary* présenté à l'annexe 5.

1.3 Échéancier de construction et coût du projet

Selon l'échéancier proposé par l'initiateur, celui-ci désire débiter la construction du nouveau navire au début du mois de juin 2009 tandis que les activités de dragage seront réalisées entre le 1^{er} août 2009 et le 31 mars 2010 afin d'éviter les périodes de reproduction et d'alevinage du poisson. La construction des nouvelles installations sur chacune des rives de la rivière devrait débiter en décembre 2009. Le début de l'exploitation du nouveau service de traversier est prévu pour le 1^{er} avril 2010. Il est donc prévu de réaliser la majorité des travaux en dehors de la période de service du traversier existant.

Le coût total du projet de modernisation du traversier de Quyon est estimé à trois millions de dollars. De ce montant, environ 800 000 dollars sont nécessaires pour la construction des deux quais et environ deux millions de dollars pour la construction de nouveau traversier à câble. En phase d'exploitation, les coûts sont estimés à 350 000 dollars par année.

En phase de construction, le projet entraînera la création de plusieurs emplois (717 semaines/personne), préférentiellement pour les entreprises et la main-d'œuvre régionales. En phase d'exploitation, le nouveau service de traversier nécessitera quinze employés, dont huit opérateurs de traversier, cinq hommes de pont et deux préposés à l'administration.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le projet de modernisation du traversier de Quyon a pour but de permettre à APMQ et Traversier de Quyon inc. d'assurer la pérennité du service de traversier en permettant d'accroître sa capacité de transport, de transporter des véhicules de plus grande taille qu'actuellement et de réduire ses coûts d'opération en utilisant un traversier neuf fonctionnant à l'aide d'un câble.

Le traversier actuel transporte en moyenne plus de 74 000 véhicules annuellement, et ce, malgré le fait qu'il lui est impossible de déplacer des camions de plus de 10 tonnes ou de plus de 8,3 m de long. Plus d'un million de personnes résident à moins de 50 km du traversier de Quyon et l'importance du service de traversier a d'ailleurs été reconnue par la MRC des Collines de l'Outaouais lors de la séance du conseil de la MRC du 22 novembre 2006. Les autres liens interprovinciaux les plus rapprochés du traversier de Quyon sont le pont de Chenaux qui relie Portage-du-Fort (Québec) et Chenaux (Ontario) à plus de 40 km à l'ouest et le pont Champlain, plus de 50 km à l'est, qui relie Gatineau (Québec) et Ottawa (Ontario). Deux autres traversiers sont en opération sur la rivière des Outaouais soit le traversier reliant Masson-Angers et Cumberland à 80 km à l'est de Quyon et le traversier reliant Montebello et Lefavre à 130 km à l'est de Quyon.

Les entrepreneurs et agriculteurs locaux ont mentionné lors des consultations publiques organisées par l'initiateur que le projet de modernisation du traversier de Quyon serait bénéfique pour l'économie locale puisqu'il facilitera les échanges entre les commerçants et agriculteurs locaux des deux côtés de la rivière des Outaouais. Les compagnies locales et régionales ont d'ailleurs exprimé un intérêt favorable à utiliser le traversier lorsqu'il sera en opération. L'une d'entre elles, la carrière Lamarche et MacGuinty, a évalué son utilisation potentielle de traversier de Quyon à entre 10 et 20 camions par jour.

Ainsi, considérant que le service de traversier de Quyon joue un rôle important dans le milieu, d'un point de vue social et économique, et que le projet d'Autorité portuaire Mohr's Landing-Quyon et de Traversier de Quyon inc. permettra d'accroître la capacité de transport du service de traversier et de réduire ses coûts d'opération, l'équipe d'analyse du MDDEP considère qu'il est justifié d'améliorer le lien inter rive à la hauteur des municipalités de Quyon et de Mohr's Landing.

2.2 Solutions de rechange au projet

La construction d'un pont

L'initiateur du projet mentionne dans son étude d'impact que les ministères des Transports de l'Ontario et du Québec, de même que la Commission de la capitale nationale, avec la collaboration des villes d'Ottawa et de Gatineau, étudient la faisabilité de construire un nouveau pont afin de diminuer la congestion routière et accélérer le transport commercial. Cependant, aucune des options retenues par l'étude de faisabilité ne se trouve dans la Municipalité de Pontiac ou vise à desservir la population locale ou régionale visée par le présent projet. Selon l'initiateur, les besoins d'amélioration de la circulation interprovinciale propres à la Municipalité de Pontiac et au secteur ouest de la ville d'Ottawa sont bel et bien importants, mais ne sont pas suffisants pour justifier le coût de construction d'un pont.

Le maintien des installations existantes (statu quo)

L'initiateur du projet affirme que le maintien du service de traversier actuel correspond à une réduction du service comparativement à ce qui était offert dans le passé. Le resserrement de la réglementation et des normes de sécurité de Transports Canada fait en sorte que le transport de véhicules lourds, d'équipements de ferme, de roulottes et d'autres types de gros véhicules est maintenant défendu sur les traversiers faisant la navette entre Mohr's Landing et Quyon. Ces restrictions ont amené une diminution de l'achalandage du service de traversier (65 531 véhicules en 2005 comparativement à 67 016 véhicules en 2003) en plus de contribuer à la perte de 90 % du volume d'usagers propriétaires de petites remorques (bateaux, roulottes, etc.).

Lors des consultations publiques organisées par l'initiateur, la population locale s'est d'ailleurs massivement exprimée à l'effet que le service de traversier actuel ne correspondait pas aux besoins de la région, notamment en ce qui a trait aux exigences du marché au niveau des échanges entre les commerces et les agriculteurs de l'Ontario et du Québec et en ce qui concerne les mouvements des vacanciers (déplacements de voitures transportant des bateaux ou des roulottes) qui constituent une source de revenus importante pour la région.

L'achat d'un traversier à hélices de plus grande taille

L'initiateur du projet a considéré l'option d'acheter et d'opérer un traversier à hélice plus grand. L'opération d'un plus grand traversier à hélice nécessiterait les mêmes exigences de certification que les traversiers actuels tout en faisant augmenter les coûts d'opération comparativement à un traversier à câble. Pour l'initiateur, la réduction des coûts d'opération est un critère de faisabilité important.

De plus, un traversier à hélices plus grand nécessiterait des travaux de réfection des quais plus importants et plus dispendieux (plus du double) que la réfection imposée pour l'utilisation d'un traversier à câble. Du point de vue environnemental, la consommation de carburant et conséquemment les émissions dans l'atmosphère de dioxyde de carbone sont inférieures dans le cas d'un traversier à câble.

L'arrêt des opérations du traversier

Cette alternative ne peut pas être envisagée par l'initiateur du projet à titre de solution de rechange. En effet, même si le traversier opère maintenant en deçà de la demande, il fournit quand même un service essentiel à la région, comme l'a d'ailleurs reconnu la MRC des Collines de l'Outaouais. L'arrêt du service de traversier aurait comme impact de détourner la circulation locale vers les ponts existants ce qui contribuerait davantage à la congestion près des grands centres en plus d'occasionner des pertes de temps importantes (plus de 40 minutes par déplacement), des coûts de déplacement accrus (plus de 80 km par déplacement), une augmentation des émissions de polluants atmosphériques en plus de ne pas faciliter les échanges commerciaux dans la région.

La modernisation du traversier

L'initiateur du projet propose de remplacer les deux traversiers à hélices par un traversier à câble qui permettrait de transporter trois fois plus de véhicules à la fois dans une direction et qui offrirait la possibilité de fonctionner tout au long de l'année. Cette solution permettrait donc d'accélérer le transport maritime, de transporter des véhicules commerciaux de grande taille, des véhicules lourds ainsi que certains véhicules récréatifs qui ne peuvent présentement pas emprunter le service de traversier de Quyon. En ce sens, l'initiateur du projet considère que cette solution est celle qui permettrait de répondre aux besoins de la région en plus d'être réalisable sur le plan financier.

De plus, le secrétariat au transport maritime du ministère des Transports est favorable à la modernisation de service de traversier en raison des avantages découlant du renouvellement des navires, de l'augmentation du rythme et de la capacité de transport, de même que l'extension de la durée des services offerts aux usagers. Il soulève également les retombées positives sur la réduction de la consommation de carburant et des émissions atmosphériques, dont les gaz à effet de serre.

Conclusion sur les solutions de rechange au projet

Les solutions de rechange au projet ne peuvent répondre adéquatement aux besoins de la région ou bien elles ne sont pas réalisables sur le plan financier. Dans le contexte actuel, nous considérons que la solution retenue est la seule qui puisse être viable pour assurer le service souhaité.

2.3 Choix des enjeux

L'analyse du dossier, notamment basée sur les avis des ministères consultés, a permis de faire ressortir différents enjeux environnementaux reliés au projet. Les principaux enjeux sont la gestion des sédiments, la faune et ses habitats, la sécurité maritime ainsi que la qualité de vie de la communauté.

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Gestion des sédiments

La mise en place d'un traversier à câble nécessitera des travaux de dragage en milieu aquatique afin de créer un corridor navigable suffisamment profond pour assurer la libre circulation du traversier à pleine capacité. Le volume total de sédiments à draguer dans la partie québécoise de l'aire d'étude et estimé à 350 m³ sur une surface totale de 320 m². La gestion des sédiments ne sera nécessaire qu'en période de construction puisqu'aucun dragage d'entretien n'est prévu.

En 2007, l'initiateur du projet a prélevé huit échantillons afin d'évaluer la qualité chimique des sédiments à excaver. Quatre échantillons provenaient du secteur à draguer et les quatre autres des aires de dépôts projetées à l'époque. Parmi ces échantillons, cinq ont été soumis à des analyses chimiques afin de déterminer leur concentration en hydrocarbures pétroliers (C10-C50), en mercure, en métaux (arsenic, cadmium, chrome, cuivre, nickel, plomb et zinc), en BPC et en carbone organique total (COT).

En 2008, deux autres échantillons ont été prélevés dans le secteur à draguer et un autre dans l'aire de dépôt projeté. Ces échantillons ont été analysés seulement pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) puisque la première campagne d'échantillonnage n'avait pas permis d'analyser ce paramètre. Les échantillons de surface (jusqu'à 15 cm) ont été prélevés à l'aide d'une benne et les échantillons de faible profondeur (15 à 75 cm) ont été prélevés par carottier. Aucun échantillonnage n'a été fait à des profondeurs excédant 75 cm en raison de la faible épaisseur de la zone à draguer (moins d'un mètre).

À l'origine, l'initiateur du projet prévoyait rejeter les sédiments en eau libre à proximité du secteur à draguer. Cependant, certains échantillons montraient des concentrations supérieures au seuil sans effet (niveau 1) pour les HAP selon les *Critères intérimaires pour l'évaluation de la qualité des sédiments du Saint-Laurent*. En raison de ces résultats qui démontrent que le rejet en eau libre causerait une détérioration du milieu récepteur et suite à l'avis de Pêches et Océans Canada (MPO) qui considérait le rejet en eau libre comme une destruction de l'habitat du poisson, l'initiateur a pris la décision de gérer tous les sédiments dragués en milieu terrestre.

Les sédiments dragués déposés en milieu terrestre doivent être gérés comme des sols en conformité avec les critères génériques de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDEP. Cependant, puisque les sédiments ne sont pas considérés comme étant contaminés en Ontario selon le Soil, Ground Water and Sediment Standards for Use Under Part XV.1 of the Environmental Protection Act (mars 2004) émis par le gouvernement de l'Ontario, l'initiateur du projet a décidé de transporter et gérer l'ensemble des sédiments sur le territoire de la province ontarienne.

Avant le dépôt en milieu terrestre, les sédiments seront asséchés à même la barge sur laquelle ils seront déposés lors du dragage. La barge sera à l'intérieur des limites du rideau à sédiments qui sera installé autour de l'aire à draguer. Les sédiments seront ensuite transportés dans des conteneurs étanches jusqu'au quai ontarien à Mohr's Landing où ils seront transbordés dans des camions et transportés jusqu'à un site autorisé par le gouvernement ontarien.

Considérant que les sédiments ne sont plus gérés en eau libre et que leur gestion en milieu terrestre se fera sur le territoire de l'Ontario, l'équipe d'analyse du MDDEP considère qu'il n'y aura pas d'impact environnemental sur le territoire québécois.

2.4.2 Faune et ses habitats

L'initiateur du projet mentionne dans son étude d'impact qu'une destruction permanente de l'habitat du poisson sera causée par l'empiètement dans le fond du cours d'eau des nouveaux quais. Cette destruction correspond à 142 m² du côté ontarien et à 340 m² du côté québécois. Les habitats détruits sont considérés comme pouvant remplir des fonctions de fraie, d'élevage et d'alimentation pour quelques espèces de poissons d'eau chaude et de blanchaille (poissons appâts). Les activités de dragage, quant à elles, mèneront à la perturbation temporaire d'environ 320 m² d'habitat du poisson.

En plus des mesures d'atténuation habituelles, tel qu'éviter d'effectuer des travaux durant les périodes de reproduction et d'alevinage du poisson (du 1^{er} avril au 31 juillet) ou d'éviter que la machinerie travaille dans l'eau et qu'elle empiète sur des endroits non désirés de la bande riveraine, l'initiateur prévoit compenser les pertes d'habitats du poisson.

Plusieurs idées pour un plan de compensation ont été soumises à l'initiateur par MPO, le MRNF et le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario. À ce jour, aucune décision n'a encore été prise quant au plan de compensation qui sera adopté dans le cadre du projet. Des discussions entre l'initiateur, le MPO, le MRNF et le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario continuent de faire progresser les idées et montrent qu'une entente sera conclue entre les parties. Le plan de compensation devra être connu du MDDEP avant la délivrance du premier certificat d'autorisation. À la lueur des dernières informations reçues par le MDDEP, le projet de compensation viserait la participation de l'initiateur à la création d'une frayère à esturgeon jaune près du barrage hydroélectrique de la Chute-des-Chats situé en amont du quai de Quyon.

En ce qui concerne, les travaux de dragage et de réaménagement des quais, ils sont susceptibles d'augmenter la turbidité de l'eau de la rivière des Outaouais, ce qui pourrait provoquer l'éloignement temporaire de la faune ichtyenne et perturber certaines de leurs fonctions biologiques. Afin de limiter cet impact, l'initiateur du projet s'est engagé à installer une barrière à sédiments qui sera lestée autour de la zone des travaux, incluant l'aire de dragage et d'assèchement des sédiments. Cette barrière restera en place pendant toute la durée des travaux, après quoi, elle sera enlevée avec précaution afin d'éviter la remise en suspension des sédiments.

Selon l'initiateur du projet, avec cette mesure, la concentration en MES en aval des barrières à sédiments devrait respecter les *Critères de qualité de l'eau de surface au Québec* (MDDEP, 2006), plus particulièrement celui sur la qualité de l'eau de surface pour la protection de la vie aquatique, et ne pas contenir plus de 25 mg/l de matières en suspension (MES) de plus que la concentration naturelle de la rivière. La valeur moyenne naturelle en MES de la rivière des Outaouais se situe à 6,0 mg/L (Environnement Canada, 2007).

En ce qui a trait aux aspects de l'habitat du poisson, l'équipe d'analyse du MDDEP considère que les mesures d'atténuation prévues et la mesure de compensation envisagée (avec la participation du MRNF et de MPO), rendent le projet acceptable au niveau environnemental, d'autant plus que l'initiateur du projet a décidé de gérer les sédiments excavés en milieu terrestre.

Espèces à statut précaire

L'initiateur du projet a identifié deux espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec lors d'inventaires en 2007 sur la plage naturelle située entre le quai du traversier et la marina publique de Quyon. Il s'agit de la fimbristyle d'automne (*Fimbristylis autumnalis*) et du souchet odorant (*Cyperus odoratus*, var. *Engelmannii*). Ces populations pourraient être perturbées par les activités d'entreposage de matériel durant la période de construction du projet. Afin de protéger ces espèces à statut précaire, l'initiateur s'est engagé à faire délimiter la superficie occupée par les populations des deux espèces à statut précaire par un biologiste et indiquer ces délimitations sur le plan remis à l'entrepreneur responsable des travaux. De plus, à la suite de l'avis du MDDEP, l'initiateur a bonifié son engagement en précisant qu'une clôture haute et bien visible sera érigée autour du périmètre occupé par ces populations.

L'initiateur du projet a également observé la couleuvre d'eau (*Nerodia sipedon sipedon*) sur la berge ontarienne de la rivière des Outaouais lors des inventaires. Cependant, des résidents locaux affirment avoir vu cette espèce de couleuvre sur la berge québécoise. Cette espèce est susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec, mais n'est pas considérée en péril en Ontario. La couleuvre d'eau hiberne sur la terre ferme durant l'hiver, mais est une excellente nageuse lorsque l'eau est libre de glace. On peut aussi la retrouver le long des rives rocheuses sur ou en dessous des roches, sous un buisson ou sur une branche près de l'eau. Les activités estivales de la couleuvre d'eau pourraient être affectées par les activités de construction sur les deux rives de la rivière. Afin de limiter les risques de contacts de la machinerie avec la faune, dont la couleuvre d'eau, l'initiateur s'est engagé à réduire la vitesse des véhicules sur le chantier.

Considérant les mesures d'atténuation envisagées, dont la clôture haute et bien visible visant à protéger les espèces floristiques, l'équipe d'analyse du MDDEP, estime que la gestion des impacts sur les espèces à statut précaire est acceptable.

2.4.3 Sécurité maritime

La mise en service d'un traversier à câble apporte un risque d'accident nouveau relié à la rupture du câble et aux accidents de navigation dus à la présence du câble près de la surface de l'eau de la rivière lors de la circulation du traversier. De plus, avec le nouveau traversier à câble, l'initiateur du projet projette de maintenir le service de traversier pendant la période hivernale, ce qui pourrait entraîner des risques d'accident liés à la présence de glace flottante.

Le câble de trille

Afin de diminuer les risques de rupture du câble de trille, l'initiateur du projet s'est engagé à réparer ou remplacer le câble sur une base périodique (la vie utile du câble est estimée à deux ans). De plus, l'intégrité du câble sera vérifiée sur une base quotidienne et le traversier sera équipé d'une ancre afin que ce dernier puisse être amarré au lit de la rivière en cas de problème. D'autre part, l'initiateur du projet mentionne dans son étude d'impact que la hauteur et la tension du câble de trille seront ajustées quotidiennement afin de le positionner correctement face aux différents niveaux d'eau de la rivière. Effectivement, les niveaux d'eau de la rivière des Outaouais fluctuent entre -0,4 m et +2,6 m par rapport au zéro des cartes. Advenant un dépassement inhabituel des valeurs normales des niveaux d'eau, l'initiateur du projet spécifie

que le traversier devra arrêter temporairement ses opérations jusqu'à ce que le niveau de l'eau revienne à la normale.

En ce qui concerne les risques d'accident de navigation causés par la présence du câble de traille, l'initiateur du projet s'est engagé à émettre des avis à la navigation afin d'avertir les plaisanciers de la présence du câble sous-marin. Ces avis seront envoyés au Service hydrographique du Canada et aux différents clubs nautiques du secteur Lac Deschênes. Ils seront également envoyés aux différents journaux de la région en plus d'être affichés, au début de chaque saison d'opération du traversier, sur le site Internet de Traversier de Quyon inc. Des affiches bilingues illuminées de 1,22 m par 2,44 m seront aussi installées sur les flans est et ouest du traversier, tel que convenu avec Transports Canada. Ces affiches mettront en garde les plaisanciers face à la présence du traversier à câble. De plus, l'initiateur du projet mentionne que l'opérateur du traversier continuera à vérifier, de la même manière que présentement, la présence de bateaux de plaisance à proximité du corridor de navigation du traversier avant d'amorcer la traverse et advenant le cas où un bateau de plaisance serait présent, l'opérateur de traversier laissera d'abord ce dernier traverser son corridor et amorcera sa traversée par la suite.

Toujours dans l'objectif de réduire les risques d'accident reliés à la présence du traversier à câble, l'initiateur s'est engagé à se soumettre aux exigences du *Règlement sur les câbles de traille* de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Suivant cette optique, il installera des feux rouges et verts de type CCG-200 DLD lantern en milieu terrestre à chaque extrémité du câble de traille de façon à ce qu'ils soient clairement visibles d'un navire s'approchant du câble de traille à partir de n'importe quelle direction, et ce, à une distance de 3 milles nautiques.

Les glaces

L'étude d'impact révèle que, si la demande le justifiait, le service de traversier pourrait être maintenu sur une base annuelle. L'initiateur précise que le nouveau traversier aura d'ailleurs une coque qui lui permettra de demeurer dans la rivière des Outaouais durant la période hivernale. Si le traversier devait être opérationnel en hiver, ce dernier circulerait jour et nuit afin d'empêcher la formation de glace dans son corridor de navigation.

En période de mouvement des glaces, la décision de maintenir le service de traversier reposera sur le jugement professionnel de l'opérateur du traversier. Ce dernier attendra que les glaces aient libéré le couloir de navigation avant d'amorcer sa traversée vers la rive opposée afin d'éviter tout risque de collision. L'initiateur précise que la présence de glaces flottantes est limitée à environ une semaine au mois d'avril en raison du barrage hydroélectrique de la Chute-des-Chats, situé 4,5 km en amont, qui retient une bonne partie d'entre elles.

Pontons flottants de la marina publique

À l'est du quai québécois existant, des pontons flottants appartenant à la marina publique sont amarrés à l'extrémité sud-ouest d'une rampe de mise à l'eau et sont utilisés pour l'amarrage d'embarcations de plaisance (annexe 4). Ces pontons flottants devront obligatoirement être déplacés afin d'assurer une circulation sécuritaire du traversier et éviter tout risque de collision avec les usagers de la rivière des Outaouais. L'initiateur a prévu les déplacer à l'extrémité sud-est de la rampe de mise à l'eau, probablement à l'aide de bateaux, où ils s'étendront vers l'est sur une distance de 33 m. Suite à une entente entre l'initiateur du projet et la Municipalité de Pontiac, le déplacement sera effectué sous la responsabilité de la municipalité.

Conclusion sur la sécurité maritime

L'équipe d'analyse du MDDEP considère que les mesures prises par l'initiateur du projet pour limiter les risques d'accident sont de nature à favoriser la sécurité maritime dans le secteur visé par le projet. En ce qui concerne le comportement des glaces, le Centre d'expertise hydrique du Québec juge que les impacts provoqués par le projet sur le comportement hydrique de la rivière ainsi que sur l'étendue de la plaine inondable sont acceptables.

Qualité de vie de la communauté

Période de construction

Niveau sonore

Durant la période de construction, l'utilisation de la machinerie aura pour effet d'augmenter les niveaux sonores ambiants. À cet égard, l'initiateur du projet s'est engagé à respecter les règlements municipaux concernant le bruit, c'est-à-dire qu'il n'exécutera pas de travaux ou n'utilisera aucun appareil bruyant dans la plage horaire comprise entre 21 heures et 7 heures le matin.

Période d'exploitation

Qualité de l'air et niveau sonore

L'initiateur affirme que le nouveau traversier utilisera moins d'hydrocarbure que le traversier actuel en raison de son moteur moins énergivore. Le nouveau traversier permettra également de réduire le temps d'attente des utilisateurs du service de traversier, période durant laquelle les moteurs des véhicules tournent au ralenti et, par conséquent, sont plus polluants.

Il faut aussi ajouter que le remplacement des traversiers existants par le nouveau traversier à câble aura pour effet de diminuer les émissions sonores en provenance des opérations. Effectivement, la propulsion de ce dernier se fait sans hélice et sans engrenage à haute vitesse. De plus, l'amarrage au nouveau quai se fera sans l'utilisation de chaînes, ce qui contribuera à réduire davantage les émissions sonores.

Diminution des déplacements

Un autre effet bénéfique du nouveau traversier sera de réduire significativement les déplacements de véhicules commerciaux qui n'ont pas accès présentement au traversier. Le déplacement de ces véhicules vers les ponts les plus près contribue présentement à la production de polluants atmosphériques et à la diminution de la qualité de l'air en général. Le nouveau traversier permettra de réduire ces déplacements et, par le fait même, de diminuer la quantité de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Conclusion sur la qualité de vie de la communauté

Compte tenu que la modification du traversier de Quyon apportera des bénéfices pour la communauté, autant pour ce qui est de la qualité de l'air ou du niveau sonore que pour la

réduction des déplacements des commerçants, l'équipe d'analyse du MDDEP considère que la gestion des impacts sur la qualité de vie de la communauté est acceptable.

2.5 Consultation autochtone

Du côté québécois, les Algonquins de Kitigan Zibi, sont susceptibles d'exercer des droits ancestraux dans le milieu visé par le projet. En effet, la communauté est située à environ 130 km au nord des villes de Gatineau et d'Ottawa. Considérant la nature des travaux et le fait que ces derniers visent la modernisation d'un ouvrage existant opérant en territoire urbain, nous estimons que le projet porte peu ou pas atteinte à ces droits et en conséquence aucune consultation particulière autre que celle déjà réalisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, dans le cadre de la procédure, n'a été réalisée.

Le Secrétariat aux affaires autochtones estime également qu'il n'y a pas lieu de consulter directement et individuellement la communauté de Kitigan Zibi concernant le projet de modernisation du traversier de Quyon.

CONCLUSION

Résumé des enjeux

L'analyse du projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la Municipalité de Pontiac a fait ressortir quatre enjeux principaux : la gestion des sédiments, la faune et ses habitats, la sécurité maritime ainsi que la qualité de vie de la communauté.

L'initiateur du projet a démontré que les travaux prévus n'auront pas d'impact significatif par rapport à ces enjeux. En effet, en raison du fait que l'initiateur a décidé de gérer les sédiments en milieu terrestre sur le territoire ontarien, le MDDEP considère qu'il n'y aura pas d'impact environnemental sur le territoire québécois.

L'initiateur du projet s'est également engagé à compenser la perte permanente d'habitats aquatiques engendrée par l'empiètement dans le cours d'eau de son nouveau quai et par les activités de dragage. Par ailleurs, les mesures prises par l'initiateur afin de protéger les espèces à statut précaire présentes dans l'aire des travaux sont jugées acceptables.

En fonction des mesures prises par l'initiateur pour minimiser les risques d'accident maritimes, la gestion de la sécurité maritime est également acceptable.

Acceptabilité environnementale

En tenant compte de l'analyse précédente, basée sur l'expertise du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales et les avis des ministères consultés, le projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la Municipalité de Pontiac est jugé acceptable sur le plan environnemental. Cette analyse révèle également que l'objectif

principal d'assurer la pérennité du service de traversier en permettant d'accroître sa capacité de transport et de réduire ses coûts d'opération devrait être atteint.

Recommandation

Après analyse, il est recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur d'Autorité portuaire Mohr's Landing-Quyon et de Traversier de Quyon inc. pour qu'ils puissent réaliser le projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la Municipalité de Pontiac.

Guillaume Thibault, M. Sc. Eau et biologie végétale

Chargé de projet

Service des projets en milieu hydrique

Direction des évaluations environnementales

Annick Michaud, biologiste, M. Sc. Eau

Service des projets en milieu hydrique

Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

TRAVERSIER DE QUYON INC. *Projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la municipalité de Pontiac – Étude d’impact sur l’environnement – Rapport principal*, préparé par Cima+ Inc., septembre 2007, 141 pages, 5 annexes;

TRAVERSIER DE QUYON INC. *Projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la municipalité de Pontiac – Étude d’impact sur l’environnement – Addenda n° 1– Réponses aux questions et commentaires*, préparé par Cima+ inc., avril 2008, 18 pages et 3 annexes;

TRAVERSIER DE QUYON INC. *Projet de modernisation du traversier de Quyon sur le territoire de la municipalité de Pontiac – Étude d’impact sur l’environnement – Addenda n° 2– Réponses aux questions et commentaires*, préparé par Cima+ inc., août 2008, 3 pages;

Lettre de M^{me} Valérie Bédard, de CIMA +, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, datée du 1^{er} août 2008, concernant des informations complémentaires pour le projet de modernisation du traversier de Quyon, 3 pages et 1 annexe;

Lettre de M^{me} Valérie Bédard, de CIMA +, à M. Guillaume Thibault, du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, datée du 3 février 2009, concernant des informations complémentaires pour le projet de modernisation du traversier de Quyon, 2 pages;

Lettre de M. Dwight Eastman et M Edward J. McCann, d’Autorité portuaire Mohr’s Landing-Quyon, et M. Don McColgan, de Traversier de Quyon inc., à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, datée du 10 avril 2009 concernant le partage de la responsabilité des travaux et de l’usage des quais dans le cadre du projet, 1 page;

ENVIRONNEMENT CANADA 2007. *Les masses d’eau du Saint-Laurent*. Date de publication 16 juillet 2006 et mis à jour le 10 juillet 2007. [en ligne] [http://www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf010_f.html], consulté le 3 février 2009.

ANNEXES

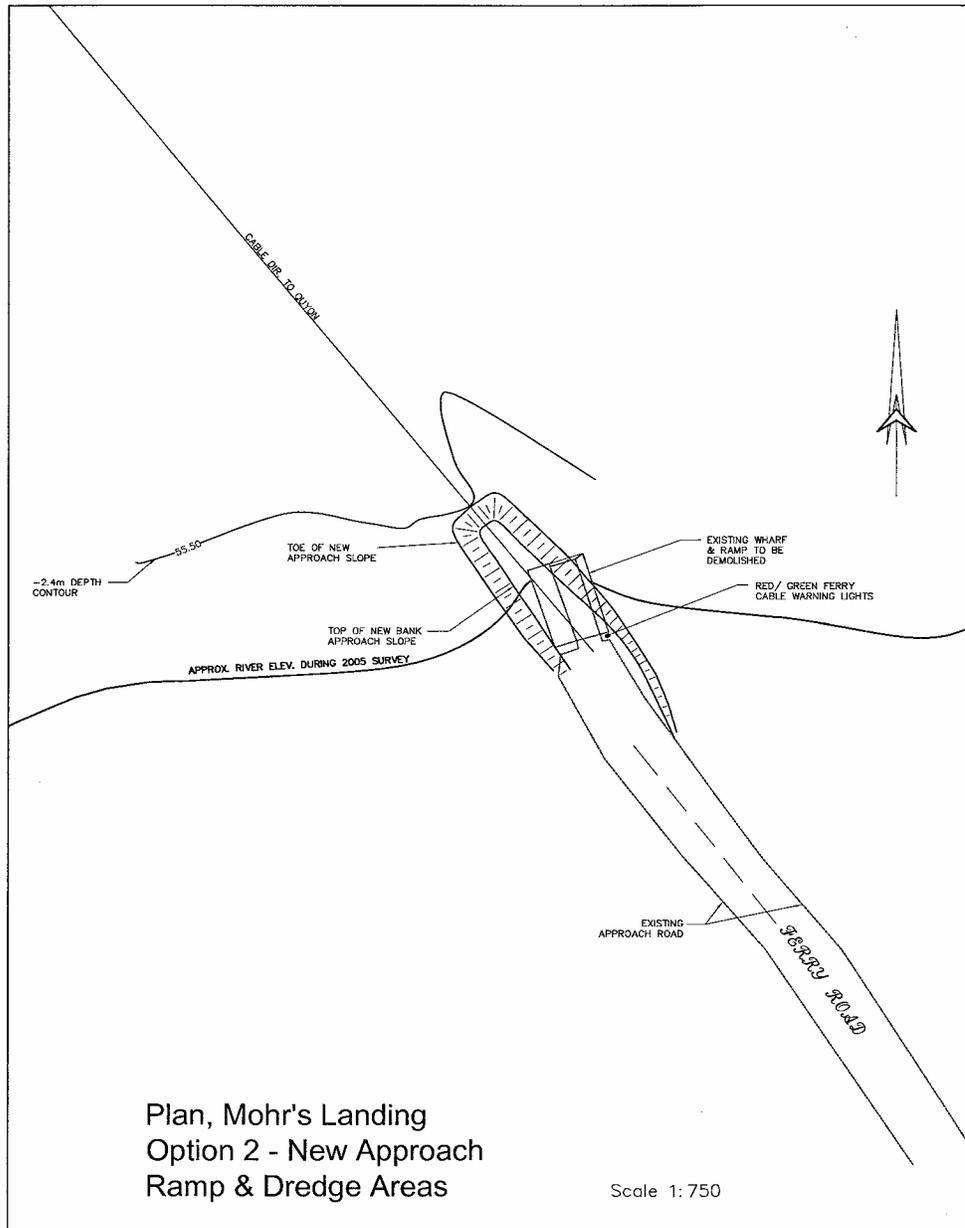
ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Outaouais;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec;
- le ministère des Transports;
- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le Secrétariat aux affaires autochtones;
- le ministère du Tourisme;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- Pêches et Océans Canada.
- Environnement Canada

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

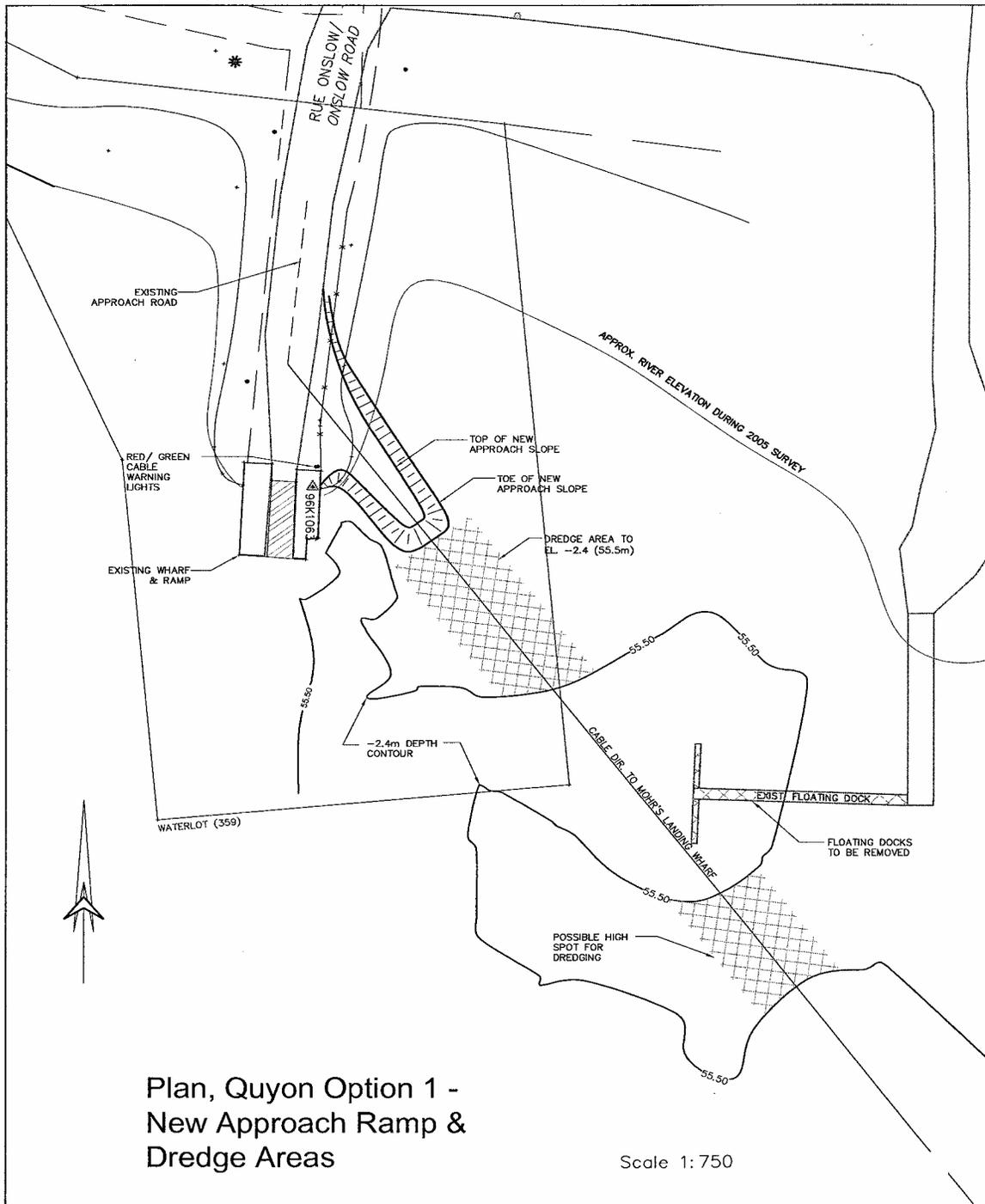
Date	Événement
2006-12-06	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2006-12-12	Délivrance de la directive
2007-10-17	Réception de l'étude d'impact
2007-10-23 au 2008-01-21	Consultation sur l'étude d'impact auprès des ministères et organismes
2008-01-31	Transmission du document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2008-04-30	Réception de l'addenda n° 1
2008-05-09 au 2008-07-14	Consultation sur l'addenda n° 1 auprès des ministères et organismes
2008-07-24	Transmission du deuxième document de questions et commentaires à l'initiateur de projet
2008-08-06	Réception de l'addenda n° 2
2008-08-07 au 2008-08-25	Consultation sur l'addenda n° 2 auprès des ministères et organismes
2008-09-04	Réception du résumé de l'étude d'impact
2008-09-08	Délivrance de l'avis de recevabilité
2008-09-30	Mandat d'information et de consultation publiques
2008-11-14	Période d'information et de consultation publiques (fin)
2008-12-05	Début de la consultation sur l'analyse environnementale
2009-01-09	Fin de la consultation sur l'analyse environnementale

ANNEXE 3 PLANS DES TRAVAUX QUAI DE MOHR'S LANDING



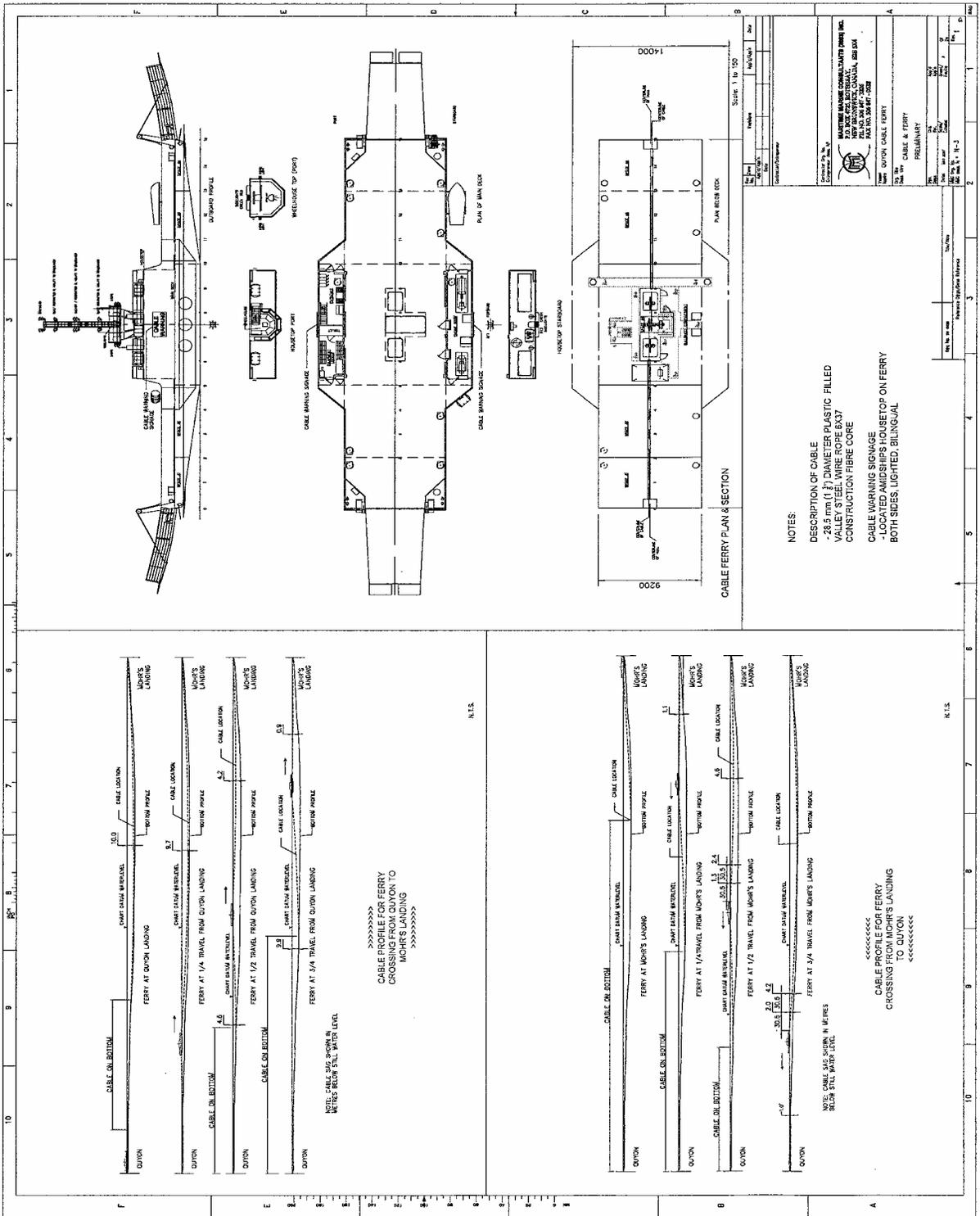
Source : TRAVERSIER DE QUYNON INC. *Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*

ANNEXE 4 PLANS DES TRAVAUX QUAI DE QUYON



Source : TRAVERSIER DE QUYON INC. *Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal*

ANNEXE 5 PROFIL DU CÂBLE DE TRAILLE LORSQUE LE TRAVERSIER EST EN MOUVEMENT



Source : TRAVERSIER DE QUYON INC. Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal